

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

17/10/2014

Dossier complet le

17/10/2014

N° d'enregistrement

F-011-14-C-0101

1. Intitulé du projet

Création de positions de garage entre le terminus de Robinson et la gare de Fontenay-aux-Roses

2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

2.1 Personne physique

Nom Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

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

RCS / SIRET Forme juridique

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

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

N° de rubrique et sous rubrique	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la rubrique
7° Ouvrages d'art a) Ponts d'une longueur inférieure à 100 mètres	Création d'un pont-rail d'une longueur de 40 mètres accolé à un pont rail existant
8) Transports guidés de personnes	Prolongement d'une voie de service existante

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 à créer des positions de garage supplémentaires en prolongeant une voie de service existante située entre le terminus RER B de Robinson et la gare de Fontenay-aux-Roses.

Pour ce faire, les aménagements suivants sont à l'étude :

- Création d'un ouvrage d'art de type Pont Rail servant à élargir le pont rail existant (sans modification de ce dernier) ;
- Réalisation d'une plateforme en décaissement associée à la reprise du talus ferroviaire ;
- Réalisation d'une plateforme à l'abri d'une paroi de soutènement d'une hauteur de 8 mètres maximum;
- Création d'un heurtoir en extrémité de voie (butoir) ;
- Adaptations des installations électriques.

4.2 Objectifs du projet

Le projet s'inscrit dans le cadre du schéma directeur de la ligne B du RER, approuvé par le STIF en juillet 2013. Sur cette ligne, la demande de transport est en progression constante depuis 10 ans. Aujourd'hui, près de 870 000 voyageurs empruntent chaque jour la ligne B.

A l'horizon 2020, une prévision d'augmentation des trafics sur la ligne B nécessitera un renforcement de l'offre de transport et donc une augmentation du parc de matériels roulants.

Les premières prévisions de trafic dimensionnent un besoin supplémentaire à 5 trains aux heures de pointe, soit 10 rames (unités simples) alors que les positions de garage disponibles sur la ligne B sont limitées. Il est donc nécessaire de prévoir la création de positions de garage supplémentaires, situées à proximité des attachements des conducteurs RER, permettant de garer ces 10 éléments supplémentaires.

La gare de Robinson présente déjà 10 positions de garage. L'allongement sur le territoire de Fontenay-aux-Roses d'une voie de service permettra de garer 3 éléments (unités simples) supplémentaires.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase de réalisation

Le projet se décompose de la façon suivante :

- 40 mètres de création d'ouvrage d'art (pont-rail à 1 voie) en parallèle de celui existant au-dessus de l'Avenue Paul Langevin ;
- 70 mètres de plateforme en décaissement et reprise de talus ;
- 230 mètres de plateforme réalisée grâce à un soutènement type Berlinoise atteignant 8 mètres de hauteur au maximum, en bordure d'une emprise foncière en devenir ;
- création d'un heurtoir.

L'emprise du projet, cantonnée aux emprises ferroviaires, s'étend sur la commune de Fontenay-aux-Roses sur un secteur caractérisé de la manière suivante :

- la plus grande partie située à l'ouest sans riveraineté immédiate (emprise en friche);
- la partie à l'est où une route éloigne les pavillons de l'emprise ferroviaire.

Les travaux seront réalisés distinctement des voies et équipements RER existants en limitant les perturbations sur les circulations ferroviaires actuelles. Certaines opérations pourraient nécessiter le ralentissement temporaire des trains commerciaux.

Quelques chantiers nécessiteront des terrassements et généreront des déblais. Par ailleurs, des travaux de nuit sont à prévoir. Certains approvisionnements de chantier et travaux nécessiteront l'utilisation de trains de travaux.

Des actions de communication auprès des voyageurs et des riverains et une signalétique spécifique en gare seront mises en place pendant les travaux pour informer des quelques perturbations liées au chantier.

Les marchés contiendront notamment des préconisations qui concerneront tous les impacts potentiels du chantier (air, bruit, circulation des véhicules, horaires de travail,...).

En parallèle au projet, la maintenance de la voie de service 4T existante (d'une longueur de 120 mètres sur la commune de Sceaux) sera réalisée.

Aménagement du chantier :

Les aménagements de chantier seront installés dans les emprises ferroviaires, hors zones à enjeux environnementaux.

Calendrier de réalisation :

Le planning de travaux est d'environ 2 ans à compter de 2017 pour une mise en service en 2019.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Dans la phase exploitation, le projet permettra de garer 3 rames supplémentaires de type MI79/84 (104 mètres chacune) sur la voie 4T (4 rames au total) et permettra ainsi :

- d'éviter la circulation de train sans voyageur par la création de positions de garage en attachement ;
- d'augmenter l'offre de transport en permettant le remisage des matériels supplémentaires nécessaires ;
- de renforcer la robustesse d'exploitation du terminus de Robinson en permettant aux trains d'accéder au quai 4 de départ depuis les voies de garage 6 et 8 via la voie 4T sans perturber les circulations de trains commerciaux sur les voies principales (voie 2).

Ces modifications sont cohérentes avec les évolutions d'offre prévues sur la ligne B et avec le Schéma Directeur de la ligne B du RER.

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).

Une concertation publique au formalisme de l'article L300-2 fin 2014 est prévue.

A ce stade de l'étude, le projet ne sera pas soumis à des procédures administratives d'autorisation particulières.

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

Ce formulaire n'est pas rempli pour une procédure d'autorisation particulière mais uniquement dans le cadre de la procédure de demande d'examen au "cas par cas" conformément au décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux ou d'ouvrages d'aménagements.

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur
Longueur de voie secondaire créée :	320 mètres linéaires
Pont rail à créer accolé à l'existant :	
Longueur :	40 mètres
Hauteur :	Hauteur identique au pont rail existant
Largeur :	6 mètres
Les aménagements prévus (murs de soutènement) ne présentent aucune élévation par rapport aux talus existants	

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation

RER B - Terminus de Robinson
Implantation du projet sur la commune de Fontenay-aux-Roses

Coordonnées géographiques¹

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

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

Point de départ : Long. 2 ° 16 ' 58 " 95E Lat. 48 ° 47 ' 00 " 01N

Point d'arrivée : Long. 2 ° 17 ' 14 " 38E Lat. 48 ° 47 ' 05 " 36N

Communes traversées :

Fontenay-aux-Roses (CODE INSEE : 92 032)

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une étude d'impact ?

