

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3 du code de l'environnement

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :
24/05/2017

Dossier complet le :
24/05/2017

N° d'enregistrement :
F-052-17-C-0046

1. Intitulé du projet

Projet de modernisation de l'axe Nantes - Bordeaux - Section La Roche-sur-Yon / La Rochelle

2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

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, Responsable de l'Agence Projets Bretagne, Pays de la Loire

RCS / SIRET

| 4 | 1 | 2 | | 2 | 8 | 0 | | 7 | 3 | 7 | | 2 | 0 | 3 | 7 | 5 |

Forme juridique

EPIC

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Catégorie(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 catégorie et sous catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
	Le projet de modernisation de la ligne ferroviaire est soumis au cas par cas d'après les dispositions de l'article R122-2 II du code de l'environnement. Ce dernier permet en effet de pérenniser l'infrastructure, et automatise le système d'exploitation (signalisation).

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, y compris les éventuels travaux de démolition

La liaison ferroviaire Nantes / Bordeaux nécessite d'importants travaux de modernisation, notamment sur la section La Roche-sur-Yon / La Rochelle. Une deuxième phase de développement est envisagée (renouvellement de la 2ème voie), toutefois cette dernière sera financée par une autre génération de CPER.

Le projet consiste en la réalisation d'un renouvellement complet (rails, traverses, ballasts) d'une seule voie (voie 2) entre La Roche-sur-Yon et La Rochelle et de la voie 1 en gare de Luçon sur 750 m pour permettre le croisement des trains et la mise en place d'une signalisation automatique (BAPR de voie banalisée).

Un passage souterrain piéton sera réalisé en gare de Luçon. Il est constitué :

- d'un cadre en béton armé de 3 m d'ouverture et de 2,30 m de hauteur libre,
- de deux rampes repliées en béton armé, de 86 m de longueur totale environ et de 1,40 m utile entre mains courantes,
- de deux escaliers en béton armé de 2 m de largeur utile.

Le projet prévoit également la suppression de passages à niveau. Il s'agit de suppression simple sans rétablissement routier. Les circulations des passages à niveau supprimés seront donc reportés sur les autres axes routiers existants à proximité. A l'heure actuelle, 15 passages à niveau ont été identifiés, une étude d'opportunité est en cours pour définir parmi ces derniers ceux qui seront supprimés. L'objectif est de supprimer 5 à 10 passages à niveau. Une carte des passages à niveau retenus pour l'étude d'opportunité de suppression est présentée en annexe.

4.2 Objectifs du projet

L'objectif principal est de renouveler le tronçon entre la Roche-sur-Yon et La Rochelle. Cette modernisation doit permettre à terme le retour à la vitesse nominale de la ligne. En effet, la vétusté de l'infrastructure a conduit le mainteneur SNCF Réseau à mettre en place une limitation temporaire de la vitesse des trains à 60 km/h entre la Roche sur Yon et La Rochelle en décembre 2015.

Ces travaux permettront dans une 1ère phase de pérenniser l'infrastructure suite aux travaux :

- de renouvellement complet de la voie 2 et d'une partie de la voie 1 en gare de Luçon pour permettre le croisement des trains,
- de mise en place d'une signalisation automatique sur une seule voie.

Les aménagements envisagés sont décrits de manière plus précise dans le cadre 4.3.1. L'opération n'entraînera pas d'augmentation de l'offre de transport (nombre de train) ni de relèvement de vitesse car l'objectif est de revenir à la vitesse nominale de la ligne.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

Le programme technique de la 1ère phase de modernisation (pérennisation de l'infrastructure) porte sur :

- le renouvellement voie et ballast (RVB) total de la voie 2 et d'une partie de la voie 1 en gare de Luçon (750m) pour permettre le croisement des trains,
- les travaux d'assainissement et de traitement de la plateforme consistent : d'une part en la reprise ponctuelle du drainage sur la ligne (décapage, curage ou reprise du drainage longitudinal), d'autre part en la reprise du drainage et de la structure d'assise sur environ 7 kms entre La Roche sur Yon et le Champ St Père (découpage de piste, curage ou reprise du drainage longitudinal, dépose de la voie, décapage du ballast et de la couche intermédiaire, compactage et pose de géotextile).
- la simplification des installations nécessaires à la maintenance sur la section de ligne, (optimisation des voies de service, ..),
- le traitement des 8 ouvrages en terre sensible (remblai de Champ St Père, Tranchée de la Claye, Remblai du Pont Silly, Remblai de l'île d'Elle, Déblai de l'île d'Elle, Retenue du Gué de Velluire, Déblai du Rocher et Déblai de la grange),
- la mise en câble sur l'ensemble du tronçon nécessaire aux futures installations de Signalisation et Télécom,
- la mise en place d'un système d'exploitation type BAPR de Voie Banalisée (VB) à compteurs d'essieux entre la Roche-sur-Yon et La Rochelle,
- l'adaptation des gares de la Roche-sur-Yon, Luçon et la Rochelle au BAPR VB,
- la réalisation d'un passage souterrain en gare de Luçon,
- la dépose des installations de Block manuel de double voie,
- la suppression des installations de l'ex ITE CAVAC en gare de Luçon,
- la suppression des passages à niveaux (PN) et travaux d'aménagements VRD associés. Les PN à supprimer seront définis courant 2017. Entre 5 et 10 PN seront concernés.

Il n'est pas envisagé de travaux en dehors des emprises ferroviaires existantes. En effet, l'emprise travaux correspond plus précisément à la plateforme et aux faisceaux de voies en gare.

La réalisation des travaux principaux de la phase 1 est programmée à partir de mi 2019 pour une durée de 15 mois en fermeture de ligne, dont 10 mois de travaux voie, génie-civil et génie électrique.

La mise en service et la mise en exploitation de la phase 1 est envisagée pour la fin de l'année 2020.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Hormis les installations de signalisation et de sécurité, en phase exploitation, la ligne présentera les mêmes caractéristiques visuelles que la ligne actuelle.

De même, l'exploitation de la ligne reste identique à celle menée aujourd'hui. Le trafic attendu sera similaire au trafic existant et les conditions d'exploitation resteront inchangées (9 trains par jour, soit 4 allers-retours et 1 train de fret). La vitesse maximale attendue pour les trains de voyageurs à l'issue de la 1ère phase de modernisation oscille entre 110 et 130 km/h. La vitesse maximale attendue pour les trains de fret (1 train par jour) est de 80 km/h.

La modernisation de la ligne permettra de revenir au temps de parcours initial avant la mise en place de la limitation temporaire de vitesse entre la Roche-sur-Yon et La Rochelle.

4.4 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 environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le projet sera soumis aux procédures suivantes:

- Dossier loi sur l'eau (autorisation ou déclaration => en cours d'analyse);
 - Dossier d'incidences Natura 2000;
 - Autorisation de travaux aux abords de monuments historiques;
 - Une enquête de suppression de passages à niveau d'après les dispositions du Code des relations entre le public et l'administration.
- Optionnelle : Dossier CNPN (en fonction des résultats des inventaires écologiques).

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Longueur de la voie ferrée entre La Roche sur Yon et la Rochelle à moderniser	101.5 km
Gare de Luçon: réalisation d'une voie d'évitement	750 mètres

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation

Entre le PK 76.5 (La Roche-sur-Yon) jusqu'au PK 178 (La Rochelle).

Département de la Vendée (85): 15 communes

La Roche-sur-Yon, Nesmy, Chaillé-sous-les-Ormeaux, Le Champ-Saint-Père, La Bretonnière-la-Claye, Les Magnils-Meigniers, Luçon, Saint-Gemme-la-Plaine, Nalliers, Mouzeuil-Saint-Martin, Le Langon, Le Poiré-sur-Velluire, Velluire, Le Gué-de-Velluire, l'Ile d'Elle,

Département de la Charente-Maritime (17): 8 communes

Marans, Charron, Andilly, Saint-Ouen d'Aunis, Saint Soulle, Dompierre-sur-Mer, Périgny, La Rochelle.

Coordonnées géographiques¹

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

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), 9° a), 10°, 11° a) et b), 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ :

Long. 1° 26' 11" 77 Lat. 46° 40' 21" 73

Point d'arrivée :

Long. 1° 8' 43" 68 Lat. 46° 9' 10" 58

Communes traversées :

Du Nord vers le Sud:

La Roche-sur-Yon, Nesmy, Chaillé-sous-les-Ormeaux, Le Champ-Saint-Père, La Bretonnière-la-Claye, Les Magnils-Meigniers, Luçon, Saint-Gemme-la-Plaine, Nalliers, Mouzeuil-Saint-Martin, Le Langon, Le Poiré-sur-Velluire, Velluire, Le Gué-de-Velluire, l'Ile d'Elle, Marans, Charron, Andilly, Saint-Ouen d'Aunis, Saint Soulle, Dompierre-sur-Mer, Périgny, La Rochelle.

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

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 évaluation environnementale ?

Oui

Non

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère de l'environnement vous propose un regroupement de ces données environnementales par région, à l'adresse suivante : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Les-donnees-environnementales-.html>.

Cette plateforme vous indiquera la définition de chacune des zones citées dans le formulaire.

Vous pouvez également retrouver la cartographie d'une partie de ces informations sur le site de l'inventaire national du patrimoine naturel (<http://inpn.mnhn.fr/zone/sinp/espaces/viewer/>).

