

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
20/01/2017

Dossier complet le
09/02/2017

N° d'enregistrement
F-052-17-C-0008

1. Intitulé du projet

Modernisation de la ligne ferroviaire Clisson-Cholet.

2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

SNCF Réseau

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

Eteve Frédéric Directeur de l'agence projets Bretagne Pays de la Loire

RCS / SIRET

418 280 737 20375

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
5° b)	Création d'une nouvelle halte ferroviaire à Torfou Le projet de modernisation de la ligne ferroviaire est soumis à l'article R122-2-II car il modifie de manière substantielle les performances initiales de la ligne, en relevant la vitesse nominale et en augmentant le trafic.

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 consiste en la modernisation de la ligne Clisson-Cholet (voie unique non électrifiée de 38 km). Il comprend notamment le Renouvellement Voie Ballast (RVB) de la ligne sur une longueur d'environ 28 km, le déplacement de la halte ferroviaire de Torfou (située actuellement dans le centre bourg) vers l'est de la commune, des opérations de maintenance des abords de la ligne, des travaux de réfection de certains ouvrages d'art, des modifications légères de certaines caractéristiques géométriques du tracé existant, la suppression de 2 passages à niveau.

Les aménagements de la future halte de Torfou comprennent:

- la création d'une voie d'évitement de 420 mètres (Longs Rails Soudés sur traverses béton), permettant le croisement des trains.
- l'aménagement de quais d'une longueur d'environ 150 mètres et d'une largeur de 2,50 mètres, avec accès par des escaliers et des rampes accessibles aux personnes à mobilité réduite.
- la création d'un passage souterrain permettant l'accès aux quais avec les caractéristiques suivantes: ouverture courante : 2,50 mètres; hauteur libre : 2,30 mètres; longueur (partie couverte) : 10,30 mètres.

L'ensemble des travaux est réalisé dans les emprises du Réseau Ferré National. Hormis la halte de Torfou qui sera déplacée, les autres haltes et gares sont conservées.

4.2 Objectifs du projet

Le projet de modernisation de la ligne ferroviaire Clisson-Cholet a pour but:

- de pérenniser l'infrastructure grâce à des travaux de renouvellement voie-ballast, liés à la régénération des éléments constitutifs de la voie de la ligne qui est en fin de cycle de vie;
- d'augmenter la capacité de la ligne : 10 allers-retours quotidiens en semaine (4 allers-retours actuellement), avec un aller-retour en heure de pointe;
- de relever la vitesse sur certains secteurs (de 20 à 30 km/h);
- de s'insérer dans la grille horaire sur l'axe Nantes-Clissons-La-Roche-sur-Yon et Cholet-La Possonnière.

Ces objectifs permettront une amélioration de l'offre de service offerte aux usagers: gain substantiel du temps de parcours et augmentation de la desserte (+ 6 allers-retours par jour).

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase de réalisation

Dans sa phase travaux , le projet consiste à renouveler les éléments constitutifs de la voie (enlèvement et remplacement des traverses, des rails et du ballast) sur une longueur d'environ 28 km, pour pérenniser l'infrastructure. Sur la dizaine de kilomètres restante, les travaux seront partiels (uniquement changement de quelques éléments constitutifs).

Outre ces travaux principaux, le projet prévoit:

- La modification légère de certaines caractéristiques géométriques du tracé existant (ripage maximum de 20 cm avec relèvement du profil en long compris entre 0 et 10 cm);
- Des travaux de maintenance des abords de la ligne : entretien des écoulements hydrauliques le long de la plate-forme; maîtrise de la végétation; dégagement des pistes pour le mainteneur;
- La réfection de certains ouvrages d'art: remplacement de deux tabliers métalliques à pose de voie directe par des tabliers ballastés ; travaux de modernisation et pérennisation sur environ 25 petits ouvrages ; réfection des étanchéités des 3 viaducs en maçonnerie.
- La suppression de 2 passages à niveau;
- Le remplacement du cantonnement téléphonique par un BAPR (Block Automatique à Permissivité Restreinte).

Les travaux nécessiteront la fermeture de la ligne de juillet 2018 à avril 2019. Le report du trafic voyageur pendant la durée des travaux sera effectué en cars.

Les travaux d'aménagements de la future halte de Torfou prévus sur une durée de 10 mois comprennent : les travaux de génie civil; la pose de la voie d'évitement; la pose d'éclairage; la pose de réseaux secs; l'installation d'équipements (abris voyageurs, signalétique). La création du quai nord nécessite le débroussaillage et l'abattage d'arbres de faible diamètre sur une surface maximale d'environ 2 200 m² d'une chênaie acidiphile. Les travaux de débroussaillage et d'abattage s'effectueront sur une période comprise entre août et octobre.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

En phase exploitation, la création de la voie d'évitement à la halte de Torfou et le relèvement de vitesse dans certains secteurs (de 20 à 30 km/h) permettra l'augmentation de la capacité de la ligne (10 allers retours quotidiens contre 4 actuellement).

La modernisation de la ligne, permettra de réduire les temps de parcours entre Clisson et Cholet.

Le déplacement de la halte ferroviaire de Torfou à l'emplacement de la gare historique Torfou-Tiffauges, favorisera l'intermodalité et offrira une meilleure accessibilité grâce à la proximité de la RD949, et une position plus centrale au sein de la nouvelle commune Sèvremoine.

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).

IOTA: le projet sera soumis à déclaration au titre de la loi sur l'eau pour les rubriques 3.3.1.0 (aménagement d'un quai de la halte de Torfou sur zone humide) et 1.1.2.0 et 2.2.1.0 (pompage et rejet lors des travaux de création du passage souterrain de la halte de Torfou).

Autorisation de travaux aux abords d'un monument historique.

Une enquête de commodo et incommodo d'après les dispositions du Code des relations entre le public et l'administration, sera menée en parallèle pour la suppression de passage à niveau.

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

Déclaration de projet

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 ligne à moderniser Longueur de la ligne faisant l'objet d'un RVB complet	38 km 28 km
Longueur voie d'évitement Dimensions des quais Dimensions du passage souterrain Surface nouvellement imperméabilisée	420 mètres environ 150 m (longueur) x 2,5 m (largeur) ouverture courante: 2,50 m; hauteur libre : 2,30 m; longueur (partie couverte) :10,30 m Environ 1 500 m ²

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation

Pour la création de la halte ferroviaire de Torfou
La Colonne
Torfou
49450 Sèvremoine

Coordonnées géographiques¹

Long. +1 ° 05 ' 37 " 06

Lat. 47 ° 01 ' 57 " 58

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 ° 17 ' 07 " 25

Lat. 47 ° 05 ' 06 " 20

Point d'arrivée :

Long. 0 ° 52 ' 35 " 28

Lat. 47 ° 04 ' 12 " 54

Communes traversées :

Pour la modernisation de la ligne Clisson-Cholet: Clisson, Cugand, Boussay, Le Longeron, Torfou, Mortagne-sur-Sèvre, Saint-Christophe-du-Bois, Cholet

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 ?

L'ensemble des travaux de modernisation de la ligne, y compris la création de la nouvelle halte ferroviaire de Torfou, est réalisé dans les emprises foncières ferroviaires du RFN.

Pour information, à l'extérieur des emprises, le milieu à proximité est essentiellement occupé par des surfaces agricoles, des prairies et des boisements, hormis dans les bourgs traversés.

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

PLU de Boussay approuvé le 12/09/2007: zones Ub (urbaine), Ue (activités économiques), N (naturelle), A (agricole)
 PLU de Cholet approuvé le 09/05/2005 et dernière modification le 14/09/2015: zones A, N, Ne (sites naturels dans lesquels sont autorisés les équipements publics ou d'intérêt collectif, UC (habitat pavillonnaire), UCa, UAb (extensions du centre ancien), 2AU (à urbaniser)
 PLU de Clisson approuvé le 27/01/2011 et dernière modification le 27/06/2013: zone UB (urbanisation récente à dominante pavillonnaire)
 PLU de Cugand approuvé le 13/07/2006 et dernière modification le 07/07/2011: zones A, 2AUL (à urbaniser destinée aux activités sportives et de loisirs, UB, Nd (secteurs naturels et bâtis en diffus), 1AUe1 (futurs sites d'implantation des activités économiques, commerciales, industrielles et artisanales), UEa (activités industrielles, artisanales et commerciales)
 PLU du Longeron approuvé le 26/06/2007: zone A
 PLU de Mortagne-sur-Sèvre approuvé le 13/03/2014: zones A et N
 PLU de Saint-Christophe-du-Bois approuvé le 12/10/2009 et dernière modification le 14/09/2015: zones Ue, Ub, A, N
 PLU de Torfou approuvé le 14 avril 2006 et dernière modification le 24 septembre 2015: zones N et NHy (secteurs naturels ou forestiers). L'article N2 du PLU précise que dans la zone N et l'ensemble des sous-secteurs, les installations et équipements techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou des établissements d'intérêt collectif (assainissement, eau potable, électricité,...) sont admis.
 SCoT du Pays des Mauges approuvé le 28 juin 2013.
 SCoT du Pays du Vignoble Nantais approuvé le 29 juin 2015
 SCoT du Choletais approuvé en 2008

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 ?	☒	☐	La ligne traverse la ZNIEFF 2 n°520616315 "vallée de la Sèvre Nantaise de Cugand à Tiffauges" sur une distance d'environ 650 mètres. L'emprise ferroviaire est en limite de l'étang du Pavillon, ZNIEFF 1 (520004459) et protégé par arrêté de biotope pris le 20 septembre 1996.
en zone de montagne ?	☐	☒	
sur le territoire d'une commune littorale ?	☐	☒	
dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (régionale ou nationale) ou un parc naturel régional ?	☐	☒	
sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	☒	☐	PPBE de la Vendée (1ère échéance) approuvé le 19 décembre 2011 ; PPBE de la Vendée (2ème échéance) approuvé le 11 mars 2014 ; PPBE de Maine-et-Loire (1ère échéance) approuvé le 1er décembre 2011 ; PPBE de Maine-et-Loire (2ème échéance) approuvé le 19 décembre 2014 ; PPBE de Loire-Atlantique (1ère échéance) approuvé le 26 décembre 2011 ; PPBE de Loire-Atlantique (2ème échéance) en projet. La ligne ferroviaire Clisson-Cholet n'est pas concernée par ces plans.