Oui Non

4.7.2 Si oui, à quelle date a-t-il été autorisé ?

4.8 Le projet s'inscrit-il dans un programme de travaux ?

Oui Non

Si oui, de quels projets se compose le programme ?

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

5.1 Occupation des sols

Quel est l'usage actuel des sols sur le lieu de votre projet ?

Le projet se situe totalement dans les emprises ferroviaires de la RATP dédiées à la circulation ferroviaire. Aucune expropriation n'est prévue.

Commune de Fontenay-aux-Roses : le projet s'insère dans la zone UM du POS, zone d'activités spécialisées réservée au service public ferroviaire dans le secteur urbain.

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

Commune de Fontenay-aux-Roses : approuvé le 24-06-97
Mise à jour : octobre 2000 - Modification : 26 juin 2003 - Modification : 4 octobre 2007
Modification : 15 décembre 2009
Le projet s'insère dans la zone UM du POS, zone d'activités spécialisées réservée au service public ferroviaire dans le secteur urbain.

Pour les rubriques 33° à 37°, le ou les documents ont-ils fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui Non

5.2 Enjeux environnementaux dans la zone d'implantation envisagée :

Complétez le tableau suivant, par tous moyens utiles, notamment à partir des informations disponibles sur le site internet <http://www.developpement-durable.gouv.fr/etude-impact>

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ou couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La ZNIEFF la plus proche est de type 1 : « Prairies et boisements du Parc départemental de Sceaux » située à environ 1,3 km du projet. Source : DRIEE
en zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non concerné
sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non concerné
dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (régionale ou nationale) ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non concerné
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 territoire de la commune est couvert par : - le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement des infrastructures routières de l'État approuvé arrêté préfectoral DRIEA IDF 2013-2-009 - l'arrêté préfectoral n°2010.054 du 27 avril portant approbation d la carte de bruit relative aux infrastructures routières et autoroutières non concédées dont le trafic est supérieur à 6 millions de véhicules dans le département des Hauts-de-Seine - l'arrêté préfectoral n°2011-2-007 du 03 février 2011 portant approbation de la carte de bruit relative aux infrastructures ferroviaires de la RATP dont le trafic annuel est supérieur à 60 000 passages de train sur le territoire du département des Hauts-de-Seine (Source : Préfecture des Hauts-de-Seine)

dans une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ou une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Présence de la ZPPAUP de Sceaux à plus de 350 mètres du secteur de projet Source : Atlas des patrimoines
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'emprise du projet ne s'inscrit pas dans une zone humide délimitée au sens réglementaire. Cependant, il se situe dans une zone de classe 3 de l'enveloppe des zones potentiellement humides sur l'application CARMEN du site de la DRIEE (données DRIEE-2010).
dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles ou par un plan de prévention des risques technologiques ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Un PPR mouvement de terrain – Affaissements et effondrements liés aux cavités souterraines (hors mines) a été approuvé sur les communes de Fontenay-aux-Roses et Sceaux le 07 aout 1985. Selon « georisques.gouv.fr » la zone de projet serait concernée par une zone de mouvement de terrain non cartographiable. Le projet consiste éventuellement en une modification limitée des dénivelés existants.
dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun site ou sol n'a été recensé au droit du projet. Sources : BASIAS, BASOL - BRGM
dans une zone de répartition des eaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'état quantitatif de la nappe de l'Albien (aquifère profond exploité pour l'eau potable) est insuffisant et contribue à inscrire le secteur en Zone de Répartition des Eaux (ZRE). Cette nappe est également captive. Elle est identifiée dans le SDAGE Seine-Normandie comme étant une nappe à réserver dans le futur pour l'alimentation en eau potable. Le secteur de projet est totalement inscrit dans la ZRE Albien. Cependant, la profondeur de la nappe est telle que le projet et ses travaux n'auront pas d'incidence sur son aspect quantitatif ou qualitatif.
dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun périmètre de protection de captage des eaux potable n'est présent sur le secteur de projet. Source : Servitudes des POS et PLU communaux
dans un site inscrit ou classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'emprise du projet ne se situe pas dans site inscrit ou classé. Les sites inscrits et classés les plus proches sont à plus de 800 mètres du secteur de projet. Il s'agit du site classé « Parc Henri Sellier, anciennement dénommé Parc Hachette » et le site inscrit « Trois ensembles formés par les deux cités-jardins d'une part et l'étang Colbert d'autre part. »
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
d'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le premier site Natura 2000 est à plus de 15 km du secteur d'étude. Il s'agit de la Zone de Protection Spéciale « Massif de Rambouillet et zones humides proches ».
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet ne se situe pas dans un périmètre de protection particulier. Cependant, le secteur d'étude est à proximité : - sur sa partie nord, du périmètre de protection du monument historique « Villa Larrey » (partiellement inscrit). - sur sa partie sud, du périmètre de protection du monument historique « Lycée Marie Curie » (inscrit).

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

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

Veillez compléter le tableau suivant :

Domaines de l'environnement :		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun prélèvement d'eau n'est prévu en phase travaux et en phase exploitation.
	impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'implique pas de modifications des masses d'eau souterraines en phase travaux ni en phase exploitation.
	est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les travaux généreront des opération de terrassement au niveau de la réhabilitation et du prolongement de l'actuelle voie ferrée T4. Les quantités de matériaux connues à ce stade des études sont : 6900 m3 terrassés pour 7600 m3 remblayés.
	est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les travaux généreront des opération de terrassement au niveau de la réhabilitation et du prolongement de l'actuelle voie ferrée T4. Les quantités de matériaux connues à ce stade des études sont : 6900 m3 terrassés pour 7600 m3 remblayés.
Milieu naturel	est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet se situe principalement sur une emprise RATP. Les talus du RER sont composés d'une strate herbacée et d'arbres typiques des talus ferroviaires (rejets de frênes, de robiniers...) et ne présentent pas une biodiversité remarquable.
	est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet étant situé en zone urbanisée à faible enjeu écologique et éloignée des zones à sensibilité particulière, il n'est pas susceptible d'avoir des incidences sur celles-ci. De plus, en phase exploitation, les aménagements n'engendreront aucune émission atmosphérique, ni rejet dans les eaux superficielles.