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) ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ZNIEFF de type 1: Sèvre niortaise et canaux évacuateurs (520520015), Bois de Velluire et ses abords (520013168), Vallée de la Vendée (520013170), Marais dulcicole de la bretonnière et ses coteaux (520013141), les communaux des marais de la bretonnière (520520029), marais de la godinierie (540003320), les mares de Serigny (540008027). A proximité des coteaux de l'île d'Elle (520005732) et des roselières de l'île d'Elle (520015313). ZNIEFF de type 2: Vallée du Graon et Bois pré de champs St Père (520012243), complexe écologique du marais poitevin, des zones humides littorales voisines, vallée et coteaux calcaires attenants (520016277), plaine calcaire du Sud Vendée (520016286), Marais poitevin (540120114), Zone de bois et bocage à l'Est de la Roche sur Yon (520005759).
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est concerné par l'arrêté préfectoral du Marais Poitevin (FR3800515). Dès lors, les mesures seront prises pour respecter ces dispositions : notamment, l'interdiction de modifier les milieux aquatiques, ainsi que les périodes de fauche de la végétation.
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet traverse 2 communes littorales: La Rochelle, Charron.
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La ligne ferroviaire traverse le Parc Naturel Régional du Marais Poitevin. A 270 mètres à l'Ouest de la ligne ferrée se situe la réserve naturelle régionale du marais communal de Poiré sur Velluire.
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 PPBE de la Vendée (2ème échéance) a été approuvé le 11 mars 2014. La ligne ferroviaire La Roche-sur-Yon / La Rochelle n'est pas concernée par ce plan. Le PPBE de la Charente-Maritime est en cours d'élaboration. La carte de bruit du réseau ferré ayant un trafic annuel supérieur à 30 000 trains a été approuvée par arrêté préfectoral du 31 juillet 2013. La ligne ferroviaire La Roche sur Yon / La Rochelle n'est pas concernée.
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La ligne ferroviaire traverse les abords de 13 monuments historiques sur les communes suivantes : Roche-sur-Yon, Nesmy, Les Magnils Reigniers, Nalliers, Le Poiré sur Velluire, Velluire, Marans et La Rochelle. La voie ferrée est située à proximité du périmètre du site patrimonial remarquable (SPR) de Luçon et jouxte le canal de Marans. Les préconisations qui pourront s'imposer du fait de la proximité des monuments historiques seront respectées.

Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La ligne ferroviaire actuelle traverse la zone humide d'importance majeure (ZHIM) du Marais Poitevin (FR53100203). Des prospections écologiques sont en cours de réalisation afin de délimiter les zones humides situées à proximité de la voie ferrée.
Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Risques naturels: - Vendée: PPRI Lay aval en cours d'élaboration pour les communes de Le Champs-St-Père et La Bretonnière-la Claye. Risques technologiques: - Vendée: 1 PPRT sur la commune de Chaillé-sous-les-Ormeaux pour l'entreprise Planète Artifices, approuvé le 10/08/2010. La voie ferrée, située en périphérie du périmètre PPRT, est concernée par un aléa toxique moyen et un aléa thermique moyen. - Charente-Maritime: 1 PPRT sur la commune de Marans pour l'entreprise SIMAFEX approuvé le 21/12/2012. La voie ferrée est directement concernée par les 4 zonages réglementaires du PPRT.
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	3 sites recensés BASOL se localisent à proximité immédiate de la ligne : - Mairie Nesmy (ex froger) sur la commune de Nesmy au lieu-dit La Bretauillère: Ce site n'a pas encore fait l'objet de diagnostic. La pollution potentielle est due au fonctionnement de l'installation. - TRIAXE Industries sur la commune de Périgny au lieu-dit Les 4 chevaliers: le site a été traité en 2012 avec des restrictions d'usage en cours d'élaboration. - Guy Dauphin Environnement sur la commune de La Roche sur Yon - impasse Ricardo ZI Acti Sud. Des travaux de dépollution ont été réalisés. Le site a été vendu et a fait l'objet de mise en œuvre de restrictions d'usage entre parties (RUP) au titre des installations classées pour la protection de l'environnement.
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est concerné par 3 zones de répartition des eaux: - la zone de répartition des eaux du marais poitevin (eaux superficielles et souterraines), - le bassin des canaux Cure de Villedoux et de Marsan, - le bassin de la Sèvre Niortaise.
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La ligne ferroviaire est concernée par trois périmètres de protection rapprochée de captage en eau potable : - captage "Prise d'eau des Belinières" sur la commune de Le Champ-Saint-Père, - captage de Villeneuve sur la commune de Nesmy, - captage de la Ruffinière (la Mulatière) sur la commune de Nesmy.
Dans un site inscrit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La ligne ferroviaire est concernée par le site inscrit du canal de Marans.
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"/>	Le projet traverse plusieurs sites Natura 2000: - la zone de protection spéciale (ZPS) FR 5410100 du Marais Poitevin - la zone spéciale de conservation (ZSC) FR 5400446 du Marais Poitevin et FR 5200659 Marais Poitevin. - la zone de protection spéciale (ZPS) FR5212011 Plaine calcaire du Sud Vendée 3 sites Natura 2000 concernent directement le Marais Poitevin.
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet se situe en dehors de site classé.

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

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

Veuillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'implique aucun prélèvement d'eau, aussi bien en phase chantier qu'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 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'infrastructure étant existante, il n'y a pas de risque de modification des masses d'eau souterraines du fait de la réalisation des aménagements pour le projet.
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet prévoit la dépose de traverses, ballast et rails. Ces matériaux, considérés comme des déchets, seront évacués et traités vers des filières appropriées. Le nombre exact de camions concernés par cette évacuation n'est pas encore quantifié.
	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 prévoit le renouvellement de constituants de voie (rails, ballast, traverses) sur 101.5 km. Ces travaux nécessiteront l'apport de matériaux (sables, pierres du ballast, etc.) issus de carrières locales pour réaliser les supports de la voie ferrée. Quantités indicatives : - Rails neufs: environ 1900 rails de 108 mètres; - Traverses béton: environ 170 000 unités; - Ballast neuf: environ 275 000 tonnes.
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Des inventaires écologiques (faune/flore) sont actuellement en cours. En première approche, des perturbations ponctuelles peuvent être envisagées pendant la phase chantier. Ces dernières seront réduites: - temporellement: à une période de travaux, avec un chantier mobile -géographiquement: aux abords directs des emprises ferroviaires. Dans l'affirmative, les préconisations particulières à mettre en oeuvre en phase travaux seront définies pour limiter au maximum les répercussions sur le milieu naturel: respect des périodes de reproduction, établissement d'une NRE à destination des entreprises, balisage des zones sensibles. Elles seront complétées suivants les résultats de l'étude faune/flore.
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet ne nécessite pas d'emprise supplémentaire. Aussi, l'infrastructure étant existante, les aménagements ne créent pas de fragmentation ou de coupure supplémentaire. Les travaux se cantonneront aux emprises ferroviaires. Le chantier tiendra compte des périodes de reproduction. Des mesures seront prises pour réduire les nuisances acoustiques, les émissions de poussières et le risque de pollution accidentelle.

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La ligne ferroviaire existe déjà et le projet n'engendrera pas d'incidence supplémentaire vis-à-vis des sensibilités du site. En effet, les aménagements prévus dans les emprises ferroviaires existantes n'induisent pas de rejet susceptible d'impacter la qualité des eaux et des milieux, et donc globalement l'état de conservation des sites. Cette analyse sera confirmée dans le cadre des prospections des zones humides en cours. En phase travaux, ces zones feront l'objet de mesures particulières (balisages, sensibilisation du personnel, etc). Ces mesures seront complétées suivant les résultats de l'étude écologique.
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet reste dans les emprises ferroviaires existantes. Aucune acquisition foncière ou consommation d'espaces n'est nécessaire.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Concernant la présence de sites industrielles bénéficiant d'un PPRT, des préconisations seront à prendre en phase travaux afin d'éviter tout risque industriel. Le stockage des matériaux et matériels sera prohibé dans les zones réglementaires les plus contraignantes.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les aménagements envisagées ne sont pas concernés par les risques naturels. En effet, les travaux de modernisation seront réalisés depuis la voie et ne nécessiteront pas d'intervention dans les lits des cours d'eau situés à proximité de l'infrastructure. Ils ne modifieront pas les niveaux d'aléas, ni la vulnérabilité des biens et des personnes. Ainsi, le risque ne sera pas modifié en raison de la modernisation de la ligne ferroviaire.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	En phase chantier, des kits anti-pollution seront présents à bord des engins travaillant sur le site, et des bacs de rétention et/ou tapis absorbants seront posés par les entreprises de travaux aux endroits stratégiques lors des opérations de maintenance des engins.
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En phase travaux, les matériaux seront acheminés soit par camions, soit par trains. Dans le cas où les acheminements des matériaux s'effectueraient par camion, les itinéraires seront convenus avec les communes pour limiter les gênes pour les riverains. Par ailleurs, la fermeture temporaire des passages à niveau pendant les travaux et leurs suppressions définitives engendreront ponctuellement des modifications de trafic en reportant les flux du passage à niveau supprimé vers les axes routiers existants.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	La réalisation des travaux entraînera à certaines étapes des nuisances sonores. Ces impacts directs sont liés à l'utilisation d'engins de chantier et de poids-lourds pour le transport de certains matériaux/matériels. Une réflexion sera menée sur le bruit afin d'éloigner les activités les plus bruyantes des riverains. A noter que la majorité de la ligne se localise en dehors des zones urbanisées. D'autres mesures seront prises pour limiter ces nuisances (dossier bruit de chantier, information riverains, matériels conforme à la réglementation, etc.). En phase d'exploitation, le niveau de trafic sera similaire au trafic existant. La modernisation de la ligne aura un effet positif sur les niveaux sonores. Ceux-ci diminueront grâce au changement de traverses et des rails. Par ailleurs, une étude acoustique est prévue afin d'évaluer l'impact acoustique du projet.