dans une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ou une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager ?	☐	☒	La ligne ferroviaire ne traverse pas les ZPPAUP recensées sur les communes concernées (Clisson, Mortagne-sur-Sèvre, Cholet).
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	☒	☐	Les travaux de modernisation (38 km) ne sont pas localisés dans des zones humides, à l'exception de la future halte de Torfou. En effet, des prospections de terrain relatives aux inventaires de zones humides ont montré la présence d'une zone humide uniquement au droit de l'aménagement du quai nord et de sa rampe d'accès. Cette zone humide présente une bonne fonction hydrologique, et des fonctionnalités biogéochimiques et écologiques globalement dégradées. Sa destruction sera compensée.
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 ?	☒	☐	La ligne ferroviaire traverse des territoires concernés par le risque d'inondation par débordements d'eau de la Sèvre Nantaise et de la Moine et pour lequel deux PPRI ont été adoptés: PPRI de la Sèvre Nantaise approuvé le 3 décembre 1998 ; PPRI du Val de la Moine approuvé le 15 octobre 2008. La ligne ferroviaire traverse deux zones affectées par le risque d'inondation: traversée par un viaduc au niveau de la Sèvre Nantaise sur les communes de Cugand et Boussay, traversée de la Moine sur la commune de Cholet (ligne non strictement incluse en zone réglementaire du PPRI). Les travaux de modernisation seront réalisés depuis la voie et ne nécessiteront pas d'intervention dans les lits des cours d'eau. Ils ne modifieront pas les niveaux d'aléas, ni la vulnérabilité des biens et des personnes.
dans un site ou sur des sols pollués ?	☐	☒	Aucun site BASOL n'est recensé sur l'ensemble des emprises ferroviaires.
dans une zone de répartition des eaux ?	☐	☒	Le projet n'est pas situé dans aucune zone de répartition des eaux.
dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ?	☐	☒	La ligne ferroviaire ne traverse pas de périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine. Elle traverse sur 1 100 mètres le périmètre de protection éloignée du captage public d'alimentation en eau au niveau du barrage des Trois rivières, sur la commune du Longeron.
dans un site inscrit ou classé ?	☐	☒	La ligne ferroviaire ne traverse aucun site inscrit ou classé.
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
d'un site Natura 2000 ?	☐	☒	Le site Natura 2000 le plus proche est le site FR5212001 « Marais de Goulaine », localisé à plus de 12 km au nord-ouest de Clisson. Aucune espèce déterminante de ce site Natura 2000, n'a été observée dans l'emprise du projet et à proximité. Aucune connexion écologique directe n'existe entre la ligne ferroviaire et ce site Natura 2000.
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	☒	☐	La ligne traverse deux périmètres de protection de monuments historiques : - Une colonne commémorative sur la commune de Torfou (monument inscrit) située à environ 85 mètres de la ligne, avec intervisibilité et co-visibilité entre le monument historique et la ligne ferroviaire. - L'obélisque de Lemot sur la commune de Cugand (monument classé) située à environ 450 mètres de la ligne, sans intervisibilité et co-visibilité . Aucun site n'est 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 ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	☐	☒	Non aucun prélèvement d'eau n'est prévu, ni en phase travaux ni en phase exploitation. Les faibles besoins associés aux bases vie du chantier seront satisfaits par l'eau provenant des réseaux AEP existants.
	impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	☐	☒	Les ajustements ponctuels du profil en long de la ligne seront très limités et sans incidence quantitative sur les eaux souterraines. La création du passage souterrain creusé sous les voies pour l'accès au quai nord de la halte ferroviaire pourrait éventuellement modifier les écoulements des eaux souterraines. Un suivi piézométrique a été mis en place. Selon les résultats, des mesures seront mises en place. Elles seront précisées dans le dossier de déclaration au titre de la loi sur l'eau. Les eaux superficielles ruisselant sur les surfaces imperméabilisées de la halte seront collectées et rejetées vers le milieu naturel, par des fossés existants, le long de la ligne. Sur le plan qualitatif, les mesures prises en phase travaux pour prévenir toute pollution accidentelle permettront d'éviter toute incidence sur les eaux souterraines.
	est-il excédentaire en matériaux ?	☒	☐	Une partie du ballast existant sera évacuée hors site. Le renouvellement du ballast sur les 28 km du projet de modernisation représente environ l'évacuation de 40 000 tonnes qui suivront des filières de recyclage (notamment en technique routière).
	est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	☒	☐	Le projet nécessitera un approvisionnement extérieur en ballast, provenant de l'exploitation de carrières existantes. Sur l'ensemble du projet de modernisation le volume nécessaire sera un maximum de 60 000 tonnes.
Milieu naturel	est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	☐	☒	La modernisation de la ligne n'aura pas d'incidences sur les habitats naturels, car le projet est réalisé dans les emprises ferroviaires. Seul l'aménagement de la halte de Torfou conduira à la destruction d'une faible surface de chênaie acidiphile (au maximum 2 200m2) ayant une faible valeur écologique. L'augmentation du trafic ferroviaire n'aura pas non plus d'incidences sur les populations des différentes espèces faunistiques. Des inventaires faune, flore ont été réalisés. Deux espèces protégées ont été identifiées très localement : l'Epipactis de Muller (1 seul pied en bordure de la plate-forme) qui sera protégée par une mise en défend pendant les travaux, et l'Agrion de Mercure dans un cours d'eau sur quelques mètres, qui sera conservé en l'état pour protéger l'espèce. Par ailleurs tous les travaux seront réalisés en tenant compte des périodes de sensibilité des différents groupes faunistiques. Une notice de respect de l'environnement sera établie à destination des entreprises afin de prescrire les différentes mesures à respecter.
	est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	☒	☐	Globalement le projet de modernisation n'aura pas d'incidences sur les zones à sensibilité particulière, puisque réalisé dans les emprises ferroviaires. Seul l'aménagement de la halte de Torfou conduira à la destruction maximale de 2 200 m2 de zone humide. Cette zone humide présente une bonne fonction hydrologique, et des fonctionnalités biogéochimiques et écologiques globalement dégradées. Elle sera compensée à proximité du projet sur un terrain communal de Torfou.

	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	☐	☒	Le projet est réalisé dans les emprises ferroviaires existantes et n'a aucune incidence sur la consommation d'espace. Ponctuellement, des aires de stockage s'avéreront éventuellement nécessaires en dehors de ces emprises, lors des travaux. Le choix des sites, non connus à ce stade, se fera de manière à limiter au maximum la superficie occupée et ceux-ci seront remis en état à la fin du chantier. La création de la halte ferroviaire, qui sera réalisée dans l'emprise foncière ferroviaire, conduira à la destruction maximale de 2 200 m² de zone humide qui sera compensée. Au global il n'y aura pas de perte de surface de zones humides.
Risques et nuisances	Est-il concerné par des risques technologiques ?	☒	☐	La ligne ferroviaire est concernée par le risque de rupture des barrages du Verdon et de Ribou sur la commune de Cholet. Dans le cas d'une crue exceptionnelle engendrant l'effacement total des barrages, une onde de rupture se propagerait le long de la Moine et atteindrait la ligne ferroviaire dans un délai d'environ 45 minutes avec une hauteur de 7 m. Dans cette zone, la ligne ferroviaire est située à une hauteur supérieure à 7 mètres par rapport au TN. Le projet ne modifiera pas la vulnérabilité de la ligne vis-à-vis de la rupture des barrages, dans la mesure où il ne modifiera pas la géométrie de l'infrastructure dans ce secteur. Le délai de propagation de la lame d'eau jusqu'à la voie ferrée (environ 45 minutes) est aujourd'hui suffisant pour prendre les dispositions pour adapter la circulation des trains en cas de danger imminent.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	☒	☐	La ligne ferroviaire traverse des zones inondables au droit de la Sèvre Nantaise et de la Moine. Les franchissements de ces zones s'effectuent par des viaducs et des remblais suffisamment dimensionnés pour éviter l'inondation de la ligne. La modernisation de la ligne ferroviaire n'aura aucune incidence sur son tracé et sur la morphologie des cours d'eau existants. Aussi le risque inondation ne sera pas modifié en raison de la modernisation de la ligne ferroviaire. En phase chantier, les travaux seront réalisés depuis la voie et ne nécessiteront pas d'intervention dans les lits des cours d'eau. Ce principe d'organisation permet de ne pas avoir de risque d'inondation, pendant la phase travaux.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	☐	☒	En phase travaux, le projet n'engendrera pas de risques sanitaires grâce aux différentes mesures qui seront prises et définies dans la notice de respect de l'environnement qui devra être respectée par les entreprises. En phase exploitation, les habitations subissant une augmentation des niveaux sonores bénéficieront de mesures permettant le respect des seuils réglementaires.
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	☐	☒	
Commodités de voisinage	Est-il source de bruit ?	☒	☐	La modernisation de la ligne aura un effet positif sur les niveaux sonores, le long des 28 km faisant l'objet d'un RVB. Ceux-ci diminueront grâce au changement des traverses et des rails. Sur les 10 kms restants, les niveaux sonores augmenteront potentiellement en cas d'absence de renouvellement des systèmes rails/traverses. En cas de dépassements des seuils réglementaires, des travaux d'isolation phonique seront réalisés sur les habitations concernées (au maximum 5) . En phase chantier, les travaux engendreront des nuisances sonores directes mais temporaires sur le voisinage. Des mesures seront prises pour les limiter les nuisances (utilisation de matériel conforme aux normes, obligation des entreprises de respecter la réglementation, élaboration d'un dossier bruit de chantier, information des riverains,...).
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	☐	☒	
	Engendre-t-il des odeurs ?	☐	☒	La modernisation de la ligne ferroviaire n'engendrera pas d'odeurs tant en phase travaux (absence de déchets fermentescibles, emploi de matériaux inodores,...) tant en phase exploitation.
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	☐	☒	
	Engendre-t-il des vibrations ?	☒	☐	Le projet de modernisation aura une incidence positive sur les phénomènes vibratoires, la mise en place de longs rails soudés supprimant le « tac-tac » actuel qui est le phénomène principal générant des vibrations dans le sol. Lors des travaux, des vibrations seront ressenties par les populations riveraines essentiellement dans une bande de 30 mètres de part et d'autre de la ligne ferroviaire. Le chantier étant mobile, les vibrations ne seront pas ressenties de manière permanente. Les entreprises devront respecter les seuils de vibration fixés par SNCF Réseau en application de la consigne générale "emploi d'explosifs et autres procédés spéciaux - Utilisation d'engins mécaniques puissants".
	Est-il concerné par des vibrations ?	☐	☒	