	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non concerné
Risques et nuisances	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non concerné
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune de Fontenay-aux-Roses est concernée par un plan de prévention des risques naturels mouvements de terrain. Le projet devra prendre en compte ces contraintes. Le secteur est classé en zone de sismicité 1 (très faible).
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non concerné
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Commodités de voisinage	Est-il source de bruit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La période de travaux sera susceptible d'émettre des nuisances sonores. En phase exploitation, les nouveaux aménagements pourront engendrer de faibles émissions sonores supplémentaires dans la mesure où le projet consiste en une extension d'une voie de service existante, afin de permettre le remisage de 3 rames supplémentaires. Des études acoustiques seront menées pour préciser l'impact réel et s'assurer du respect de l'environnement et de la qualité de vie des riverains en phase exploitation.
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Engendre-t-il des vibrations ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Pendant le chantier de construction, les opérations de décaissement et de réalisation de certains ouvrages peuvent être ponctuellement à l'origine de vibrations. Celles-ci sont toutefois limitées dans le temps. Ces éléments seront à confirmer en fonction de la nature du sol (propagation potentielle) et de la proximité du bâti. Des études sont en cours (relevés terrain et simulations) quant aux vibrations susceptibles d'être émises en phase d'exploitation (en fonction des caractéristiques du sol).	
Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		

	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le projet se situe dans un secteur urbain concerné par des émissions lumineuses liées à l'éclairage public.</p> <p>En phase chantier, le projet est susceptible de générer légèrement plus d'émission lumineuse qu'actuellement du fait de la réalisation de certains travaux en période nocturne.</p> <p>Le cheminement jouxtant la voie 4T prolongée sera équipé des luminaires permettant le cheminement des agents de conduite en toute sécurité. L'éclairage routier devrait cependant rester dominant.</p>
Pollutions	<p>Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>En phase exploitation, le projet n'est pas susceptible d'émettre directement des polluants dans l'air du fait de l'utilisation de l'énergie électrique pour propulser le train. Au contraire, le projet doit permettre de favoriser l'utilisation des transports en commun et donc de réduire l'utilisation de véhicules personnels davantage polluants.</p> <p>Cependant, des émissions de poussières dans l'atmosphère seront possibles pendant la phase travaux.</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets hydrauliques ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>En phase exploitation, le projet n'est pas de nature à générer des rejets hydrauliques.</p> <p>Lors de la phase chantier, les eaux usées des installations sanitaires du chantier et les eaux pluviales seront :</p> <ul style="list-style-type: none"> - soit collectées et traitées par un système d'assainissement propre au chantier, - soit rejetées dans le réseau urbain (après accord préalable des gestionnaires).
	<p>Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>En phase exploitation, le projet n'est pas susceptible de produire des effluents ou des déchets non dangereux, inertes, dangereux.</p> <p>Cependant, en phase travaux, des déchets de chantier seront émis. La gestion de ces déchets sera maîtrisée : ils seront triés et acheminés selon leur type, dans des sites agréés.</p> <p>De plus toutes les précautions seront prises afin d'éviter la pollution du sol (stockage couvert, sur rétention ou sur des zones imperméables...) par les produits dangereux, liquides, eaux souillées ou tout autre résidu (huile, peinture, solvant, ...).</p>
Patrimoine / Cadre de vie / Population	<p>Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet est encadré à ses extrémités par des périmètres de protection des monuments historiques. Néanmoins, les monuments historiques concernés sont intégrés dans la ZPPAUP dont les limites se situent à plus de 300 mètres de la zone de projet. Les co-visibilités entre les voies ferrées, l'ouvrage d'art et les immeubles protégés sont nulles. Il n'aura pas d'impact sur les perceptions visuelles. L'architecte des bâtiments de France pourrait être sollicité le cas échéant afin de valider les principes d'insertion de la nouvelle voie.</p> <p>Les Hauts-de-Seine couvrent un territoire à fort potentiel archéologique. Toutefois, le projet se situe sur les emprises ferroviaires qui sont des secteurs fortement remaniés. Les services de la DRAC pourront également être sollicités pour avis.</p>
	<p>Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Les travaux seront réalisés strictement sur les emprises du projet. Néanmoins, le projet requiert la mise en place d'un nouvel ouvrage de type pont-rail afin de traverser l'avenue Paul Langevin. Ces travaux seront susceptibles de perturber la circulation routière.</p> <p>Au préalable des travaux, les communes seront concertées sur le plan de circulation à mettre en œuvre afin de l'adapter au mieux notamment aux activités humaines présentes et de limiter l'impact et la gêne occasionnés.</p> <p>Les circulations ferroviaires ne seront pas concernées par la réalisation des travaux.</p> <p>Le prolongement de cette voie de garage à proximité des voies de circulation pourrait néanmoins modifier les projets qui avaient été imaginés à proximité immédiate.</p>

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

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

La ville de Sceaux a lancé une opération d'aménagement sur le secteur des Quatre Chemins, comprenant la gare de Robinson et le quartier au nord-est de la gare, située donc à l'ouest de notre projet. L'objectif de ces aménagements est de créer un quartier durable comprenant : du commerce de proximité, des activités, équipements communautaires.

L'enquête publique pour la construction de 600 logements au droit de la voie ferrée s'est achevée le 12 octobre 2012.

Les travaux sont programmés pour 2016.

Le projet ferroviaire situé plus à l'est de ce projet d'aménagements est de nature tellement différente qu'il n'y aura pas d'effet cumulé (à titre d'exemple, le projet ferroviaire ne générera pas de trafic routier supplémentaire,...).

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.

L'emprise du projet s'inscrit dans des emprises ferroviaires ne présentant pas d'enjeux environnementaux.

La présence d'une friche foncière le long de la majeure partie du projet puis d'une route de desserte locale en bordure de la partie la plus à l'est conduit à une faible riveraineté du projet.

Des études acoustiques et vibratoires seront réalisées pour préciser si ce projet a un effet globalement positif ou négatif et s'assurer du respect de l'environnement et de la qualité de vie des riverains. Si besoin, les mesures adéquates seront prises pour respecter les réglementations.

Bien qu'en dehors des périmètres de protection des monuments historiques, le projet se situe à proximité d'un bâtiment inscrit (Lycée Marie Curie). La maîtrise d'ouvrage vérifiera l'absence de contraintes particulières. De même, du fait du potentiel archéologique de la zone, les services de la DRAC seront sollicités pour avis.