	<p>Engendre-t-il des odeurs ?</p> <p>Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>La modernisation de la ligne ferroviaire n'engendrera pas d'odeur tant en phase travaux qu'en phase exploitation.</p>
	<p>Engendre-t-il des vibrations ?</p> <p>Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>En phase chantier, les engins pourront ponctuellement être sources de vibration pour le voisinage. Le projet n'implique pas de grosses opérations de terrassement ou de fonçage. Ces nuisances seront limitées dans le temps, le chantier étant mobile. Les entreprises devront respecter les seuils de vibration.</p> <p>En phase exploitation, le trafic ferroviaire sera similaire au trafic existant. Il n'y aura donc pas d'augmentation de trafic. En parallèle, le renouvellement des rails et du ballast permettront de limiter les phénomènes de vibrations, les incidences résultantes sont faibles.</p>
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>En phase chantier, les travaux seront réalisés en journée. Aucun dispositif lumineux ne sera donc mis en place pour la réalisation du chantier en période nocturne.</p> <p>En phase exploitation, l'infrastructure ne sera pas éclairée.</p>
Emissions	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>En phase chantier, l'usage des engins thermiques et les camions de chantier pourront engendrer des rejets. Toutefois, ces émissions seront limitées à cette phase.</p> <p>En phase exploitation, le projet n'est pas de nature à rejeter des polluants dans l'air.</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Il n'y a pas d'imperméabilisation supplémentaire le long du projet. Ainsi, les écoulements d'eau ne seront pas modifiés. De même, la remise en état des fossés existants ne modifie pas les quantités d'eaux rejetées dans le milieu naturel, le sol et le sous-sol.</p>
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>En phase travaux, les bungalows de chantier seront raccordés aux réseaux d'eaux usées.</p>
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le projet prévoit le renouvellement des constituants de la voie, qui seront considérés comme des déchets. Ces derniers seront stockés provisoirement dans les emprises ferroviaires, puis évacués et éliminés vers une filière adaptée, dans le respect de la réglementation.</p> <p>En phase exploitation, la ligne ferroviaire modernisée ne produira pas plus de déchets que la ligne actuelle.</p>

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"/>	La ligne ferroviaire existe déjà et le projet n'engendre pas d'incidence sur le paysage, ni sur les Sites Patrimoniaux Remarquables (SPR), ni sur les abords de monuments historiques qu'il traverse. En effet, les aménagements prévus sont localisés dans les emprises ferroviaires existantes et ne modifieront pas l'aspect de la ligne actuelle. Le projet traverse de nombreuses zones de présomption de prescriptions archéologiques. Néanmoins, l'infrastructure étant déjà existante et les travaux étant réalisés dans les emprises ferroviaires, le risque est donc considéré comme faible à nul.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet n'aura pas d'incidence sur les activités économiques et l'urbanisme. La modernisation de la ligne permettra cependant d'offrir une alternative au transport routier. Aussi, de par l'automatisation de la signalisation et la suppression de certains passages à niveaux, le projet permettra d'améliorer la sécurité des déplacements routiers. En phase chantier, les travaux nécessiteront la fermeture de la ligne pendant une période évaluée à 15 mois consécutifs. Les trains supprimés seront remplacés par des cars. Ils conduiront également à la fermeture temporaire des passages à niveaux, au moment des travaux au droit de ceux-ci. Des déviations routières seront mises en place, en concertation avec les communes. Une communication auprès des usagers et des riverains sera mise en place le plus en amont possible. Les accès aux propriétés seront par ailleurs maintenus.

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

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 :

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :

Les impacts du projet sont principalement liés à la phase travaux. C'est pourquoi, des mesures seront mises en oeuvre pendant les travaux afin d'éviter toute pollution accidentelle, réduire les nuisances sonores et assurer la bonne gestion des déchets.

Un balisage des itinéraires de substitution pour les piétons et les véhicules routiers sera mis en place pendant les travaux de suppression de passages à niveau.

Par ailleurs, la SNCF s'est engagée dans une démarche d'économie circulaire pour valoriser les produits de dépose (traverses, rails, ballast entre autres).

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Le projet de modernisation de la Roche-sur-Yon / La Rochelle s'inscrit dans un objectif global de pérennisation de la ligne. Les aménagements envisagés ne nécessiteront pas d'emprise supplémentaire. Sur la plupart du linéaire, les travaux consistent en un renouvellement des composants de la voie existante qui ne sont pas soumis à étude d'impact. Par ailleurs, la voie d'évitement statique de 750 m en gare de Luçon sera réalisée dans les emprises ferroviaires existantes.

Concernant les impacts sur la faune et la flore environnante au projet, de fortes mesures de précaution vont être instituées suite aux études qui seront menées par des spécialistes. Toutefois les répercussions de ce projet sur l'environnement en phase exploitation resteront mineures, dès lors que la ligne existe déjà. Une notice de respect de l'environnement sera instituée pour la réalisation du chantier. Cette dernière permettra d'imposer des contraintes et des prescriptions environnementales aux entreprises sélectionnées. Les études techniques de niveau AVP sont en cours de réalisation et permettront de mettre en place les mesures de protection pour réduire les impacts sur l'environnement. Le projet de modernisation entre la Roche-sur-Yon et La Rochelle s'inscrit dans un objectif global de pérennisation et de développement de l'offre entre Nantes et Bordeaux. La finalité de ce projet est d'augmenter la sécurité globale (voie modernisée, signalisation automatique), d'améliorer le confort des usagers et permettre le retour à un temps de parcours initial (avant la mise en place de la limitation temporaire de la vitesse).

Pour conclure, ce projet relève principalement de travaux de renouvellement de l'infrastructure dans les emprises ferroviaires existantes, et à ce titre, le projet semble pouvoir être dispensé d'une étude d'impact.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	<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 catégories 5° a), 6° b) et c), 7°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6° b) et c), 7°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : 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"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input checked="" type="checkbox"/>

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
- Annexe 6 : Carte de localisation des passages à niveau retenus pour l'étude d'opportunité de suppression