	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	☐ ☐	☒ ☒	La modernisation de la ligne entraînera une augmentation de la fréquence de passage des trains mais n'aura pas d'incidence significative sur les émissions lumineuses et la gêne potentielle occasionnée (aucun train de nuit) . Les travaux se dérouleront en période diurne. Si certains travaux s'avéraient ponctuellement nécessaires en période nocturne, des projecteurs portatifs seraient utilisés. Les incidences seraient alors minimales, car très localisées et très ponctuelles.
Pollutions	Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?	☐	☒	La ligne ferroviaire se trouve en milieu ouvert qui favorise la dispersion rapide des polluants et élimine l'effet de concentration de la pollution. De plus les sources d'émissions (trains diesel TER et trains travaux) sont mobiles et donc évitent des rejets très localisés. Ainsi la qualité de l'air ambiant ne sera pas significativement dégradée pour les riverains de la ligne ferroviaire, tant en phase travaux qu'en phase exploitation.
	Engendre-t-il des rejets hydrauliques ? Si oui, dans quel milieu ?	☐	☒	Le projet de modernisation sur le reste de la ligne réalisé dans les emprises ferroviaires existantes n'interceptera pas de cours d'eau supplémentaire et ne modifiera pas les écoulements d'eau. Au droit de l'aménagement de la nouvelle halte ferroviaire à Torfou, une imperméabilisation des sols d'environ 1 500 m² se produira par la création des quais et de leurs rampes d'accès. Les eaux ruisselées sur ces surfaces seront collectées et rejetées vers le milieu naturel dans les fossés existants, sans nécessité de traitement. Afin de limiter les risques de pollution en phase travaux, l'approvisionnement et l'évacuation des matériaux en flux tendu seront privilégiés et les emprises des aires de stockage seront limitées au strict nécessaire sur les emprises ferroviaires. Une notice de respect de l'environnement sera remise lors de la consultation des entreprises.
	Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	☒	☐	Les travaux de modernisation, généreront des déchets du fait principalement du renouvellement de la voie et du ballast. L'estimation des quantités produites est la suivante: ballast : 40 000 tonnes; traverses bois : 40 000 unités; traverses béton : 5 000 unités; rails : 5 500 tonnes. Les déchets seront évacués vers des filières de traitement agréées, dans le respect de la réglementation. Le stockage provisoire des traverses créosotées sera réalisé dans des sites sous maîtrise foncière du RFN et à proximité du lieu de dépose. Les traverses seront évacuées à flux tendu vers des centres de retraitement agréés. En phase exploitation, la ligne ferroviaire modernisée ne produira pas plus de déchets que la ligne actuelle.
Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	☐	☒	Les travaux seront réalisés dans deux périmètres de protection de MH (à Clisson et Torfou) mais le projet n'est pas susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager. En effet le projet de modernisation est réalisée dans les emprises ferroviaires et ne modifiera pas l'aspect de la ligne actuelle. La nouvelle halte de Torfou ne sera pas visible depuis les propriétés riveraines grâce à une franche boisée qui sera préservée, et il n'y aura pas de modification de l'aspect de la zone de la halte au niveau de la co-visibilité avec le monument historique de Torfou.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?	☐	☒	Le projet n'aura pas d'incidences sur les activités économiques et l'urbanisme (pas de mise en compatibilité des documents d'urbanisme) et va contribuer à sécuriser les traversées à certains passages à niveau. La fermeture définitive des PN (PN6 et PN21) fera l'objet d'enquêtes commodo in-commodo. Les travaux nécessiteront la fermeture de la ligne pendant une période évaluée à 10 mois consécutifs. Les trains supprimés seront remplacés par des cars. Ils conduiront également à la fermeture de manière temporaire des passages à niveaux, au moment des travaux au droit de ceux-ci. Des déviations routières seront alors mises en place avec une communication le plus tôt possible auprès des usagers et des riverains en particulier. Les accès aux propriétés riveraines seront maintenus en permanence.

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.

Comme expliqué dans les paragraphes précédents, le projet de modernisation de la ligne Clisson-Cholet, s'inscrit dans un objectif global de pérennisation de la ligne.

En effet, la finalité de ce projet, est l'amélioration du confort des usagers, grâce à une meilleure desserte, plus régulière et un temps de trajet réduit.

Dans un souci de cohérence, le bien être des riverains de la ligne a bien entendu été pris en compte. Des mesures de bruit ont été réalisées en amont de la réalisation du projet. Des suites de ces dernières, des mesures de précaution seront mises en œuvre dès le début des travaux, afin d'assurer la tranquillité des populations riveraines.

Concernant les impacts sur la faune et la flore environnante au projet, de fortes mesures de précaution vont être instituées suite aux études qui ont été menées par des spécialistes de ces problématiques. Toutefois les répercussions de ce projet sur l'environnement en phase d'exploitation resteront mineures, dès lors que la ligne existe déjà.

En ce qui concerne la réalisation des travaux, SnCF réseau a mis un point d'honneur à instituer une notice de respect de l'environnement. Cette dernière permettra d'imposer des contraintes et des prescriptions environnementales aux entreprises qui seront sélectionnées pour la phase chantier.

Nous pensons que grâce aux études techniques du projet réalisées en amont, les enjeux concernant l'environnement ont été clairement identifiés. Effectivement, la prise en compte de l'environnement de la phase d'élaboration à la phase d'exploitation, peut permettre au projet de modernisation de la ligne Clisson-Cholet de ne pas faire l'objet d'une étude d'impact. En effet, les enjeux et risques environnementaux ont déjà été détectés, et les mesures pour pallier les effets sont déjà en cours de discussion.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	L'annexe n°1 intitulée « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publiée ;	☒
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	☒
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	☒
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	☒
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	☒

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

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

Objet

9. Engagement et signature

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

Fait à

Nantes

le,

20/01/2017

Signature



Didier BILLAUD
Directeur d'Opération Agence Projets



Annexes obligatoires

Annexes au formulaire Cerfa 14734*02

SNCF Réseau



Sommaire

1. Informations nominatives relatives au maître d'ouvrage.....	3
2. Plan de situation.....	6
3. Photographies	9
4. Plan de modernisation de la ligne ferroviaire	13
5. Plan de création de la halte ferroviaire	15

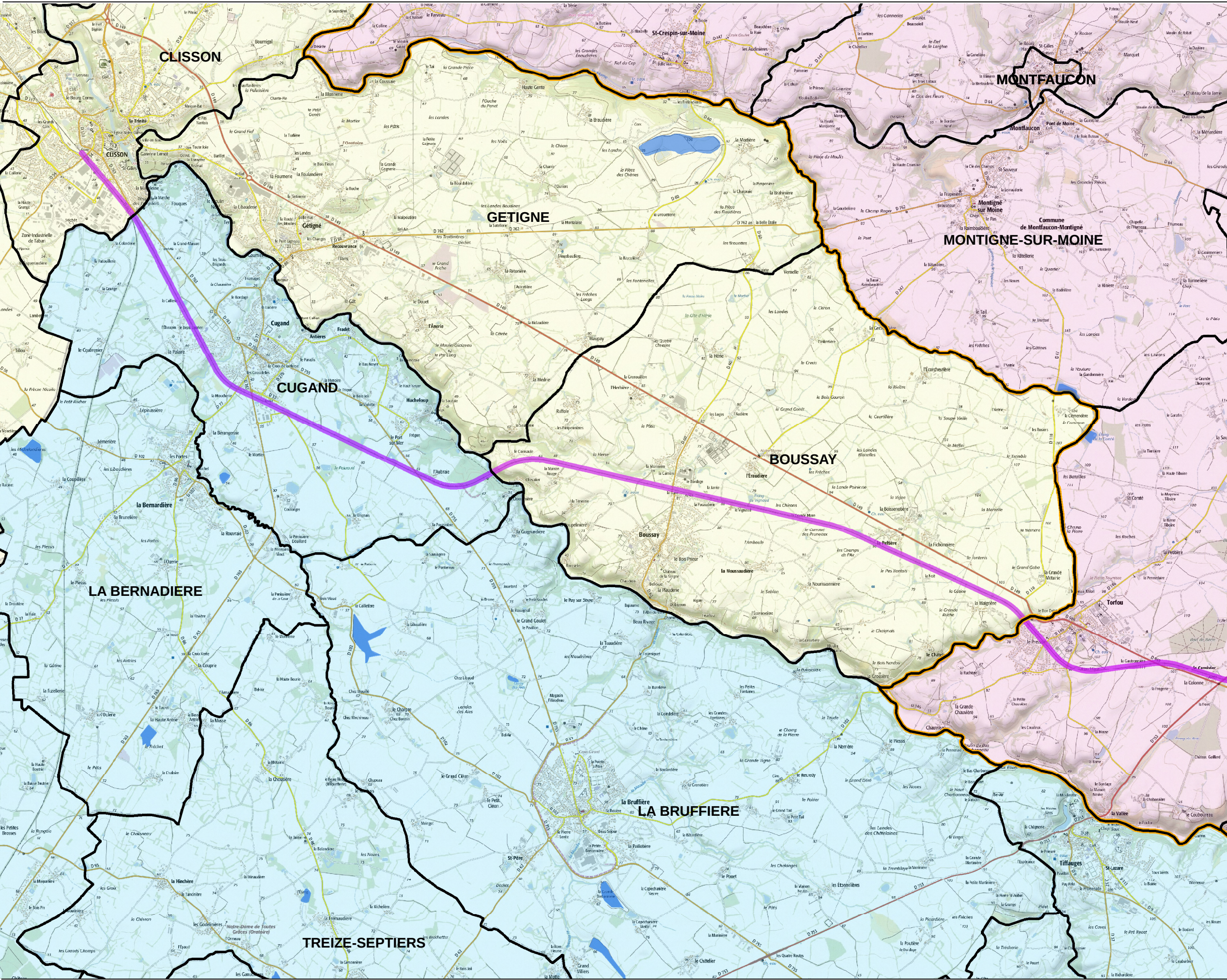
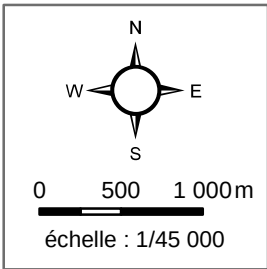
1. Informations nominatives relatives au maître d'ouvrage