Compte tenu des analyses réalisées à ce stade de l'opération et de l'ampleur limitée du projet qui reste totalement sur des emprises RATP, le projet de "Création de positions de garage entre le terminus de Robinson et la gare de Fontenay-aux-Roses" ne nécessiterait pas de faire l'objet d'une étude d'impact.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	L'annexe n°1 intitulée « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publiée ;	X
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) ;	X
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 ;	X
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 ;	X
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 ;	X

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
Carte des ZNIEFF à proximité du projet
Carte du risque de retrait et gonflement des argiles
Carte des enveloppes d'alerte zones humides de l'Ile-de-France

9. Engagement et signature

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

Fait à Fontenay Sous Bois

le, 17/10/2014

Signature


Serge GRYZ
 MOP / SFMR
 Maître d'Ouvrage RER

RATP
 DEPARTEMENT MOP
 Lac VP 43
 40 Bis rue Roger Salengro
 94724 Fontenay sous Bois Cedex

13/10/2014

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



CREATION DE POSITIONS DE GARAGE ENTRE LE TERMINUS DE ROBINSON ET LA GARE DE FONTENAY-AUX-ROSES

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

FICHE D'IDENTIFICATION	
Maître d'ouvrage	RATP
Projet	Création de positions de garage entre le terminus de Robinson et la gare de Fontenay-aux-Roses
Étude	Annexes obligatoires et facultatives de la demande d'examen au cas par cas
Date	13/10/2014
Nom du fichier	Annexes cas par cas Robinson
Nombre de pages	19

APPROBATION						
Version	Nom		Fonction	Date	Visa	Modifications
1	Rédaction	Bénédicte SALOMON	Ingénieur environnement	31/07/2014		
	Vérification	Nicolas BREGERE	Chef de projet environnement	31/07/2014		
	Engagement de la responsabilité de l'entité	Deborah RONDET-PHILIPP	Directeur de mission	31/07/2014		
2	Rédaction	Bénédicte SALOMON	Ingénieur environnement	01/08/2014		Reprise suite à réunion de présentation des cas par cas le 01/08/2014
	Vérification	Nicolas BREGERE	Chef de projet environnement	01/08/2014		
	Engagement de la responsabilité de l'entité	Deborah RONDET-PHILIPP	Directeur de mission	01/08/2014		
3	Rédaction	Nicolas BREGERE	Chef de projet environnement	31/07/2014		Reprises suite aux remarques MOA par mail du 07/10/2014
	Vérification	Nicolas BREGERE	Chef de projet environnement	31/07/2014		
	Engagement de la responsabilité de l'entité			JJ/MM/AA		

Table des matières

ANNEXE 1. INFORMATIONS RELATIVES AU MAITRE D'OUVRAGE OU PETITIONNAIRE	4
ANNEXE 2. PLAN DE SITUATION AU 1/25 000	6
ANNEXE 3. PRISES DE VUE DE L'AIRE D'ETUDE REALISEES LE 29/07/201	9
ANNEXE 4. PLAN DU PROJET	12
ANNEXE 5. PLAN DES ABORDS DU PROJET	15
ZNIEFF DE TYPE 1 ET 2	17
ALEA RETRAIT-GONFLEMENT DES ARGILES	18
ENVELOPPES D'ALERTE POTENTIELLEMENT HUMIDES	19

Annexe 2. Plan de situation au 1/25 000

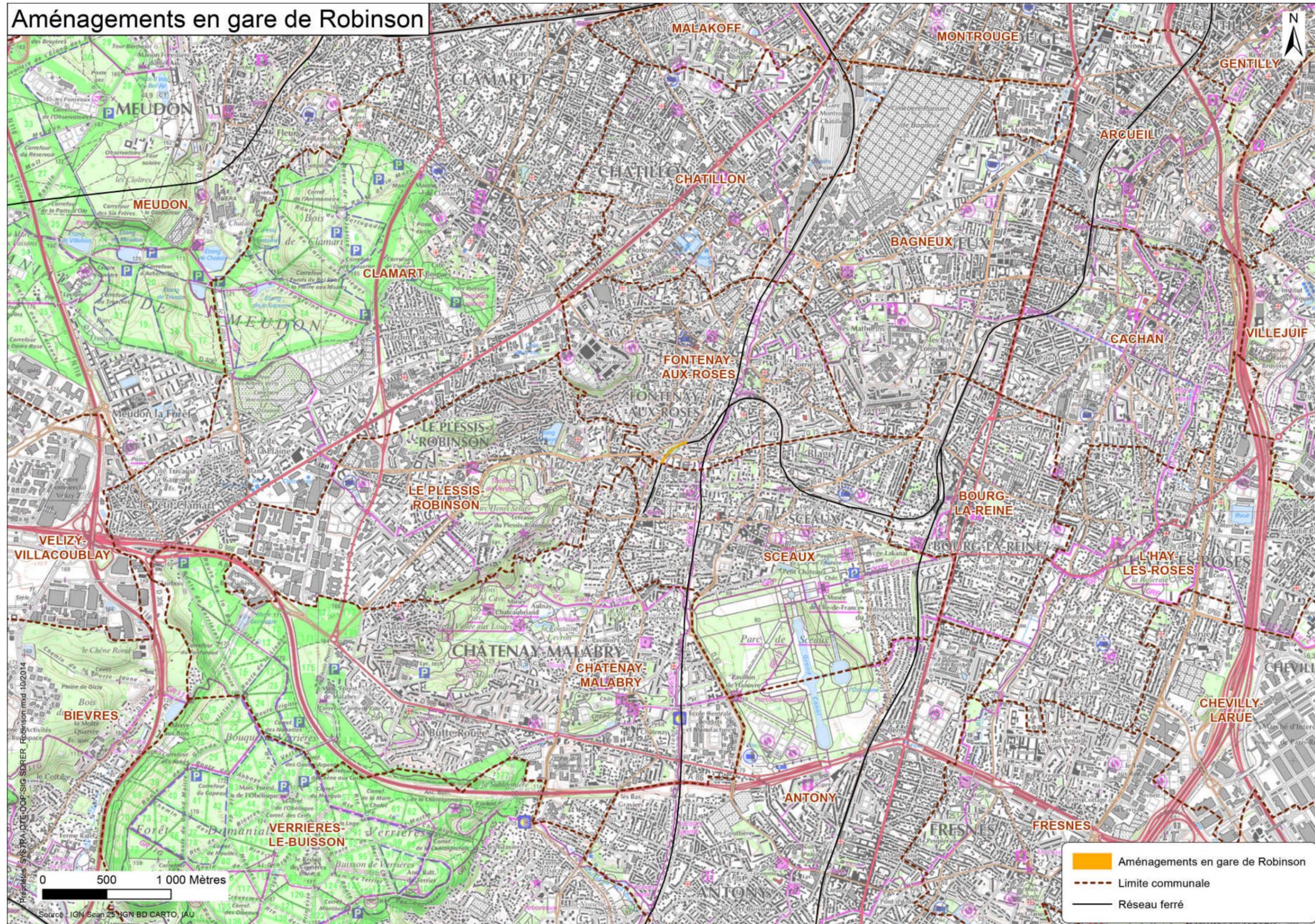


Illustration 1. Plan de situation (Source : SYSTRA)