9. Engagement et signature

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



Fait à

Nantes

le,

24 Mai 2017

Signature



D. BILLAUD

Insérez votre signature en cliquant sur le cadre ci-dessus



ANNEXES CERFA 14734*03 DU FORMULAIRE DE DEMANDE AU CAS PAR CAS

PROJET DE MODERNISATION DE L'AXE NANTES-BORDEAUX – SECTION LA ROCHE-SUR-YON / LA ROCHELLE



SOMMAIRE

ANNEXE 1 : INFORMATION RELATIVE AU MAITRE D'OUVRAGE

ANNEXE 2 : PLAN DE LOCALISATION

ANNEXE 3 : PHOTOGRAPHIES GEOLOCALISEES DE LA ZONE DU PROJET

ANNEXE 4 : PLAN DU PROJET

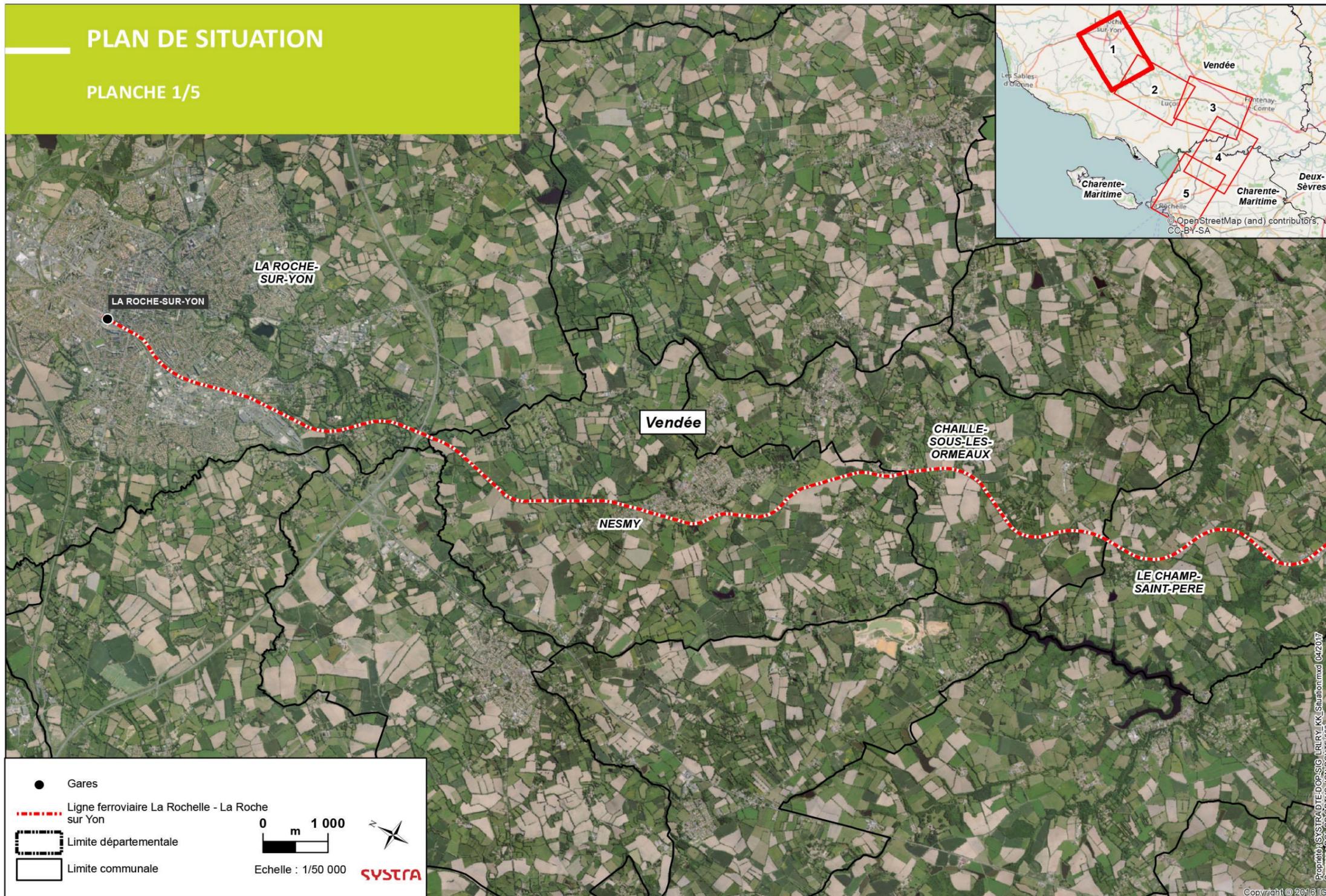
ANNEXE 5 : PLAN DE SITUATION DU PROJET VIS-A-VIS DES SITES NATURA 2000

ANNEXE 6 : LOCALISATION DES PASSAGES A NIVEAU RETENUS POUR L'ETUDE D'OPPORTUNITE DE SUPPRESSION

ANNEXE 2 : PLAN DE LOCALISATION

PLAN DE SITUATION

PLANCHE 1/5



PLAN DE SITUATION

PLANCHE 2/5



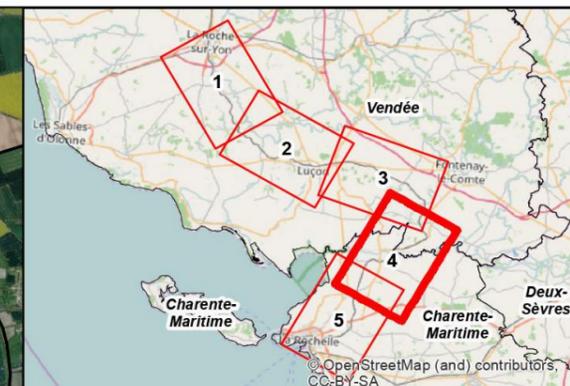
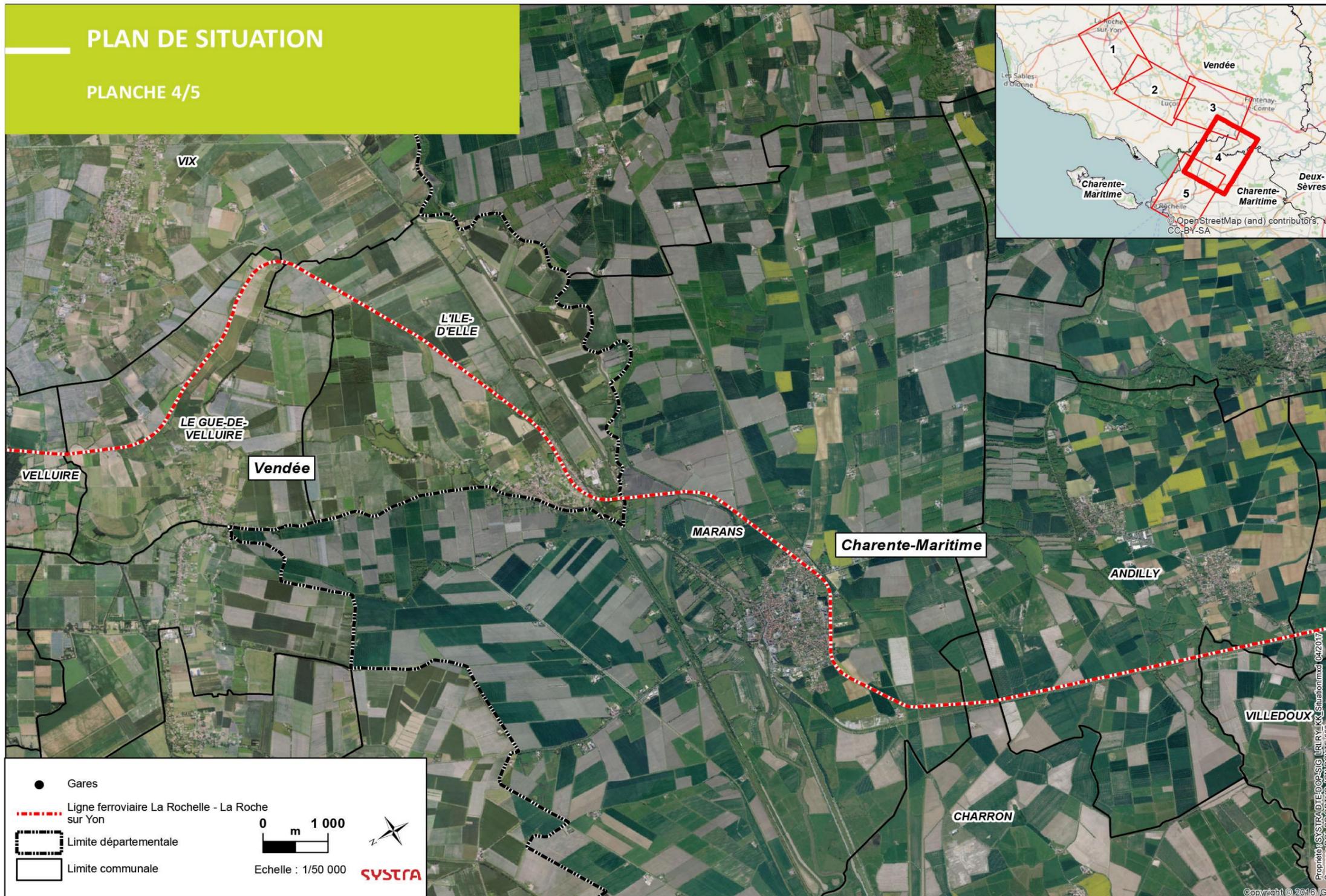
PLAN DE SITUATION