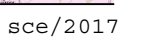
2. Plan de situation

Plan de situation



source: Scan25





3. Photographies



Future halte ferroviaire de Torfou



Photo 1
17-06-2016



Photo 2
17-06-2016



Photo 3
01-06-2016



Photo 4
01-06-2016



Photo 5
juillet -2016



Photo 6
juillet -2016



Photo 7
17-06-2016

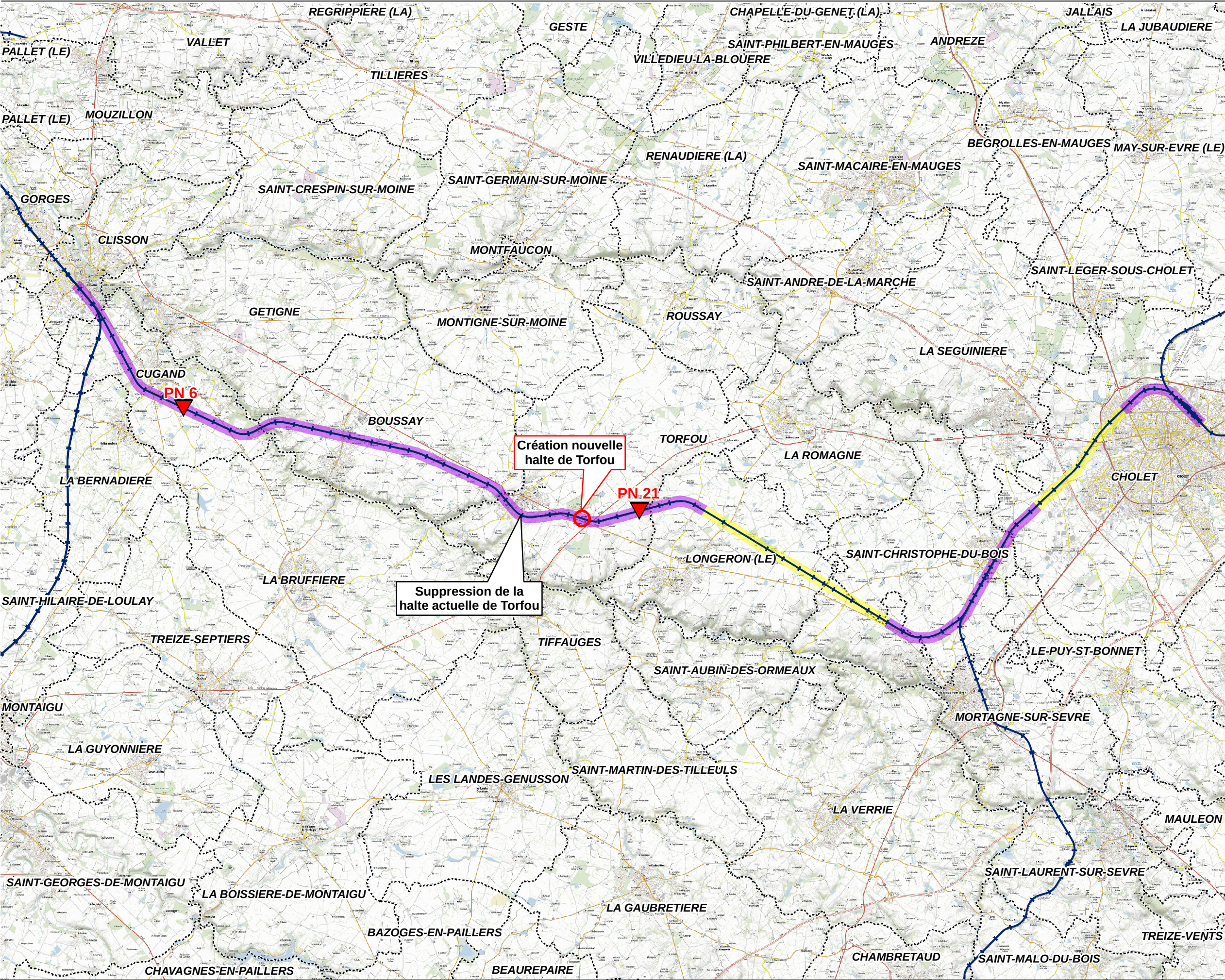
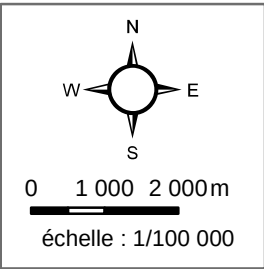
Figure 1 : localisation des prises de vue



4. Plan de modernisation de la ligne ferroviaire

Plan du projet

- Renouvellement complet voie et ballast faisant l'objet d'un relèvement de vitesse
- Renouvellement partiel d'éléments constitutifs de la voie
- Suppression de passage à niveau
- Limite communale



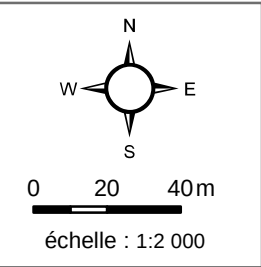
5. Plan de création de la halte ferroviaire

Plan du projet de la halte ferroviaire

- Cours d'eau
-  Emprise du projet
- Occupation du sol**
-  Habitat
 -  Zone d'activités
 -  Emprise agricole
 -  Aire de repos
 -  Parking
 -  Etang
 -  Zone boisée
 -  Cultures
 -  Prairie
 -  Fourrés



Sources : Scan25, BdOrtho





sce

Aménagement
& environnement

www.sce.fr

GROUPE KERAN

Compléments Cas par cas : Modernisation de la ligne

Clisson-Cholet

1°) Suppressions des deux passages à niveau envisagées : S'agit-il de suppressions "sèches" ? Dans la négative, comment est assuré le rétablissement des circulations routières ou piétonnières interrompues par ces suppressions ? Un plan pour ces deux PN pourrait utilement être fourni.

- Concernant la suppression des deux passages à niveau envisagé, les suppressions sont dites « sèches ». En effet, à la suite d'échanges de parcelles agricoles, il n'y a plus de nécessité de franchir la ligne de chemin de fer à ces niveaux.

Vous pouvez trouver dans la pièce jointe intitulée « *Situation du PN6 et du PN21* », la localisation de ces derniers ainsi qu'une photo.

La pièce jointe intitulée « *Plan projet_100 000* », vous donnera leur situation sur le projet.

2°) Evacuation et approvisionnement du chantier (ballast notamment) : Comment s'effectuent ces opérations ? Par voie ferroviaire ? Routière ? Dans ce dernier cas, une estimation du nombre de rotations de poids-lourds a-t-elle été effectuée ?

- Concernant l'approvisionnement du chantier en matériaux neufs :

Concernant l'approvisionnement en ballast neufs, deux solutions sont envisagées. La première, privilégiée par Sncf réseau, est la livraison par train depuis les carrières de Thouars en gare de Cholet. La seconde, est la livraison par camion directement sur le chantier. Cette livraison pourra nécessiter le transit d'environ 2000 camions.

Par ailleurs, d'une part, la livraison par trains entiers a déjà été décidée pour l'approvisionnement en traverses béton et, d'autre part, concernant la livraison des rails, compte tenu de leur longueur, une livraison par train sera impérativement mise en place.

➤ Concernant l'évacuation des matières :

- **Traverses bois** : pour le transit des traverses bois, vers leur lieu de traitement, en centre agréé, deux solutions sont envisageables. La première est par camions, ce qui représenterait environ 60 véhicules. La seconde, par trains, sera privilégiée.
- **Traverses bétons** : Le transport par train, sera également privilégié vers le lieu de traitement en centre agréé.
- **Vieux ballast** : le rapatriement du vieux ballast vers la gare de Cholet se fera par une dégarnisseuse, puis une évacuation par camions. Cette opération nécessitera environ 15 camions par jour travaillé durant 3 mois. Toutefois, le maximum sera fait pour conserver sur voie, 50% du ballast.
- **Matières ferreuses** (rails et menu matériel de voie) : Ces matières seront évacuées du chantier vers la gare de Cholet par des trains travaux, puis par camions (environ 120 camions), pour ensuite être prises en charge par une installation réglementairement autorisée.

3°) Halte de Torfou : Raisons pour lesquelles la halte actuelle, plus proche du bourg, n'a pas été conservée ? Le plan de localisation de la nouvelle halte, fourni en annexe, mentionne une zone d'activités. Est-ce une ZAC ? Une zone d'activités ferroviaires ? Existante ? À créer ? Fonctionnalité des parkings existants figurant sur le plan fourni en annexe ? Est-il envisagé une augmentation des places de stationnement de ces parkings ?

- La halte de Torfou doit être déplacée pour des raisons techniques. En effet, sur l'emplacement initial, la création d'un lieu de croisement pour les trains était impossible.
- L'activité existante sur l'emplacement mentionné en violet sur le plan, est une activité de paysagiste (voir pièce jointe intitulée « *Plan projet halte modifié* ». La société est Arbora Paysagiste. Le parking existant permet aux clients de la société de stationner. Une fois l'opération terminée, 40 places de parking sont envisagées pour le stationnement des usagers de la halte.

4°) Ouvrages d'art (remplacement des deux tabliers métalliques) : Localisation ? Conditions de mise en place de ces ouvrages ? Ici également, un plan et un schéma pourrait utilement être fourni.

- Vous pouvez trouver sur les pièces jointes intitulées « *Ouvrage d'art 1 et ouvrage d'art 2* » les plans des deux tabliers métalliques du PK 12+819 sur la commune de Boussay et du PK 29+195 sur la commune de St Christophe, ainsi qu'un plan de situation dans la pièce jointe intitulée « *Plan projet 100 000* ». Ces tabliers métalliques seront fabriqués en usine puis mis en place par grue, sur une durée d'environ une semaine (entre juillet et Aout 2018), au début de la période d'interruption de la circulation ferroviaire.

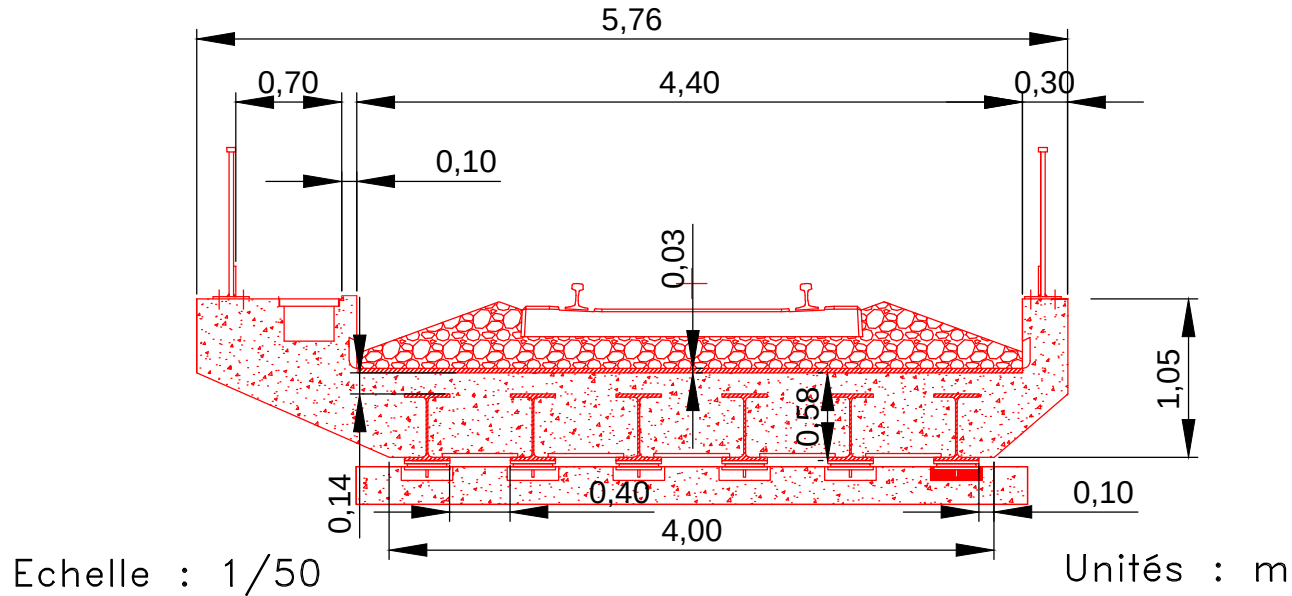
5°) Gains de temps de parcours escomptés grâce à cet aménagement.

- Le gain de temps escompté est de 14 minutes 30 secondes entre les gares de Clisson et de Cholet.

6°) Je vous remercie, enfin, de nous confirmer qu'aucune expropriation n'est nécessaire pour réaliser cette opération et de nous indiquer si des travaux de même nature sont envisagés sur la section Cholet – La Possonnière.

- Nous vous confirmons qu'aucune expropriation n'est nécessaire pour réaliser cette opération.
- Concernant la section Cholet – La Possonnière, des travaux de même nature ont déjà été réalisés sur cette ligne entre 1999 et 2001. A cette date, les travaux de modernisation de la ligne Clisson-Cholet, n'avaient pas encore été envisagés.