Création de positions de garage entre le terminus de Robinson et la gare de Fontenay-aux-Roses

Annexes obligatoires et facultatives de la demande d'examen au cas par cas

Aménagements en gare de Robinson

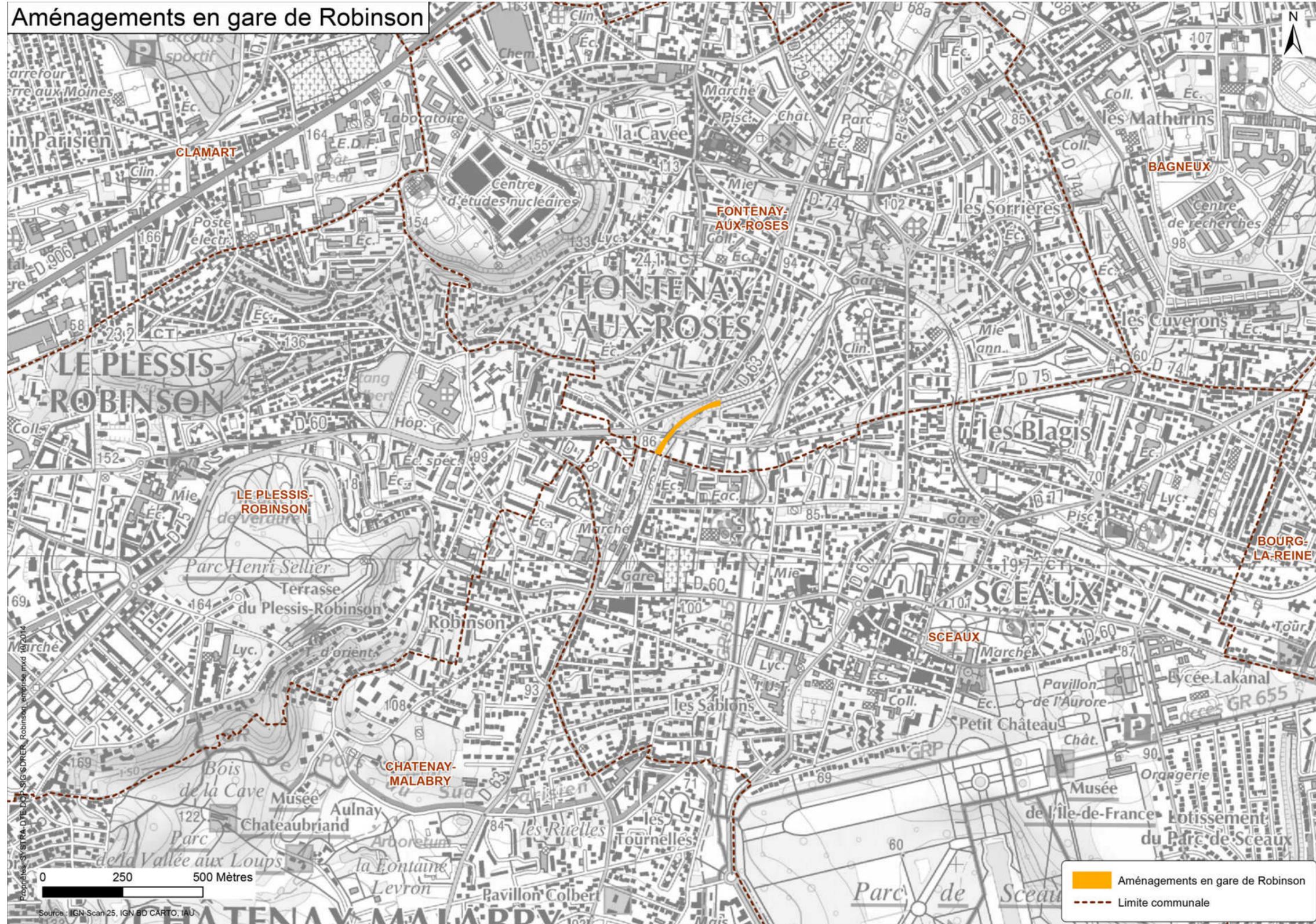


Illustration 2. Plan de situation rapproché (Source : SYSTRA)

Création de positions de garage entre le terminus de Robinson et la gare de Fontenay-aux-Roses

Annexes obligatoires et facultatives de la demande d'examen au cas par cas

Annexe 3. Prises de vue de l'aire d'étude réalisées le 29/07/201



Illustration 3. Localisation des prises de vues du secteur d'étude, SYSTRA le 29/07/2014.