PLANCHE 3/5



PLAN DE SITUATION

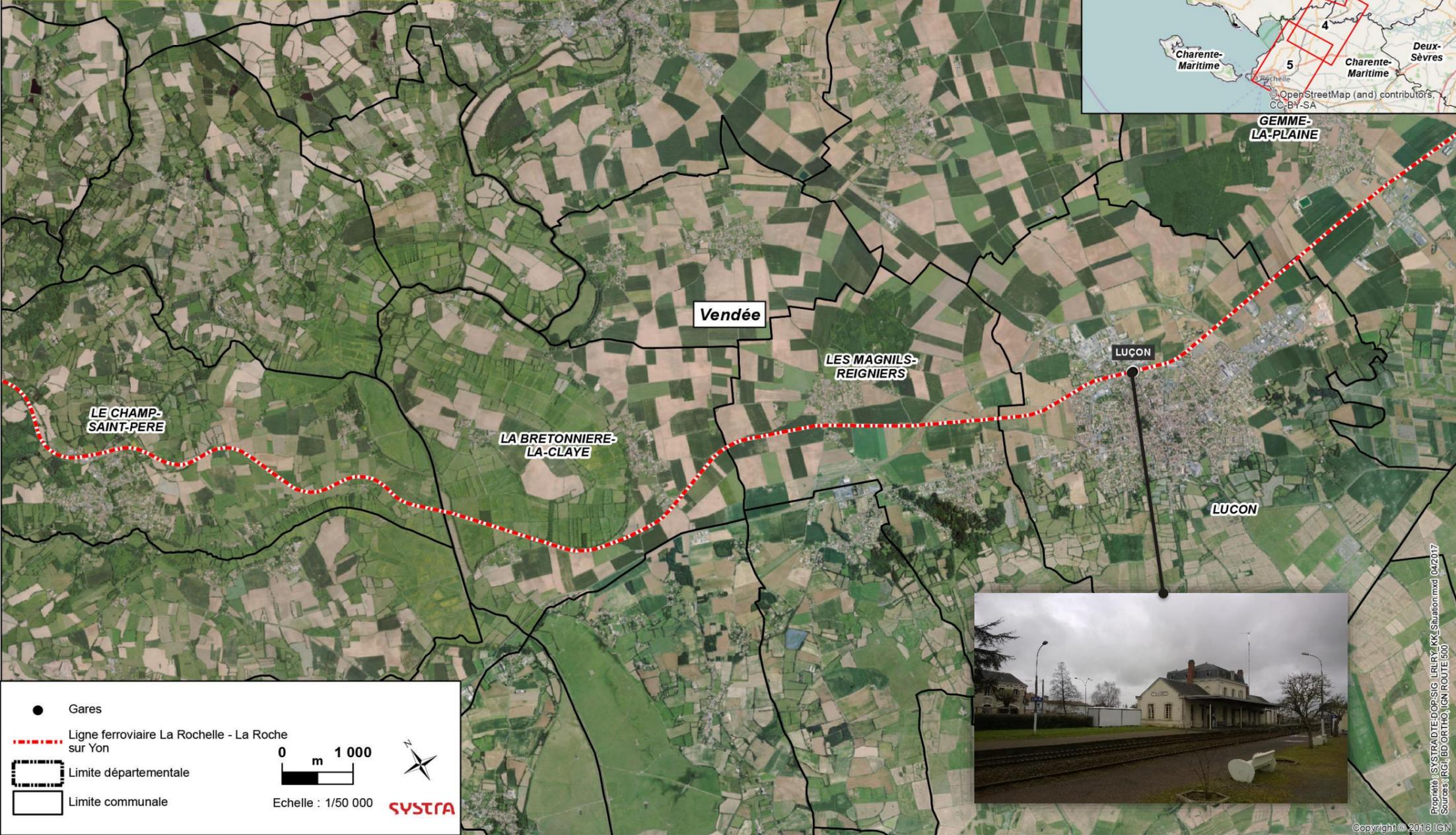
PLANCHE 4/5



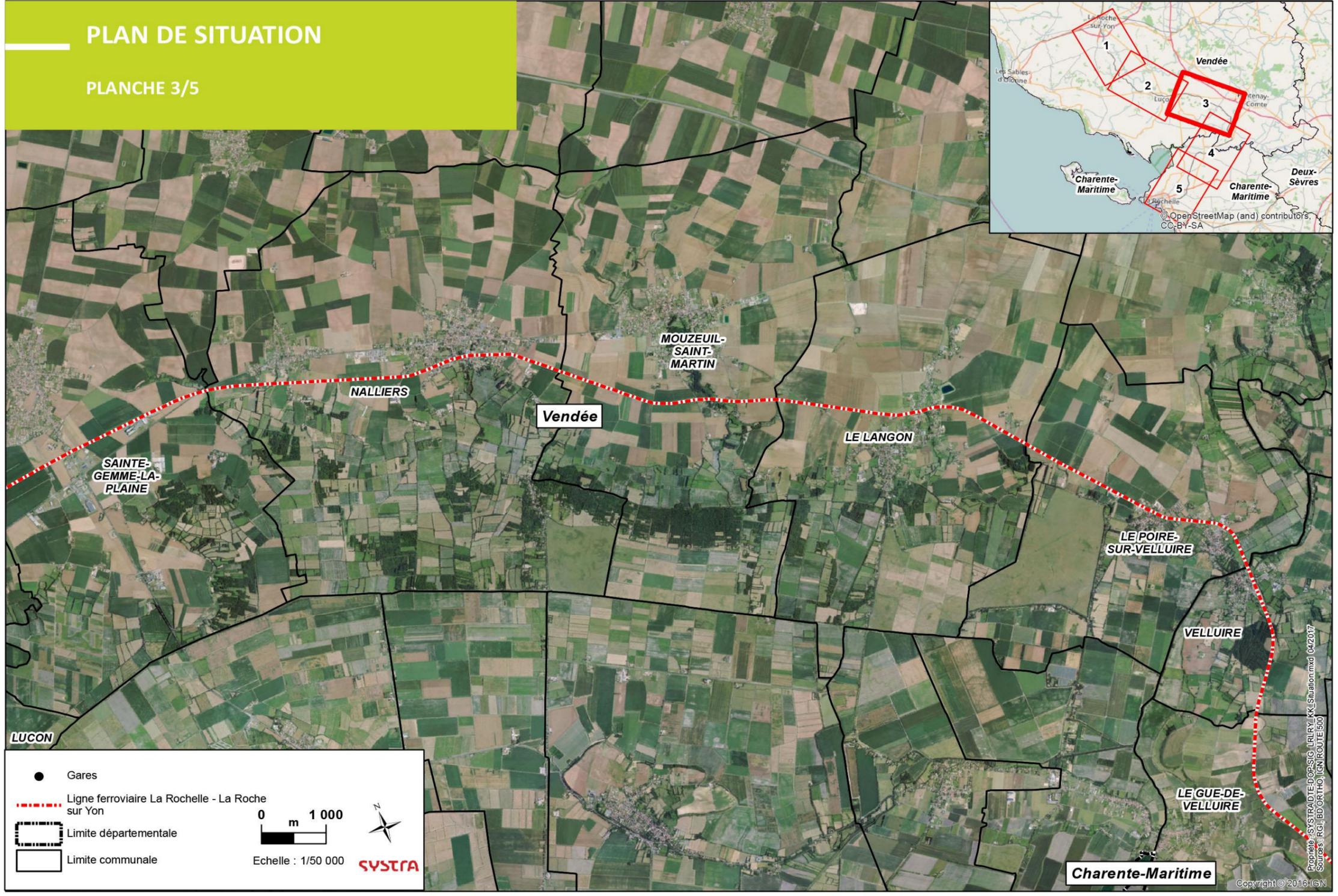
ANNEXE 3 : PHOTOGRAPHIES GEOLOCALISEES DE LA ZONE DU PROJET

PLAN DE SITUATION

PLANCHE 2/5



PLAN DE SITUATION
PLANCHE 3/5



- Gares
- Ligne ferroviaire La Rochelle - La Roche sur Yon
- Limite départementale
- Limite communale

0 m 1 000

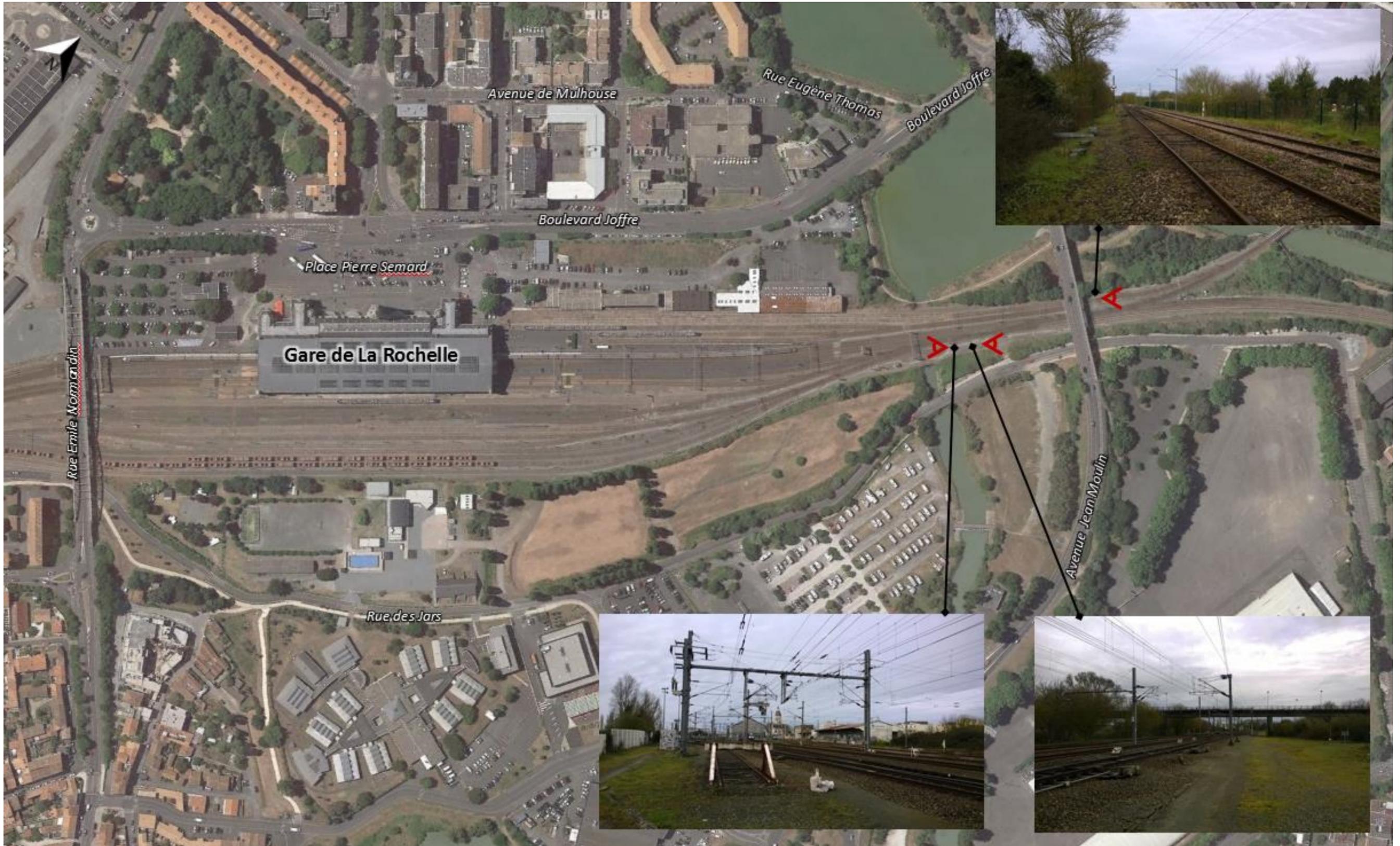
Echelle : 1/50 000



Propriété SYSTRA/DE-POP/SG JURURY_KK_Situation.mxd 04/2017
 Sources : FCG, BD ORTHO, IGN, ROUTE 930
 Copyright © 2016 IGN