Coupe transversale du tablier projeté



Hypothèses d'établissement du projet:

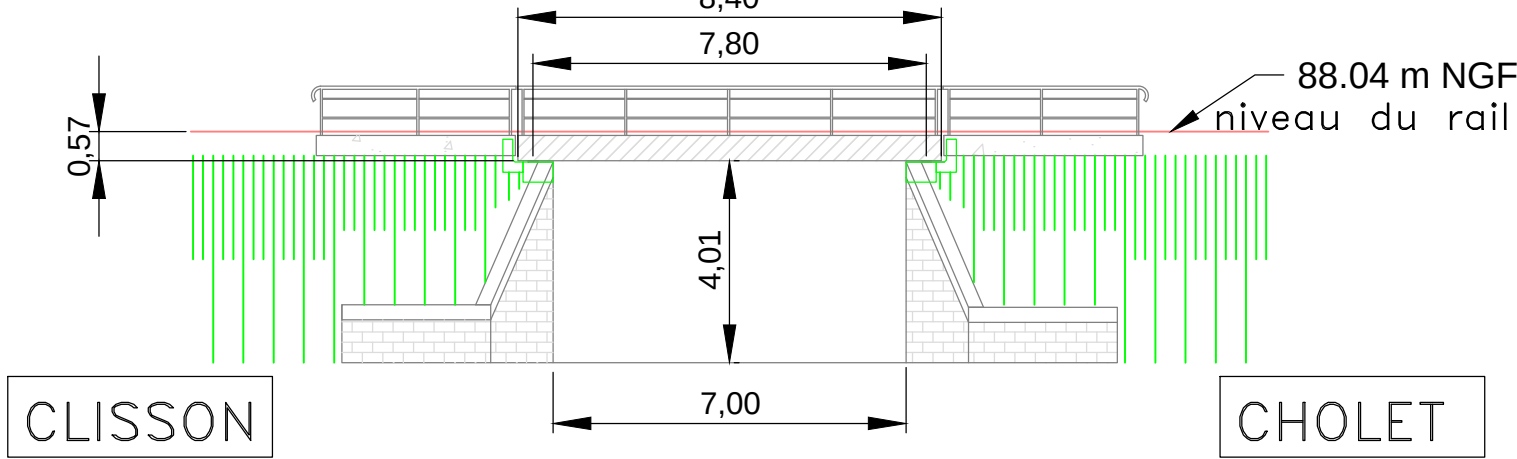
- * Relevage de 10 cm de la voie dans le cadre du RVB
- * Changement des profilés de rails précédemment en EV45 vers un profilé 50E6
- * Plans bâtis sur la base de numérisation et vectorisation des plans d'archives de 1966.
- * Taverses en béton M240 NP munies de patins d'attrition et permettant une épaisseur optimisée de ballast sous la traverse de 21cm

Solution type TPE:

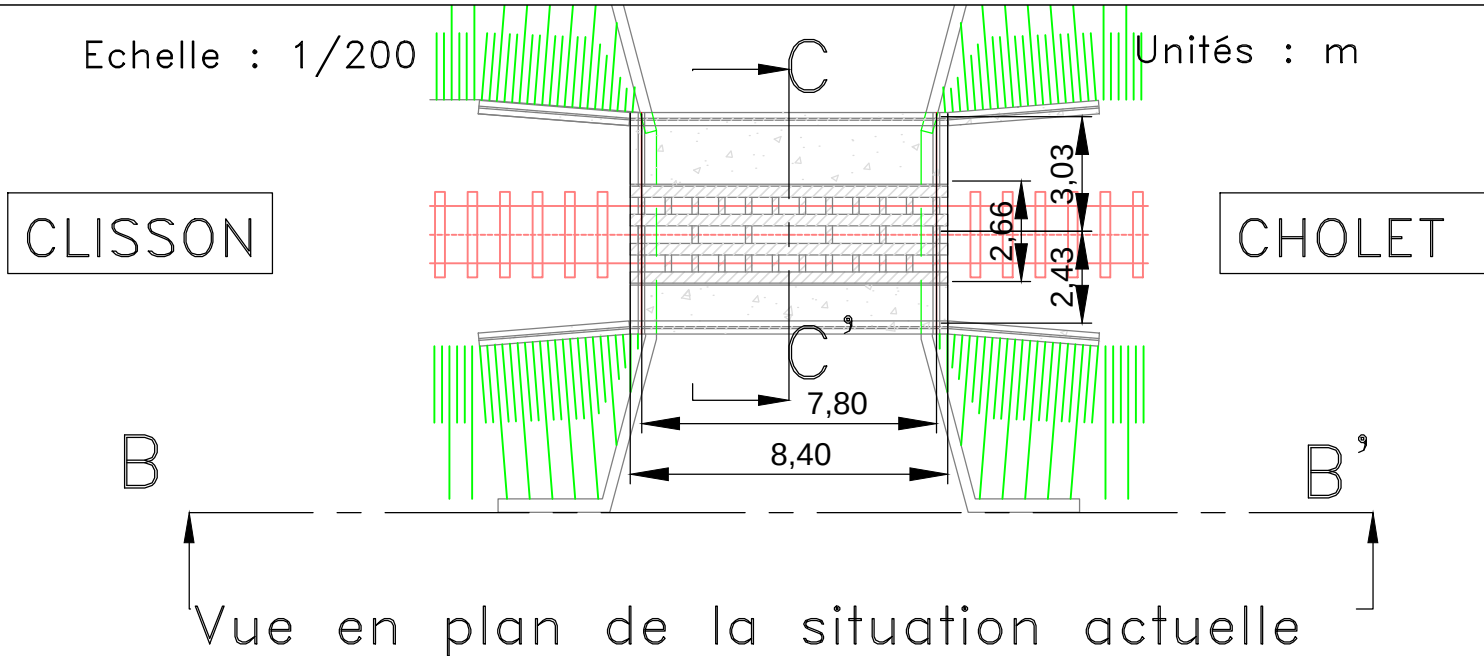
- * Tablier composé de 6 HEA 450
- * Augmentation de la longueur du tablier de 8m40 à 8m60
- * Augmentation de la portée de 7m80 à 8m00
- * Réduction de la hauteur libre de 60 cm. Nota: signalisation routière à mettre en conformité
- * Mise en place d'accotements lourds en console
- * Présence de caniveaux à câbles sur la piste gauche