Photo 1



Photo 2



Photo 3



Photo 4



Photo 5



Photo 6



Photo 7



Photo 8



Photo 9

Illustration 4. Prises de vues du secteur d'étude, SYSTRA le 29/07/2014

Annexe 4. Plan du projet

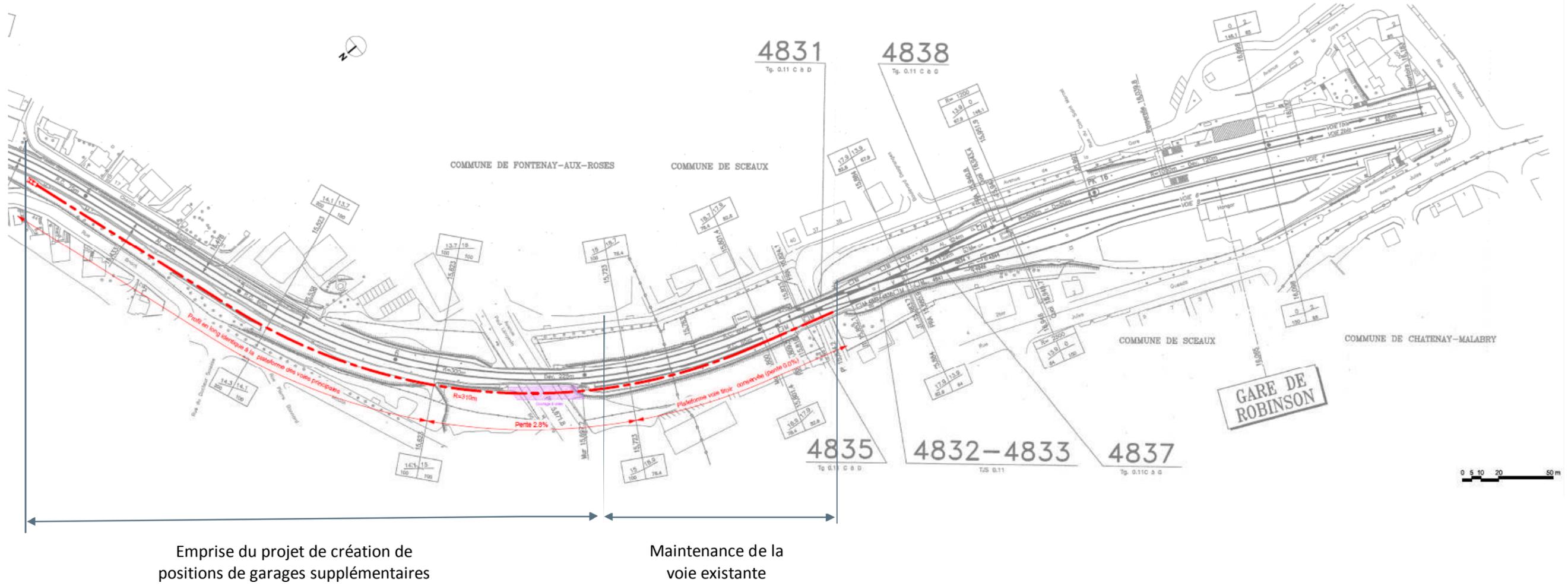


Illustration 5. Plan des voies

CREATION DE POSITIONS DE GARAGE A ROBINSON

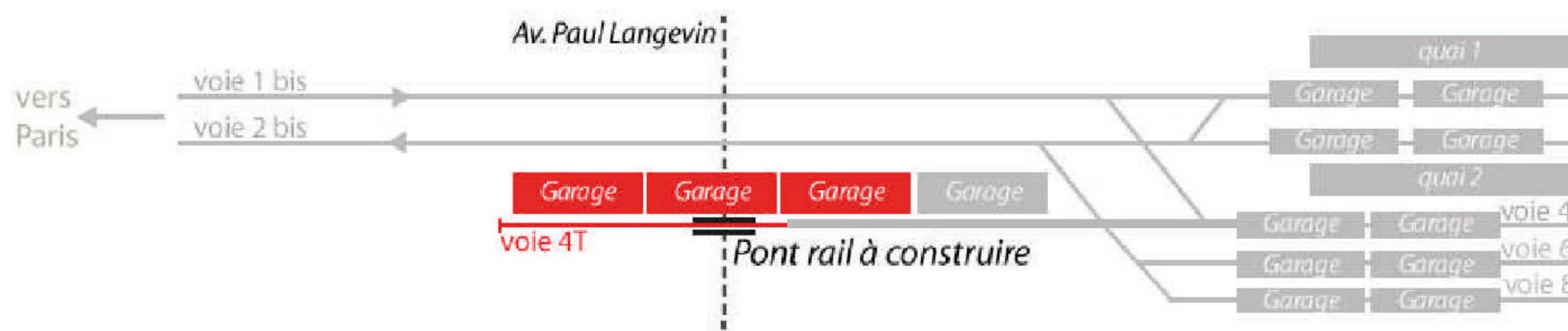


Illustration 6. Plan schématique des voies

Annexe 5. Plan des abords du projet

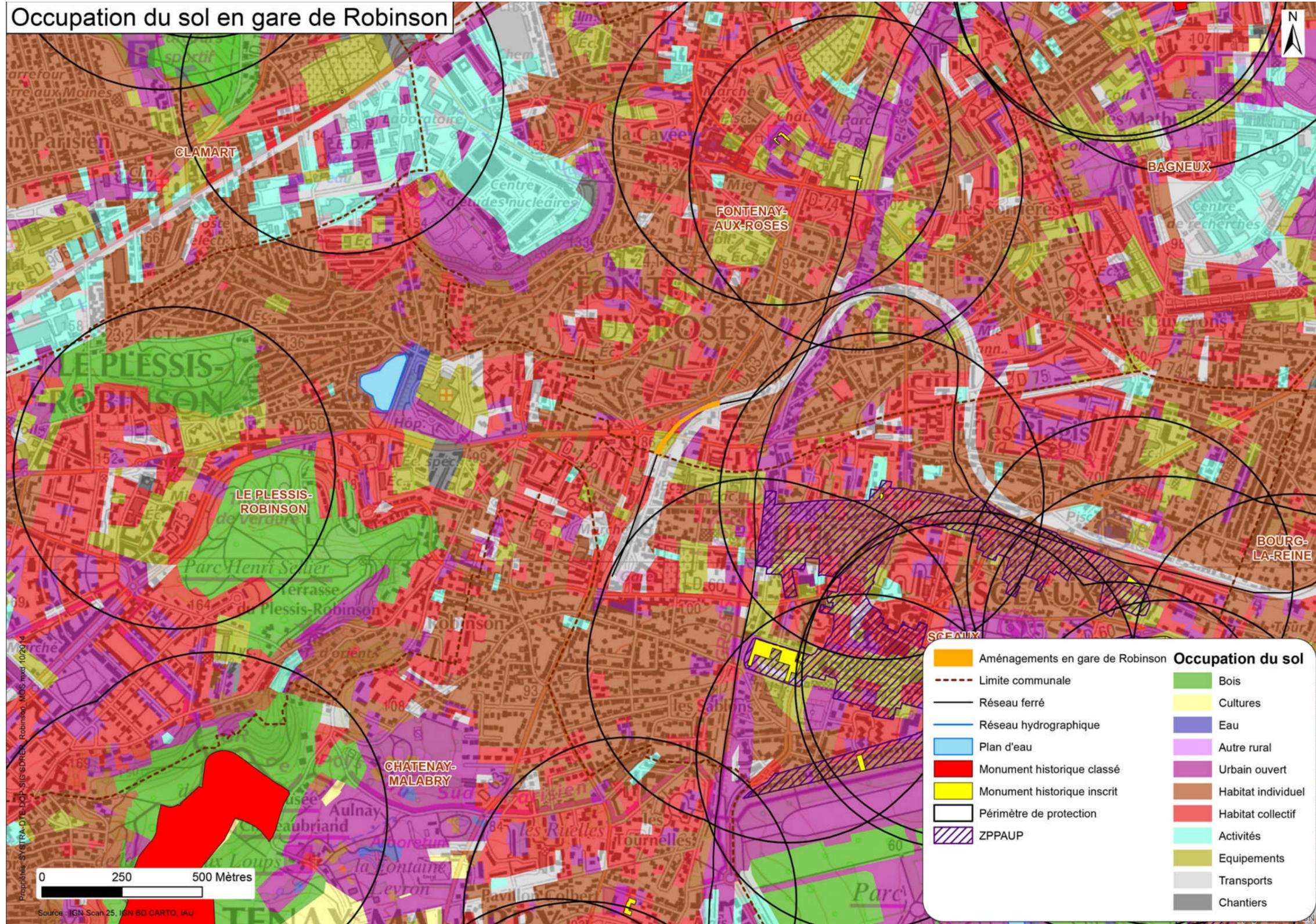


Illustration 7. Occupation du sol et hydrographie (Source : SYSTRA)