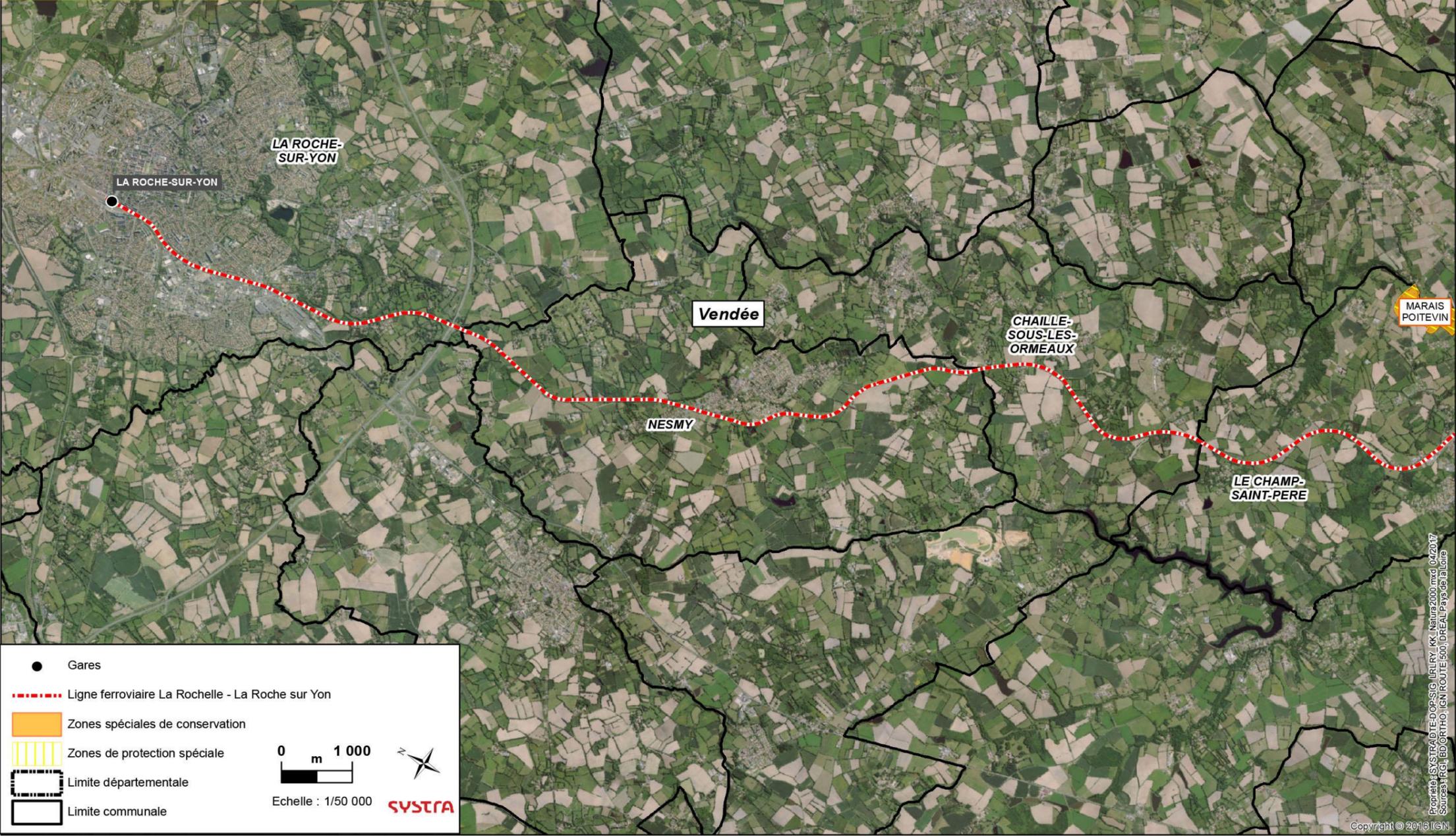


ANNEXE 4 : PLAN DU PROJET

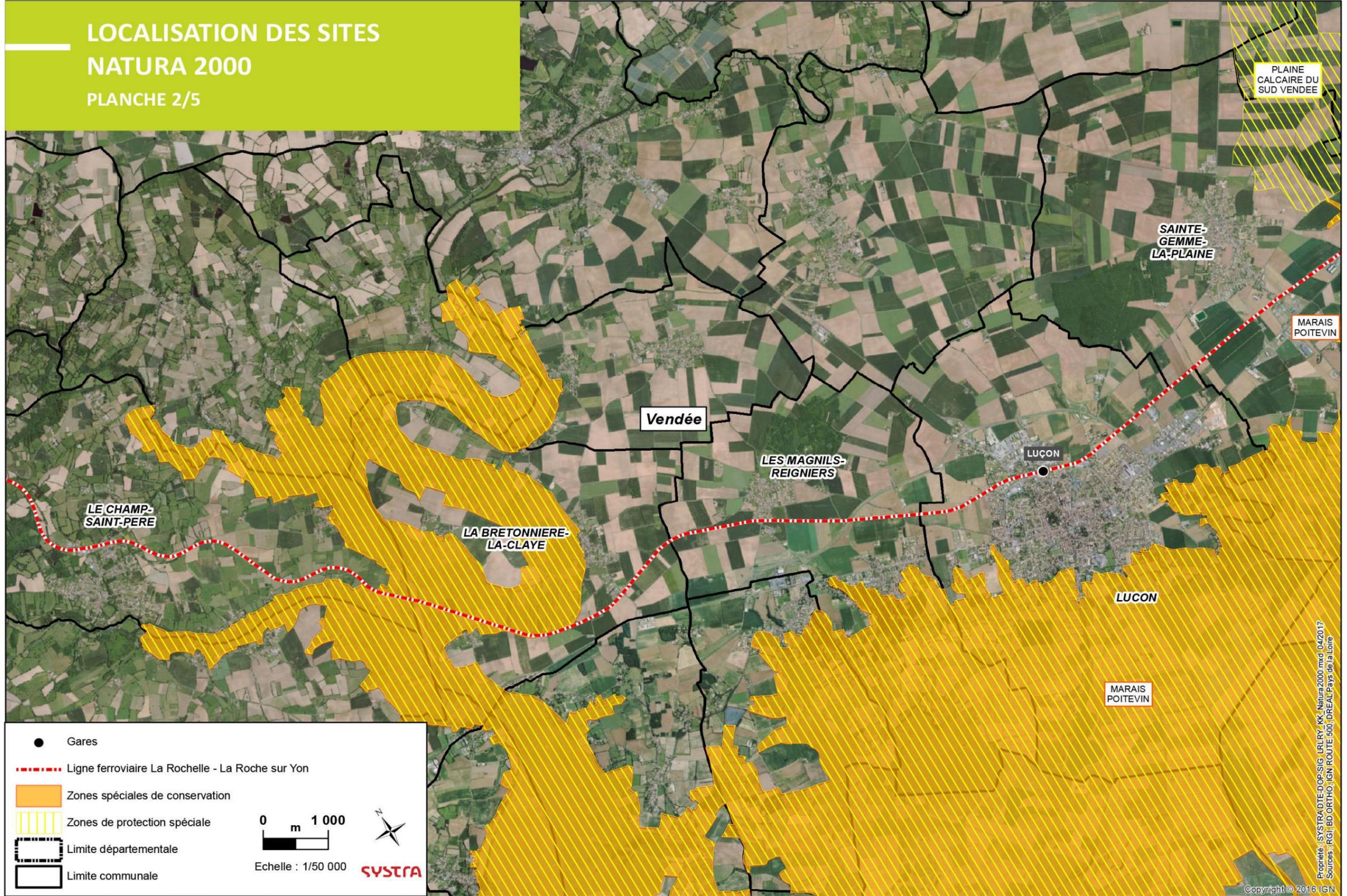


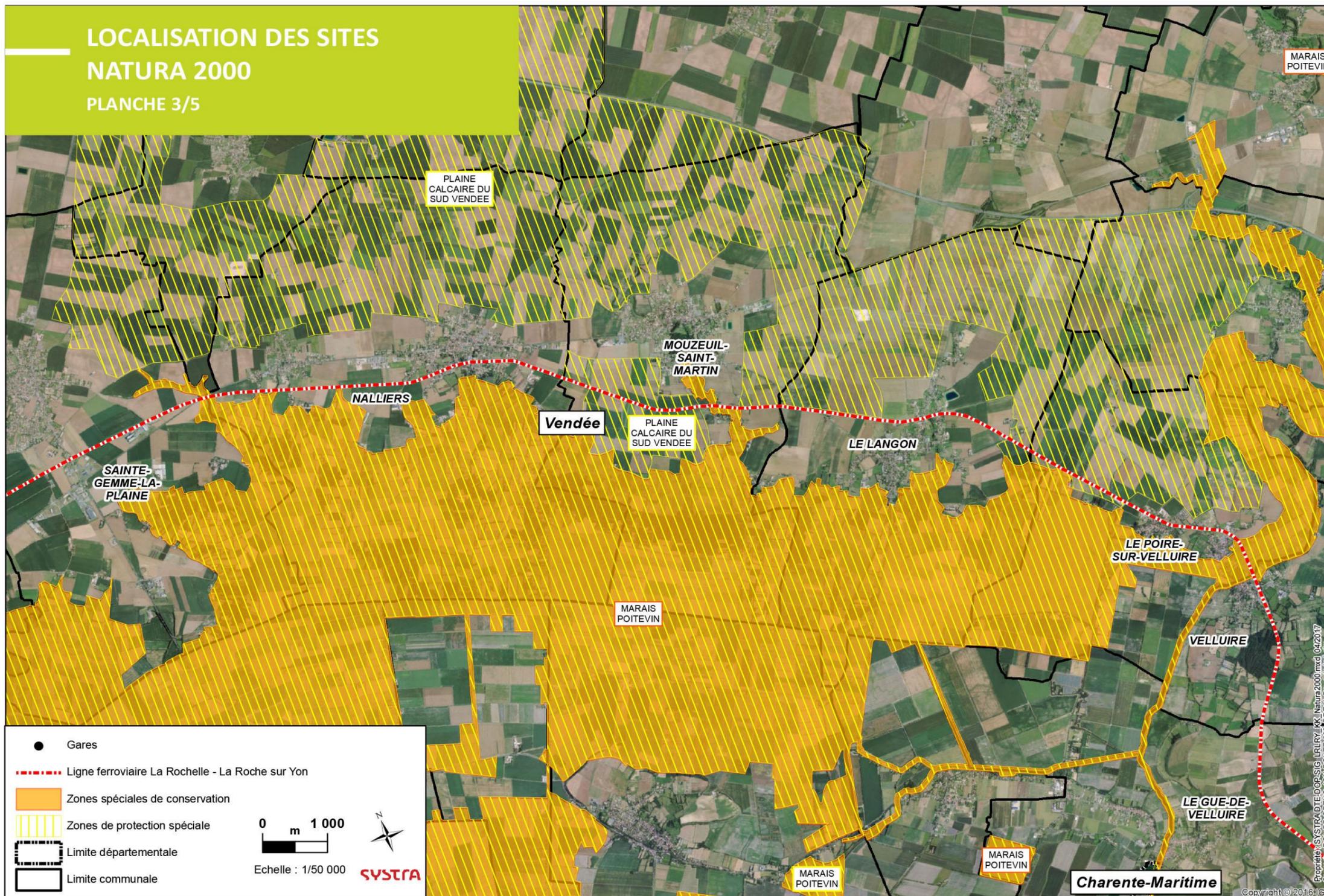
ANNEXE 5 : PLAN DE SITUATION DU PROJET VIS-A-VIS DES SITES NATURA 2000