Situation Actuelle

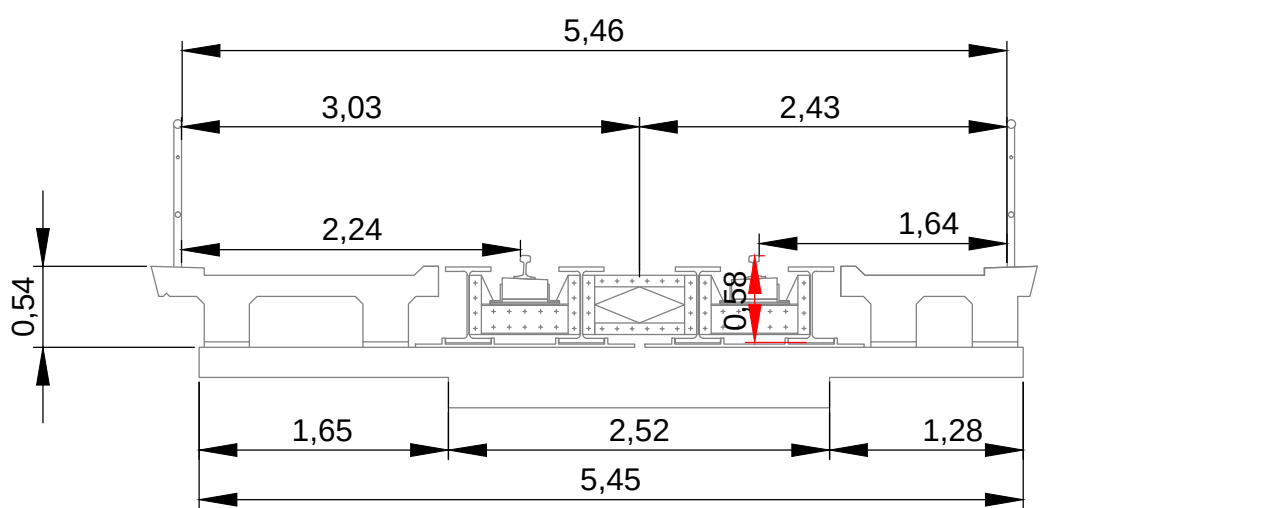
Elévation BB' du tablier existant



Echelle : 1/200

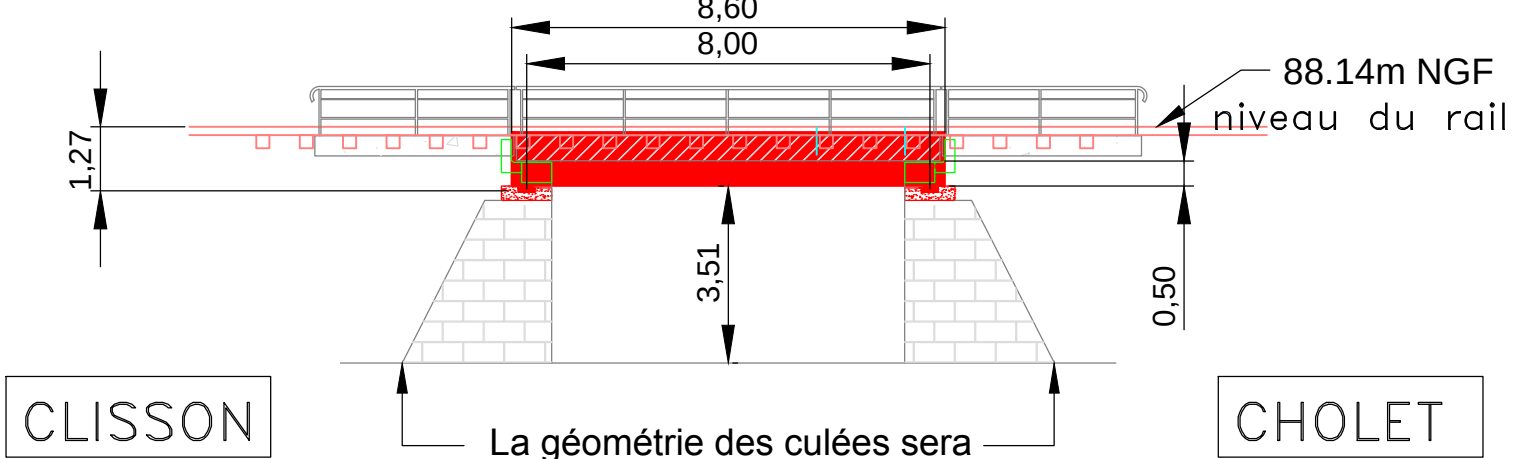


Coupe transversale CC' du tablier existant



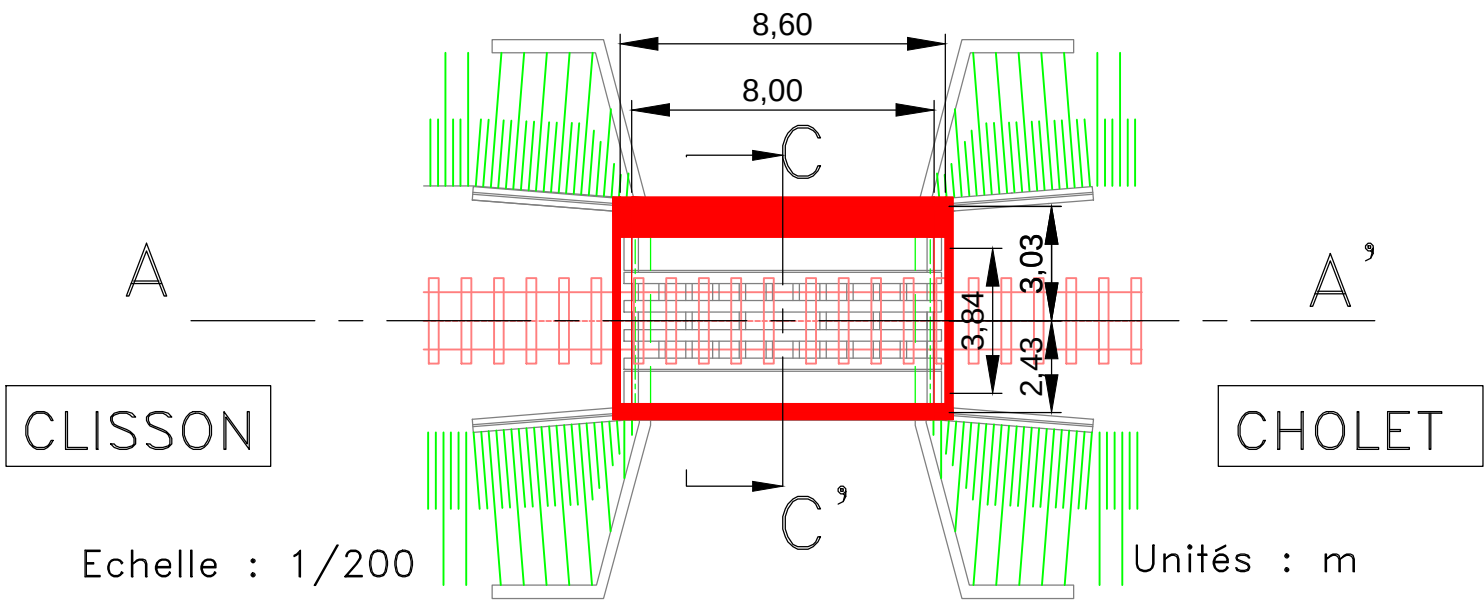
Situation Projetée

Coupe longitudinale AA' à l'axe du tablier



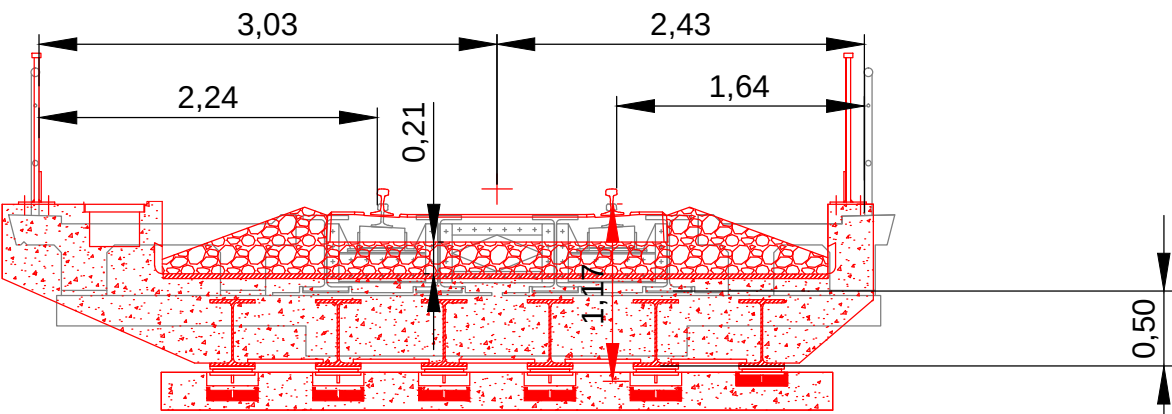
La géométrie des culées sera éventuellement à définir lors des opérations d'investigations

Vue en plan de la situation projetée



Coupe transversale CC' : situation projetée

Hypothèse: Traverses en béton M240 NP (longueur max 2260mm, hauteur sous rail : 17 cm) avec patin réducteur d'attrition



MAITRISE D'OUVRAGE		MAITRISE D'OEUVRE
 SNCF RESEAU Agence Projet BPL 1 Rue Marcel Paul 44018 NANTES Cedex 1		 SNCF INFRA INGENIERIE & PROJETS Pôle Régional Ingénierie de Nantes 33, Rue du Pré Gauchet 44000 NANTES

Modernisation Clisson Cholet



Ligne de Clisson à Cholet

OA - Remplacement du tablier

PRa du PK 12+819 sur la commune de Boussay

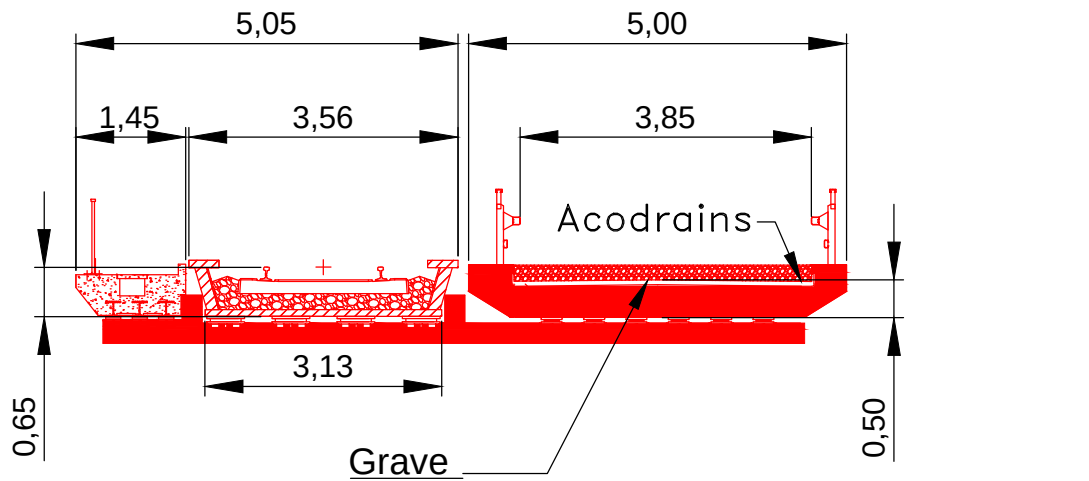
Solution Tablier à Poutrelles Enrobées

Ce document est la propriété de RFF et de la SNCF
Reproduction et communication à des tiers interdites sans autorisation (Loi du 1er Juillet 1992)

Vue en plan et Coupes

			Etabli : Eric JACQUEMIN	Validé Chef de Groupe: Olivier BOUGEARD	Approuvé Chef de projet: Jean-Marie GARNIER	
			Vérifié : Sebastien LOIZEAU	Validé Chef de Pôle: Dominique GEHL		
	Création du plan à l'indice 0	08/12/2015				
Ind.	Libellé	Date				
Mode d'établissement			Echelles	Format	AUTOCAD 2010	
Numérisation et véctorisation des plans d'archive de 1966			Diverses	A4 x 4		
V37 527 12.819 CLCH1 AVP PRIOA 5402						
					Indice: 0	

Coupe transversale du tablier projeté



Echelle : 1/100 Unités : m

Hypothèses d'établissement du projet:

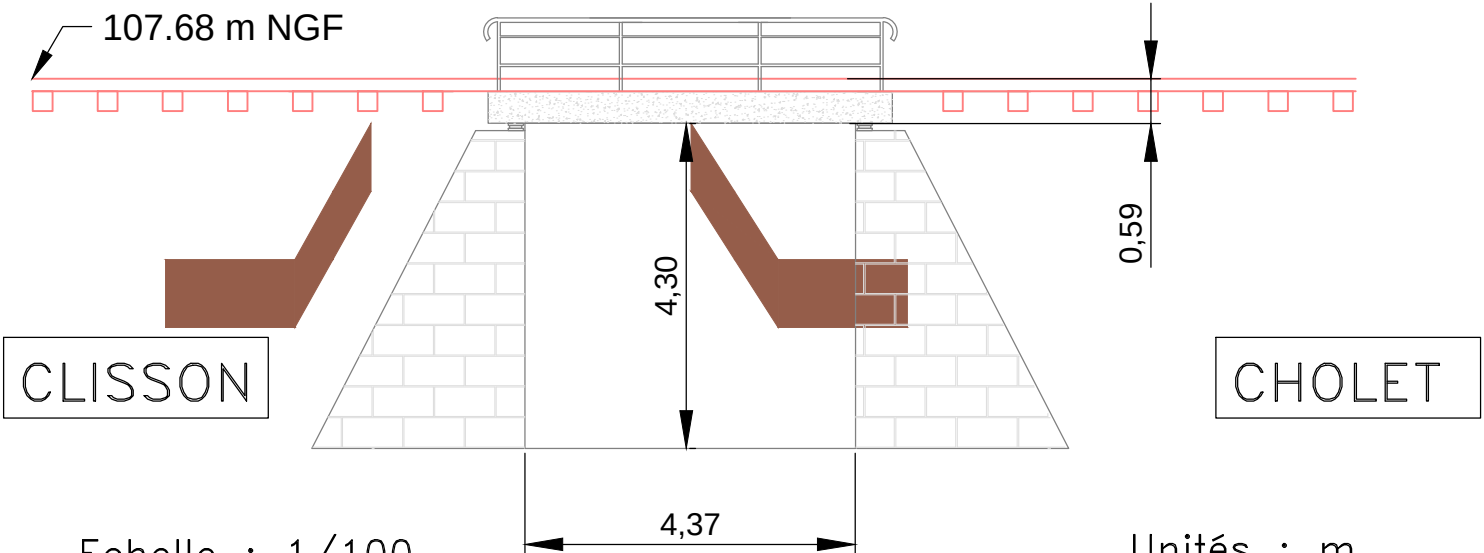
- * Relevage de 10 cm de la voie dans le cadre du RVB
- * Changement des profilés de rails précédemment en EV45 vers un profilé 50E6
- * Plans bâtis sur la base de numérisation et vectorisation des plans d'archives.
- * Traverses en béton M240 NP munies de patins d'attrition et permettant une épaisseur optimisée de ballast sous la traverse de 21cm

Solution type RaPUM:

- * Augmentation de la longueur du tablier de 5m34 à 6m00
- * Augmentation de la portée de 4m30 à 5m10
- * Augmentation de la hauteur libre de 4 cm. Nota: signalisation routière à mettre en conformité
- * Mise en place d'un accotement lourd, côté gauche, mis en butée contre des massifs en béton ancrés : protection contre les heurts
- * Présence de caniveaux à câbles sur la piste gauche
- * Construction d'un pont-route en dalle béton armé, côté droit.
- * Caractéristique des matériaux
 - S355 K2+N : raidisseurs courants et raidisseurs d'appui
 - S355 N : âmes des poutres principales
 - S355 NL : Semelles supérieures et tôle de fond
- * Augmentation des charges permanentes:
 - Tablier gauche: de 8 t à 32 t environ
 - Pistes : de 12 t (8t + 4t) à 17 t environ
 - Tablier droit: de 8t à 15t environ
 - Soit au total : une augmentation de 28 t à 64 t environ

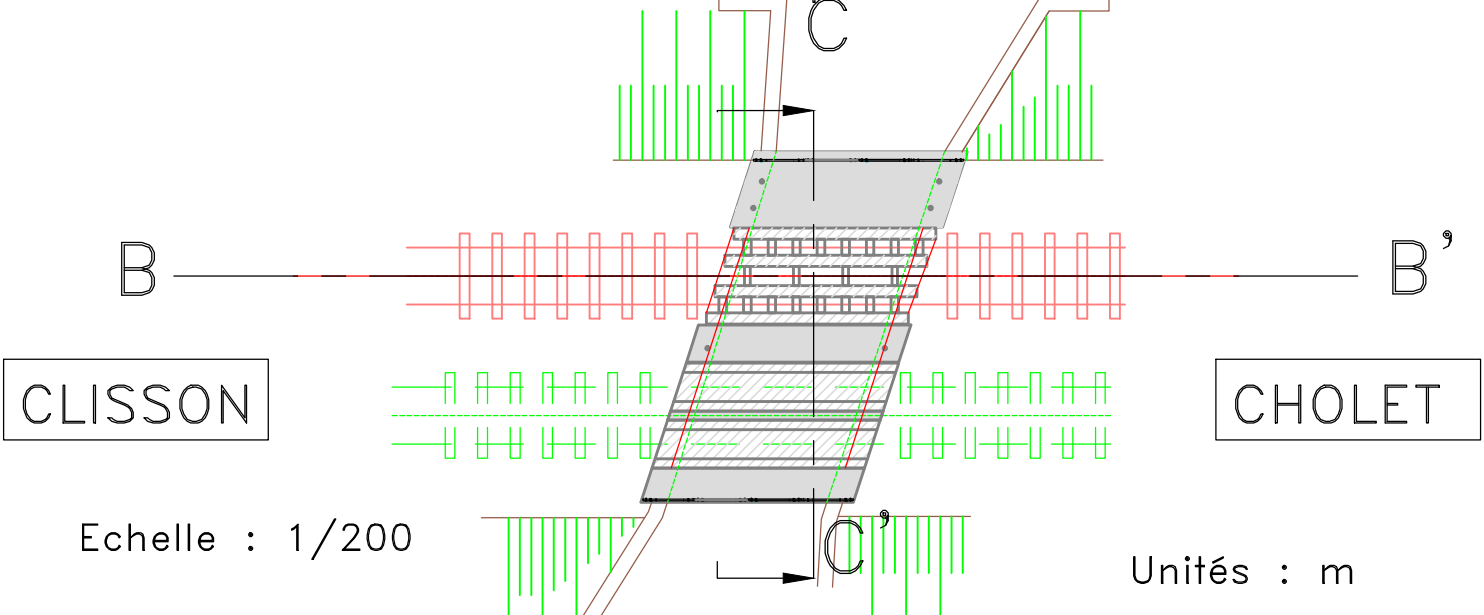
Situation Actuelle

Coupe longitudinale BB' à l'axe du Pra



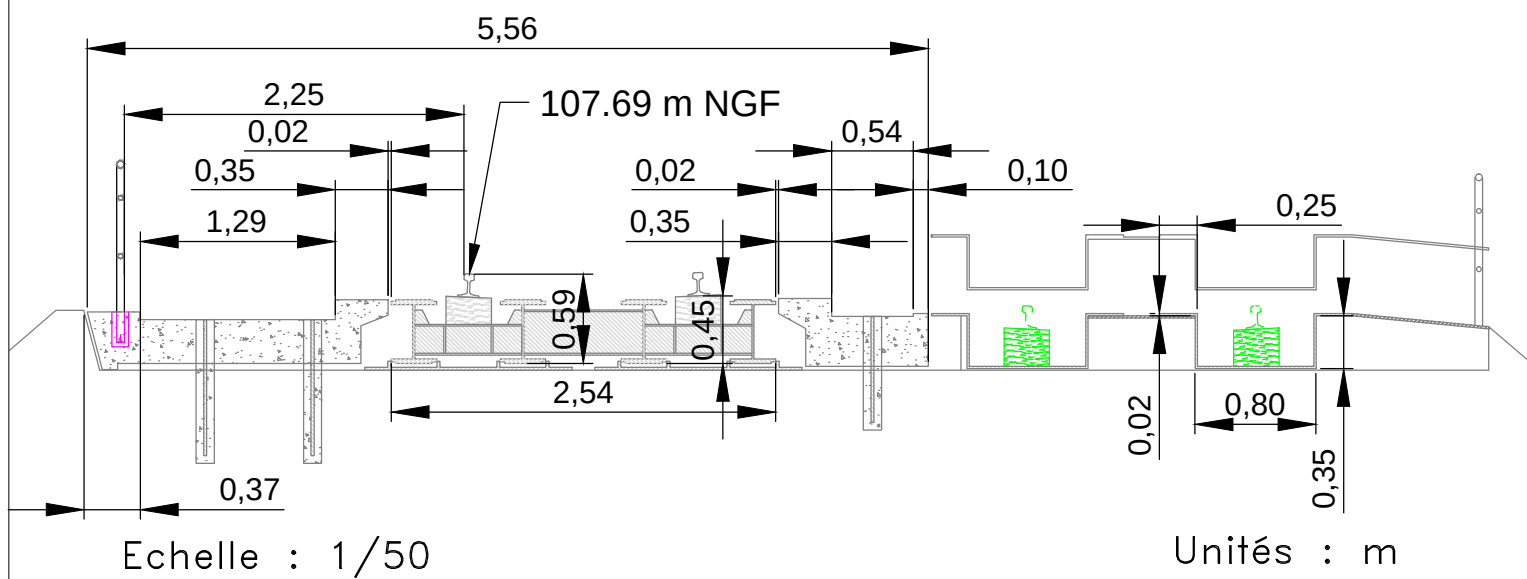
Echelle : 1/100 Unités : m

Vue en plan



Echelle : 1/200 Unités : m

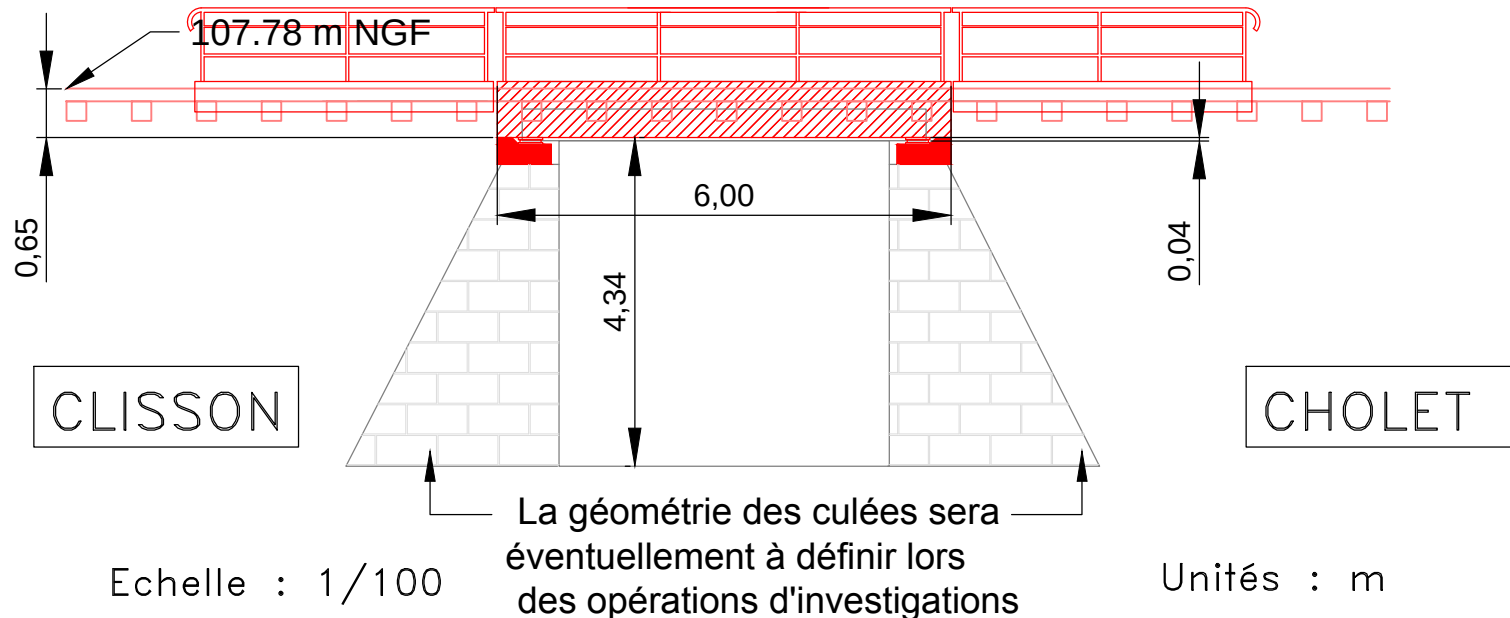
Coupe transversale CC'