ZNIEFF de type 1 et 2

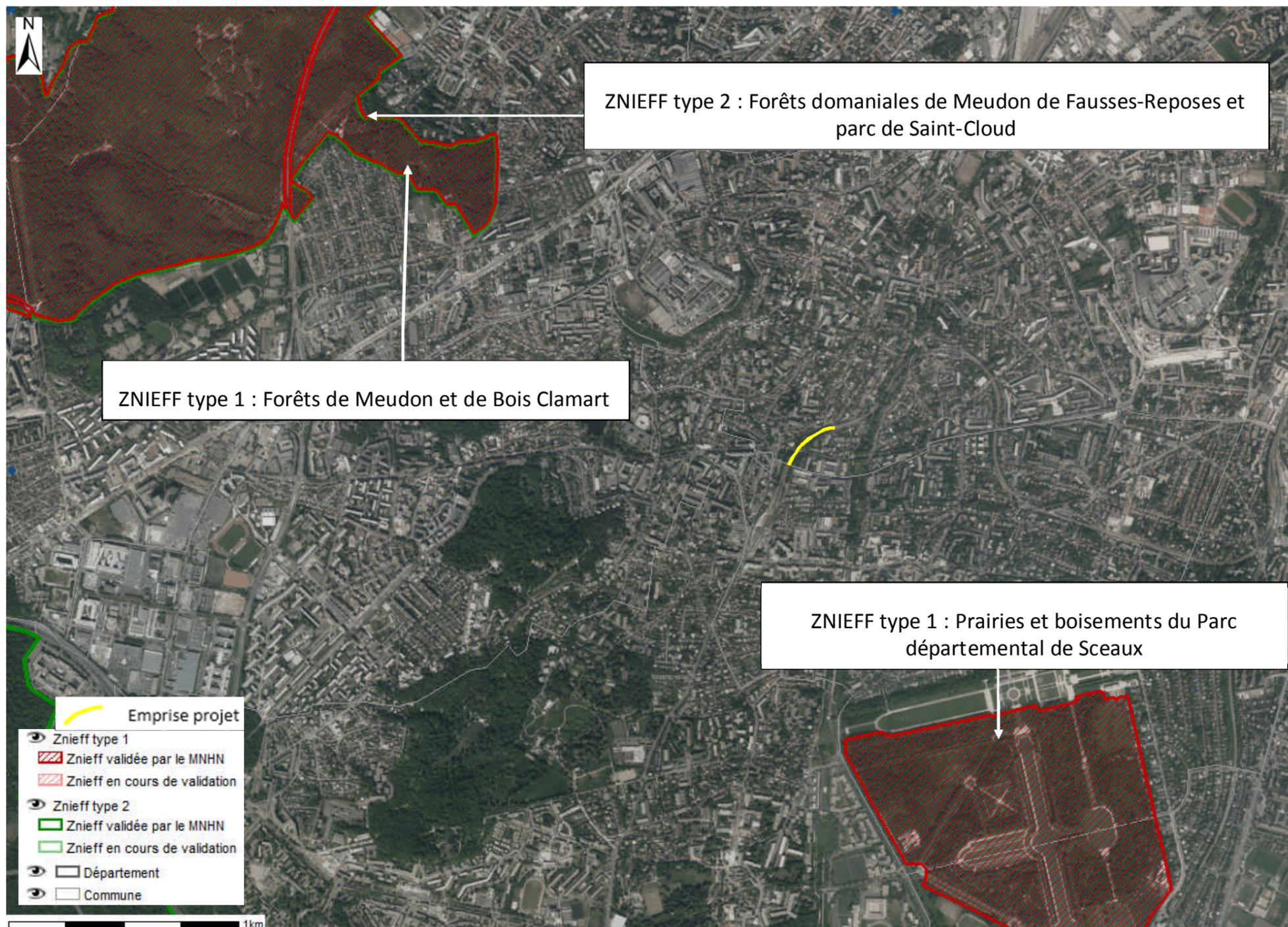


Illustration 8. ZNIEFF de type 1 et 2 (source DRIE)