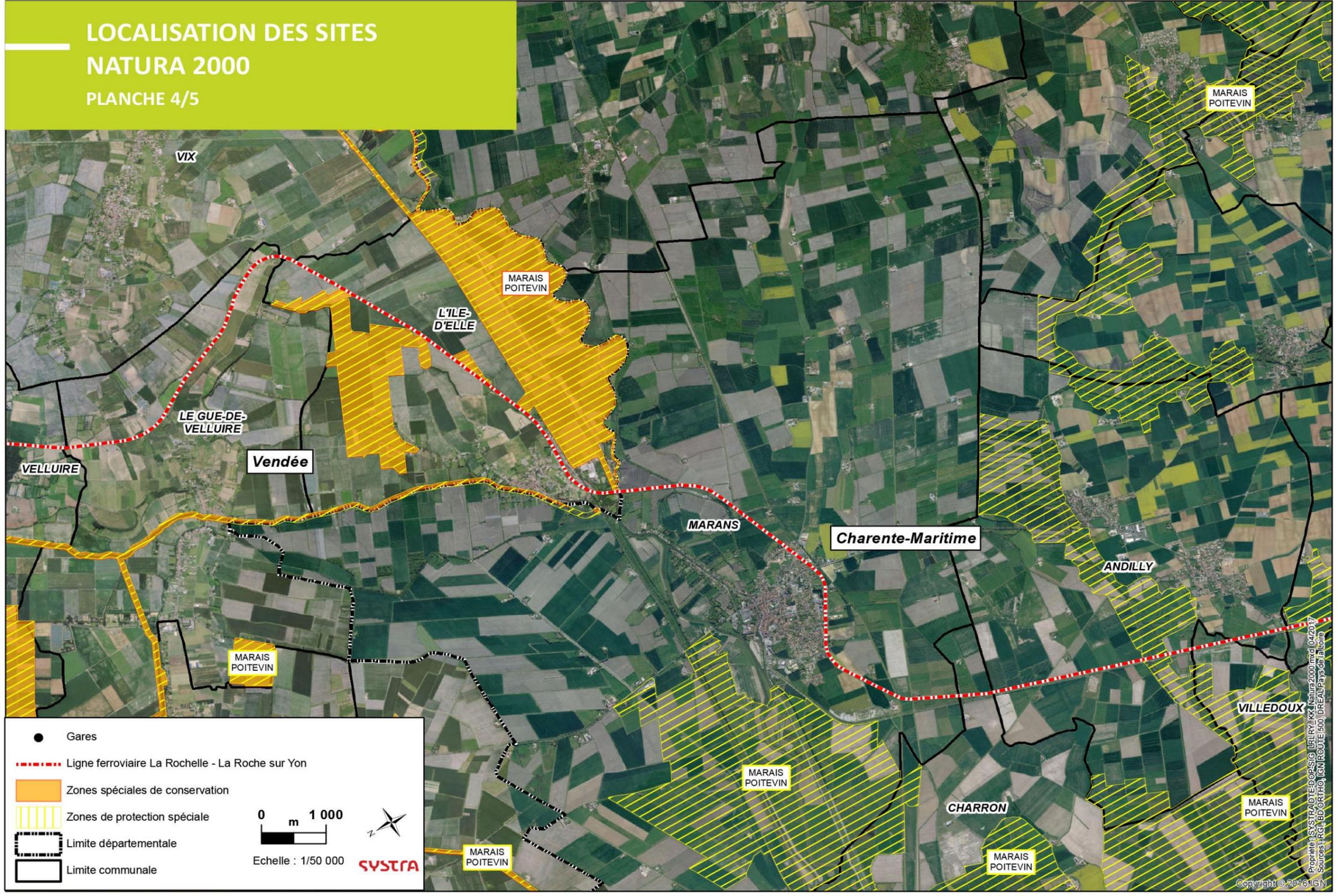
**LOCALISATION DES SITES
NATURA 2000**
PLANCHE 1/5



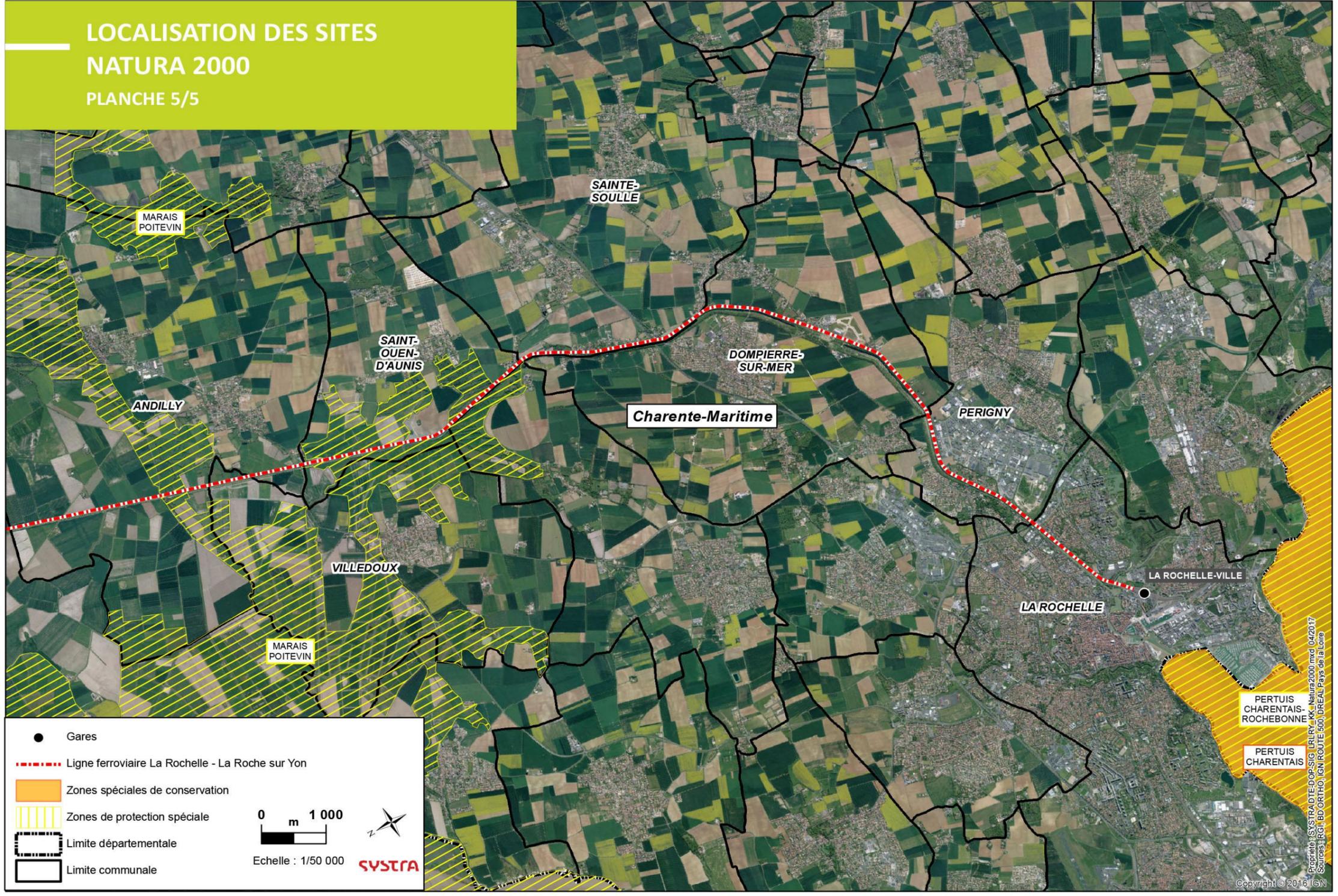
**LOCALISATION DES SITES
NATURA 2000
PLANCHE 2/5**