Echelle : 1/50 Unités : m

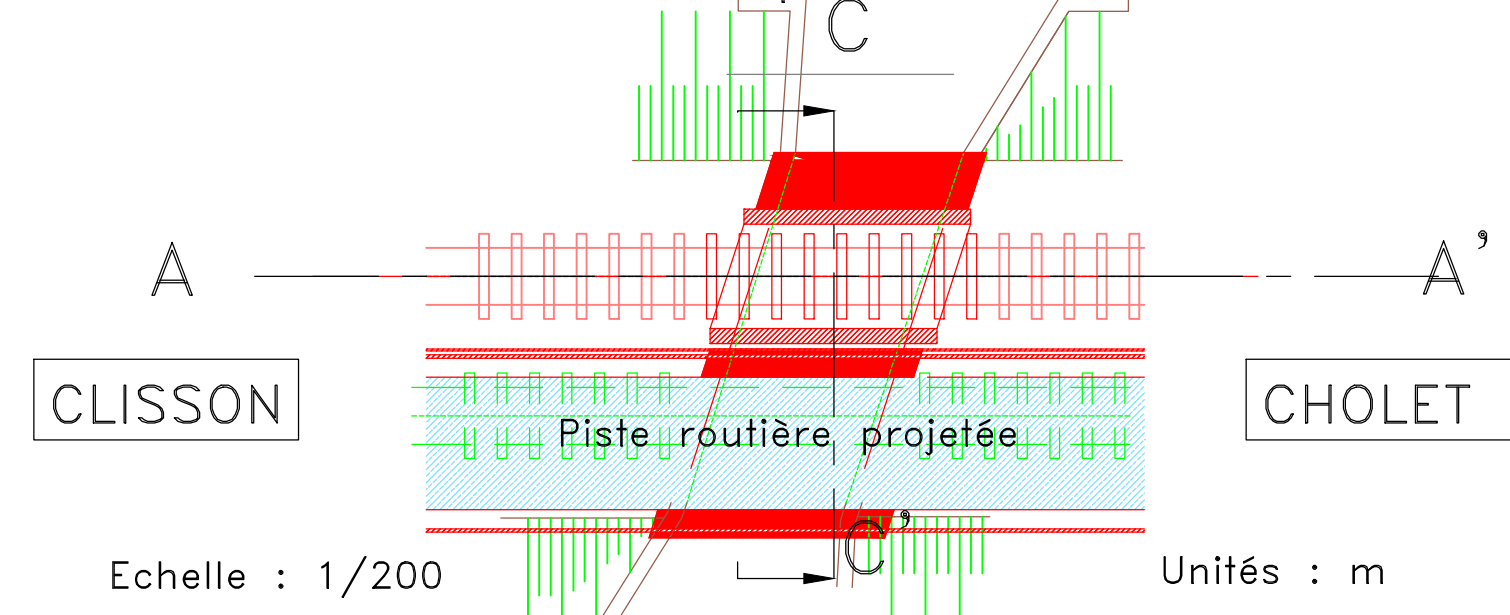
Situation Projetée

Coupe longitudinale AA' à l'axe du Pra



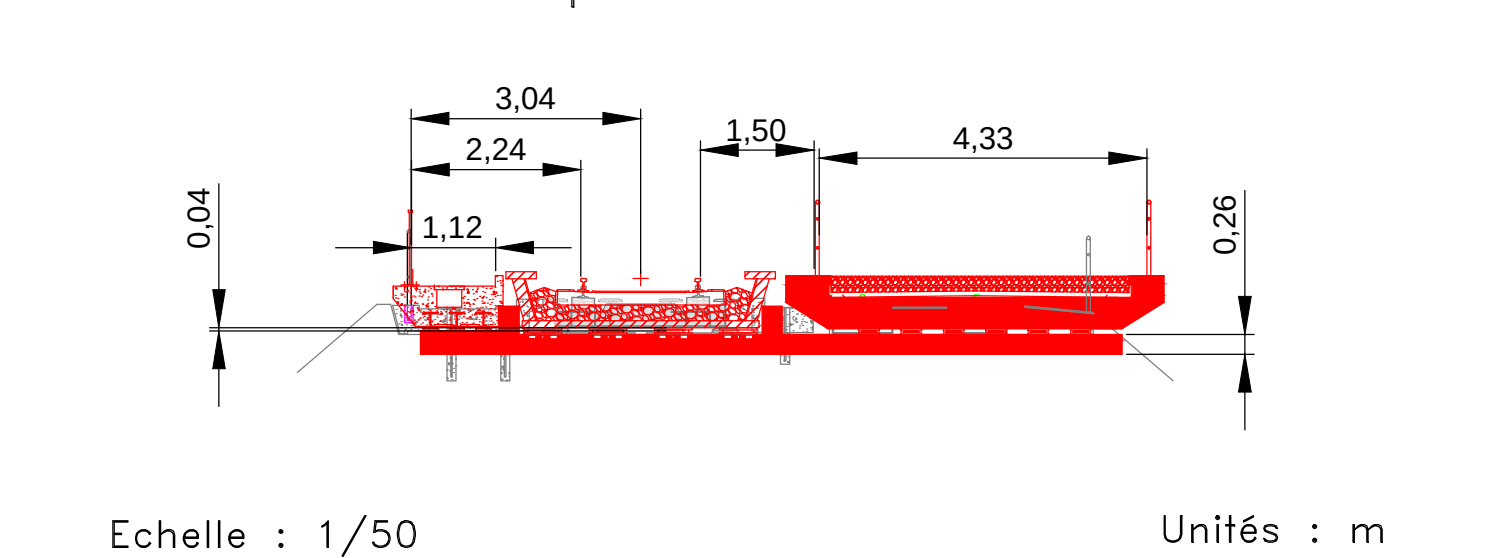
Echelle : 1/100 Unités : m

Vue en plan



Echelle : 1/200 Unités : m

Coupe transversale CC'



Echelle : 1/50 Unités : m

MAITRISE D'OUVRAGE		MAITRISE D'OEUVRE
 SNCF RESEAU Agence Projet BPL 1 Rue Marcel Paul 44018 NANTES Cedex 1		 SNCF RESEAU INGENIERIE & PROJETS Pôle Régional Ingénierie de Nantes 33, Rue du Pré Gauchet 44000 NANTES

Modernisation Clisson Cholet



Ligne de Clisson à Cholet

OA - Remplacement du tablier

Pra du PK 29+195 sur la commune de St Christophe du bois

Solution RaPUM et PPro BA

Ce document est la propriété de RFF et de la SNCF
Reproduction et communication à des tiers interdites sans autorisation (Loi du 1er Juillet 1992)

Vue en plan et Coupes

		Etabli : Eric JACQUEMIN	Validé Chef de Groupe: Olivier BOUGEARD	Approuvé Chef de projet: Jean-Marie GARNIER
		Vérifié : Sebastien LOIZEAU	Validé Chef de Pôle: Dominique GEHL	
Ind.	Libellé	Date	Echelles	Format
	Création du plan à l'indice 0	08/12/2015	Diverses	A4 x 4
	Numérisation et vectorisation des plans d'archive de 1966			AUTOCAD 2010
				Indice:
				0

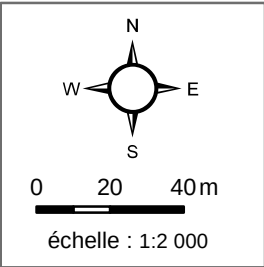
V37 527 29.195 CLCH1 AVP PRIOA 5403

Plan du projet de la halte ferroviaire

- Cours d'eau
- Emprise du projet
- Occupation du sol
- Habitat
 - Activités
 - Emprise agricole
 - Aire de repos
 - Parking
 - Etang
 - Zone boisée
 - Cultures
 - Prairie
 - Fourrés

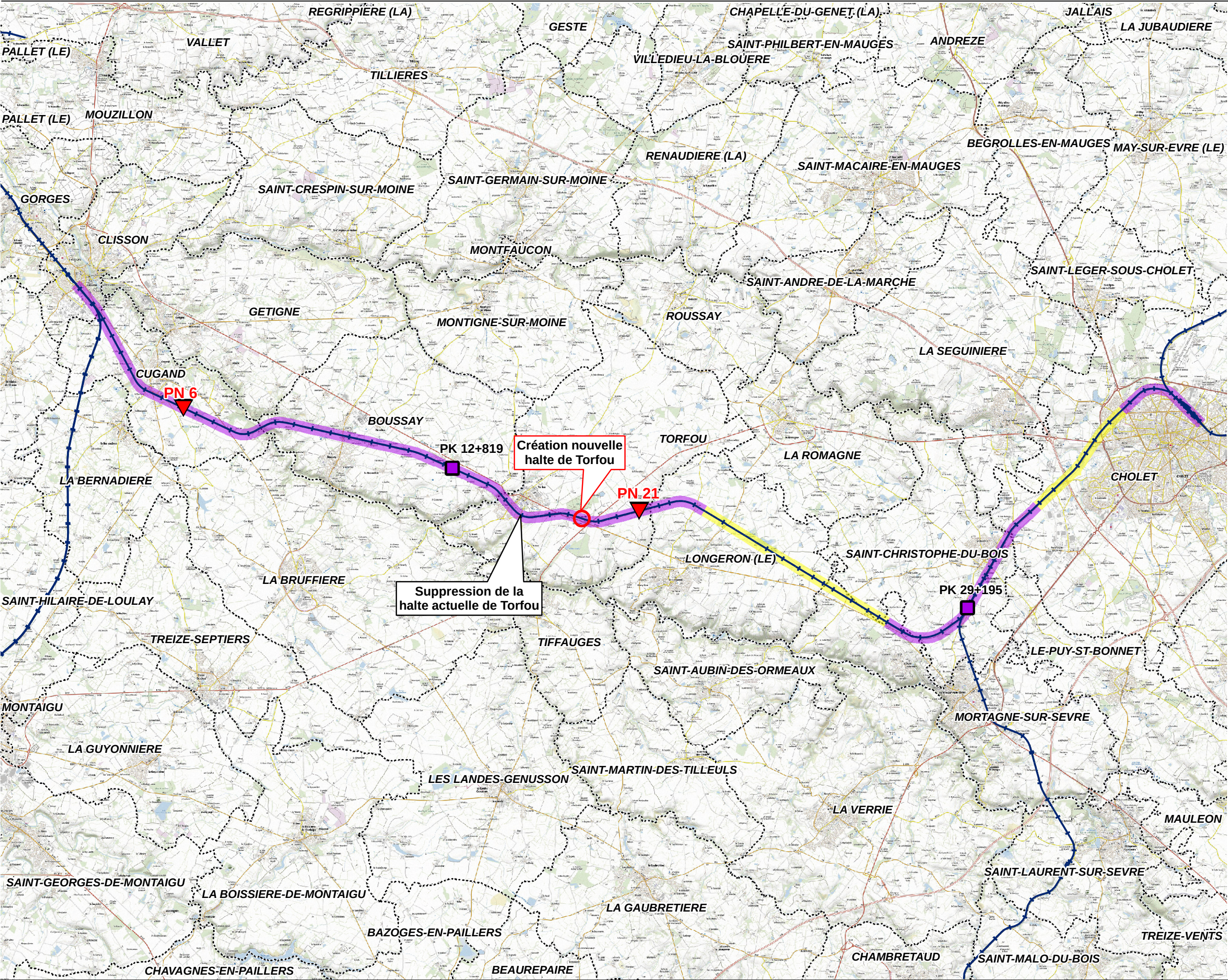
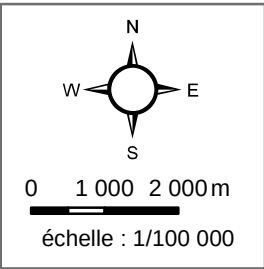


Sources : Scan25, BdOrtho



Plan du projet

- Renouvellement complet
voie et ballast faisant
l'objet d'un relèvement
de vitesse
- Renouvellement partiel
d'éléments constitutifs
de la voie
- Suppression de passage à niveau
- Remplacement des tabliers
de ponts-rails
- Limite communale



Annexe plan et photos suppression PN 6 et PN 21

examen K par K Modernisation Clisson Cholet