Aléa retrait-gonflement des argiles

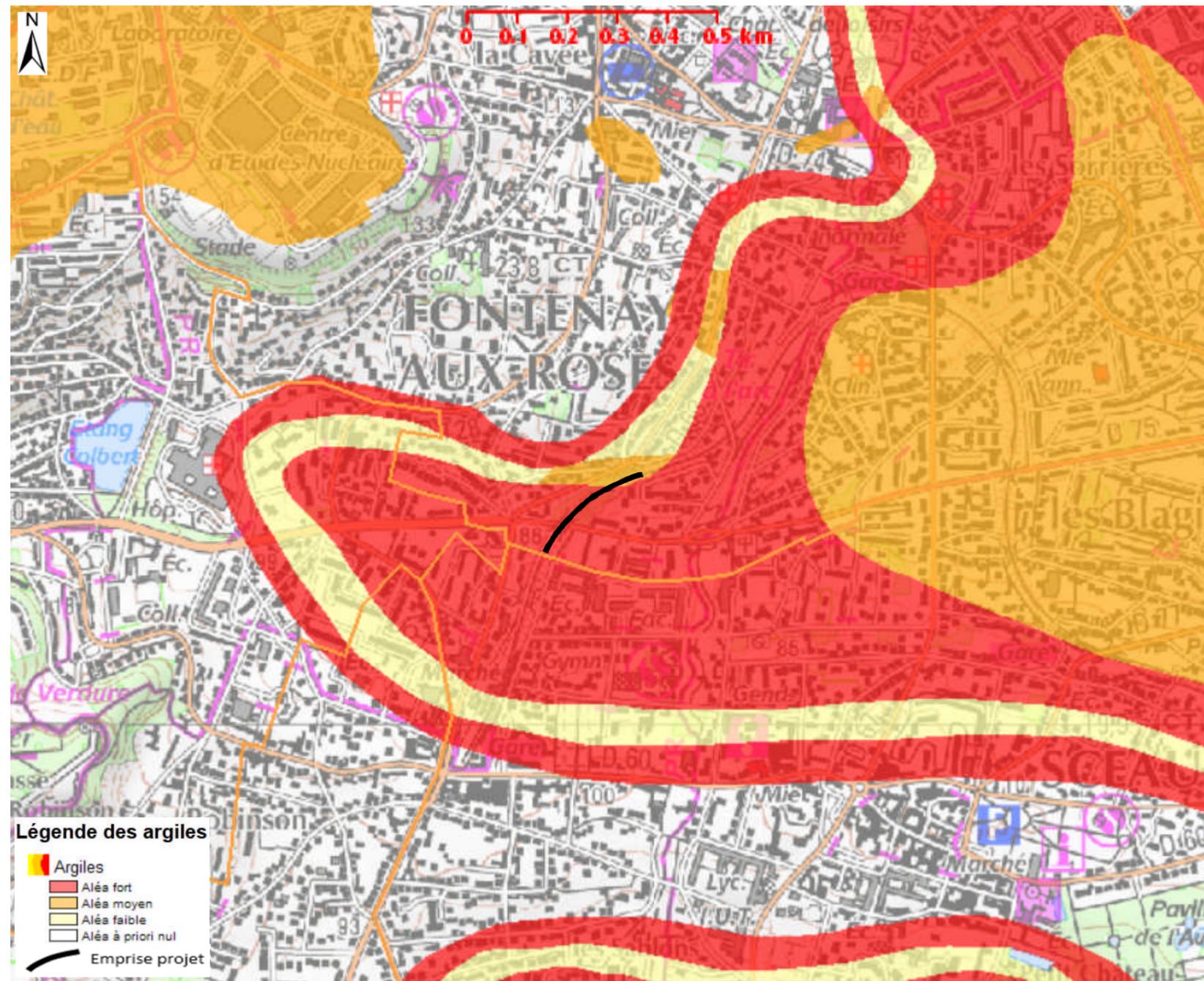


Illustration 9. Aléa retrait-gonflement des argiles (source : argiles.fr)

Enveloppes d'alerte potentiellement humides

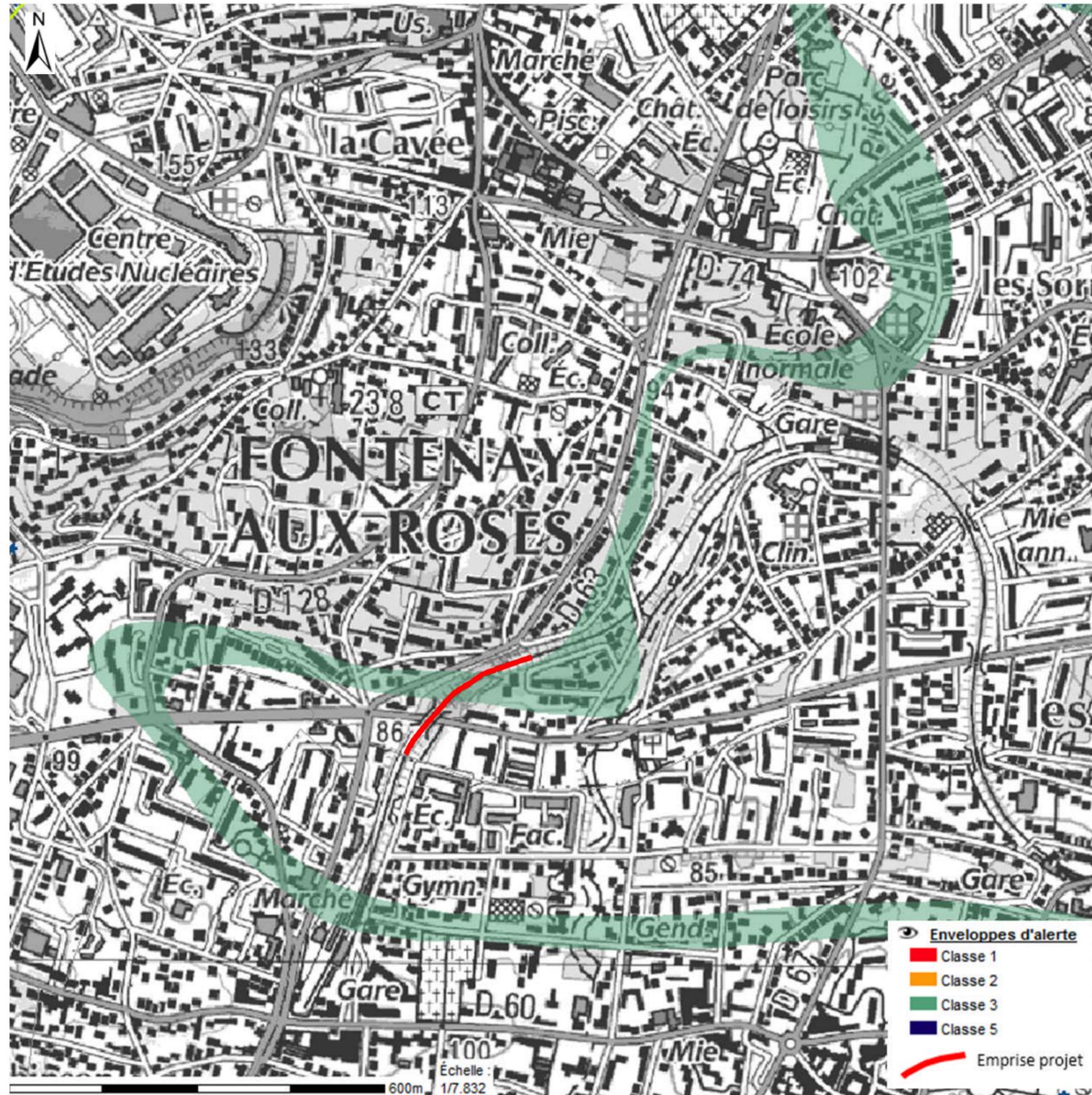


Illustration 10. Enveloppes d'alerte potentiellement humides (source : DRIE)