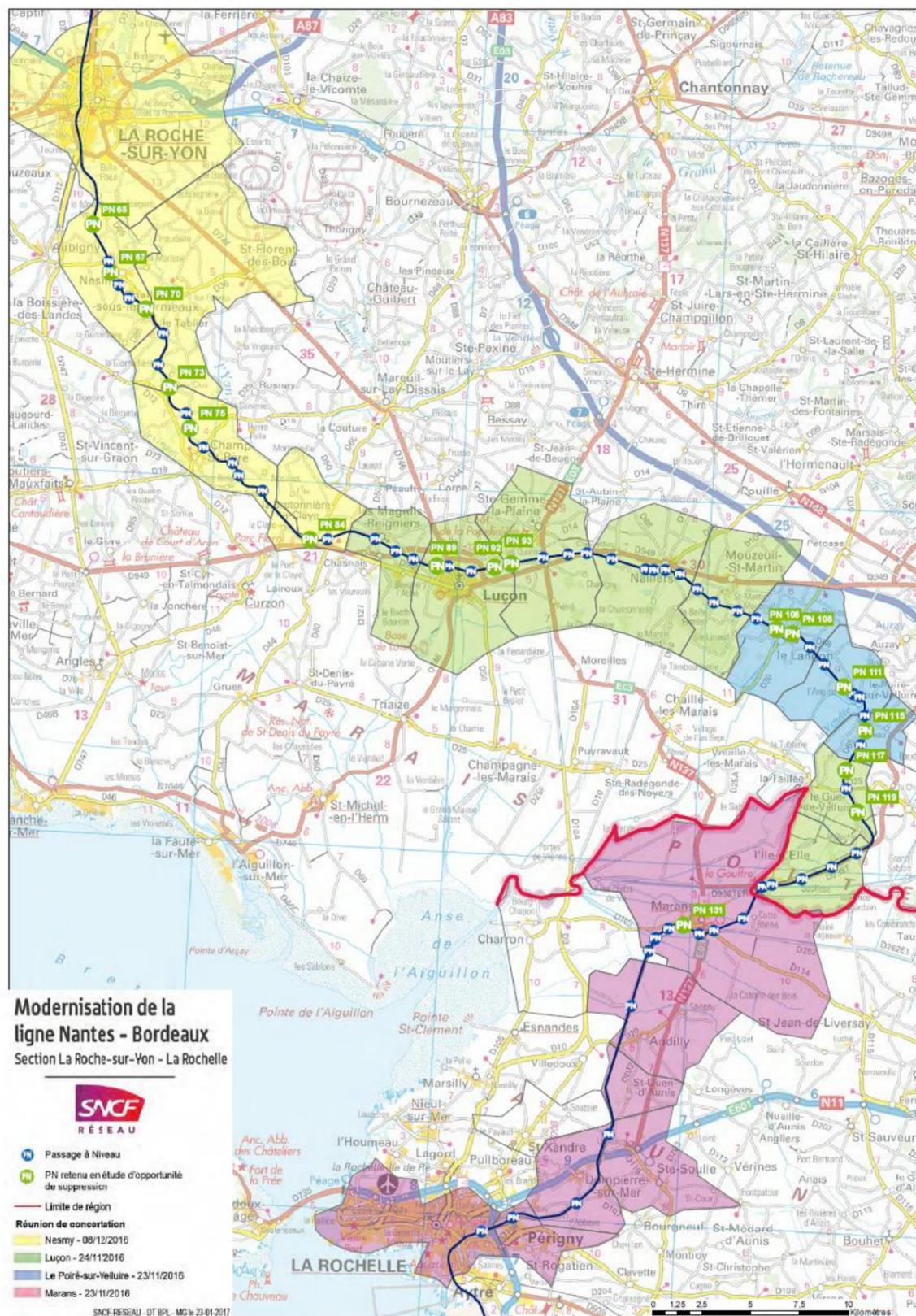




**LOCALISATION DES SITES
NATURA 2000
PLANCHE 5/5**

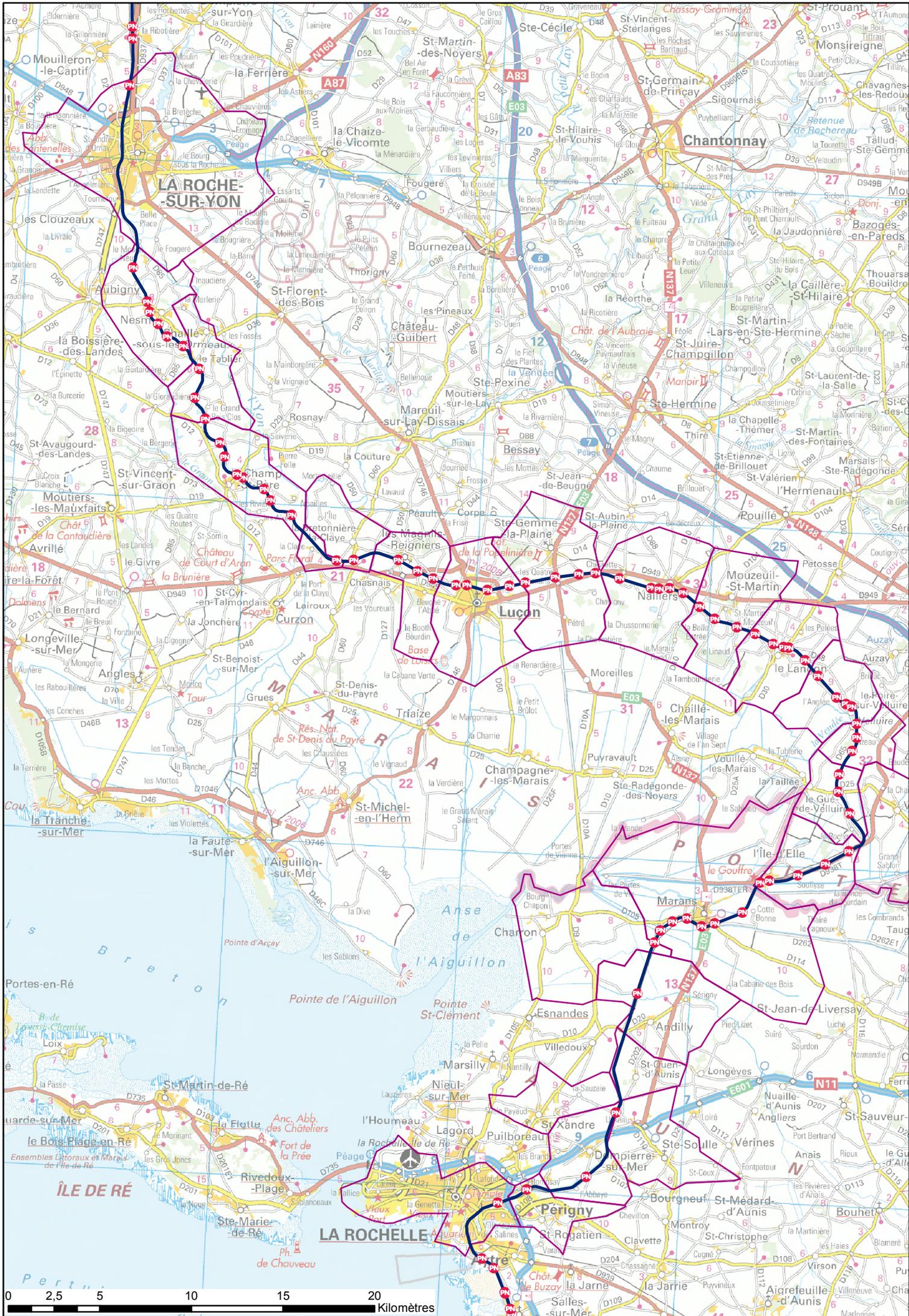


ANNEXE 6 : LOCALISATION DES PASSAGES A NIVEAU RETENUS POUR L'ETUDE D'OPPORTUNITE DE SUPPRESSION



PN	PK	Distance entre PN	Type	Classement de la voirie	Communauté de Communes	Commune
65	83,087		Privé	Chemin rural	La Roche sur Yon Agglomération	Nesmy
67	85,741	0,563	SAL 2	Voie communale	La Roche sur Yon Agglomération	Nesmy
70	88,495	1,044	SAL 2	Voie communale	La Roche sur Yon Agglomération	Nesmy
73	93,129	1,344	SAL 2	Voie communale	Les Rives de l'Yon	Chaillé sous les Ormeaux
75	95,761	0,885	SAL 2	Voie communale	Pays Moutierois	Le Champ St Père
84	105,024	3,619	SAL 2	Voie communale	Pays Mareuillais	La Bretonnière la Claye
89	112,008	1,319	SAL 2	Voie communale	Pays né de la mer	Luçon
92	115,006	1,238	SAL 2	Voie communale	Pays né de la mer	Luçon
93	115,890	0,884	SAL 2	Voie communale	Pays né de la mer	Luçon
106	130,459	1,139	SAL 2	Voie communale	Pays de Fontenay le Comte	Le Langon
108	131,341	0,264	SAL 2	Voie communale	Pays de Fontenay le Comte	Le Langon
111	135,172	1,536	SAL 2	Voie communale	Pays de Fontenay le Comte	Le Poiré sur Velluire
115	137,971	0,774	SAL 2	Voie communale	Pays de Fontenay le Comte	Velluire
117	140,251	1,488	SAL 2	Chemin privé	Pays de Fontenay le Comte	le Gué de Velluire
119	142,576	1,349	SAL 2	Voie communale	Pays de Fontenay le Comte	le Gué de Velluire
131	155,809	0,921	SAL 2	Voie communale	Aunis Atlantique	Marans

Tableau 1 : Liste des passages à niveau retenus dans le cadre de l'étude d'opportunité, source SNCF



LA ROCHE-SUR-YON

Chantonnay

Luçon

LA ROCHELLE

ÎLE DE RÉ

