



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

## Article R. 122-3-1 du code de l'environnement

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité chargée de l'examen au cas par cas.  
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative.

Ce document est émis par le ministère en charge de l'écologie.

Ce formulaire peut se remplir facilement sur ordinateur. Si vous ne disposez pas du logiciel adapté, vous pouvez télécharger Adobe Acrobat Reader gratuitement [via ce lien](#)

Cadre réservé à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas

Date de réception : 12 / 06 / 2023

Dossier complet le : 29 / 06 / 2023

N° d'enregistrement : F-084-23-C-0122

## 1 Intitulé du projet

Evolution du régime d'exploitation de la gare de Le Teil

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

### 2.1 Personne physique

Nom

Prénom(s)

### 2.2 Personne morale

Dénomination

SNCF Gares et Connexions

Raison sociale

SNCF GARES & CONNEXIONS

N° SIRET

5 0 7 5 2 3 8 0 1 0 2 1 5 7

Type de société (SA, SCI...)

SA

Représentant de la personne morale :  Madame

Monsieur

Nom

AZEMARD

Prénom(s)

Sandrine

La loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés s'applique aux données nominatives portées dans ce formulaire. Elle garantit un droit d'accès et de rectification pour ces données auprès du service destinataire.

### 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.)
5b	b) Construction de gares et haltes, plates-formes ferroviaires et intermodales et de terminaux intermodaux.

#### 3.1 Le projet fait-il l'objet d'un examen au cas par cas dans le cadre du dispositif prévu aux I et II de l'article R.122-2-1 du code de l'environnement ? (clause-filet) ?

Oui  Non

#### 3.2 Le projet fait-il l'objet d'une soumission volontaire à examen au cas par cas au titre du III de l'article R.122-2-1 ?

Oui  Non

### 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

Dans le cadre du projet de réouverture de la Rive Droite du Rhône, SNCF Gares & Connexions a étudié – pour le compte de la Région AURA- une solution de prise en charge de voyageurs en gare de Le Teil par l'aménagement des accès aux quais.

Le projet prévoit :

-la mise en place d'un quai modulaire temporaire sur une voie SNCF Réseau, sur le côté Ouest de la gare. Ce quai servira à la descente des voyageurs et sera connecté au domaine public au droit de la face Sud du bâtiment de gare

-la création d'une rampe d'accès piétonne permettant l'accès depuis la rue du 11 novembre vers le Quai 3 ( Voie 1) côté Est de la gare. Une voie de service ( VS23) sera raccourcie (voie +caténaire) pour permettre le cheminement

#### 4.2 Objectifs du projet

L'objectif du projet est de répondre à la demande de la Région AURA en permettant aux voyageurs de descendre des trains venant de la Région Occitanie, ou de monter dans les trains en direction de la région Occitanie.

Côté Est de la gare, le projet vise à créer un accès depuis la rue du 11 novembre au quai 3 ( Voie 1) et permettre ainsi d'emprunter les trains partant ensuite vers le Sud

Côté Ouest de la gare, le projet a pour objectif de permettre aux voyageurs venant de la région Occitanie de descendre et rejoindre la place devant le bâtiment de la gare (Place Pierre Séward). Pour cela, un quai modulaire sera installé.

## 4.3 Décrivez sommairement le projet

### 4.3.1 Dans sa phase travaux

Dans sa phase travaux le projet consiste présente les éléments suivants::

- installation du quai modulaire sur une voie existante (V2bis)
- reprise des enrobés du Quai 3 (Voie 1), réduction de la Voie de service 23
- création des accès entre le domaine public et le quai modulaire et vers la rue du 11 novembre.
- travaux d'équipement des quais ( Eclairage, affichage )

### 4.3.2 Dans sa phase d'exploitation et de démantèlement

Le projet de réouverture n'impactera pas le volume de circulations ferroviaires en gare de Le Teil : les 10 trains de voyageurs qui s'arrêteront au Teil à la mise en service du projet viennent déjà actuellement en gare de Le Teil pour une manœuvre technique. Il n'y aura donc aucun train supplémentaire.

Le projet permettra aux voyageurs qui empruntent le tronçon Nîmes - Pont Saint Esprit - déjà circulé par des circulations voyageurs de la région Occitanie - de prolonger leur parcours sur le tronçon Pont-Saint Esprit - Le Teil, tronçon emprunté aujourd'hui uniquement pour des manœuvres techniques.

## 4.4 À quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

① La décision de l'autorité chargée de l'examen au cas par cas devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Procédure de sécurité ferroviaire (EPSF) en cours d'instruction.

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

Grandeurs caractéristiques du projet	Valeurs
Quai modulaire -166m Rampe d'accès côté ouest Réfection d'enrobés	492m2 850m2 750m2

#### 4.6 Localisation du projet

##### Adresse et commune d'implantation

Numéro :  Voie :

Lieu-dit :

Localité :

Code postal :      BP :    Cedex :

##### Coordonnées géographiques<sup>[1]</sup>

Long. :   °   ,   "  Lat. :   °   ,   "

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7°a), 9°a), 10°,11°a) b),12°,13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36°, 37°, 38°, 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement

Point de départ : Long. :   °   ,   "  Lat. :   °   ,   "

Point de d'arrivée : Long. :   °   ,   "  Lat. :   °   ,   "

##### Communes traversées :

Précisez le document d'urbanisme en vigueur et les zonages auxquels le projet est soumis :

 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 avait-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui  Non

[1] Pour l'outre-mer, voir notice explicative.

**4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ? En cas de modification du projet, préciser les caractéristiques du projet « avant /après ».**

## 5 Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

① 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 Géo-IDE, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

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 type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	LA voie ferrée marque la limite extérieure d'une ZNIEFF de type II
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune de Le Teil est concernée par 2 Plans de préventions des risques naturels : PPRN Mouvement de Terrain et PPRI
Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	AP 2013059-0005 portant approbation du Plan de Prévention des Risques de Mouvements de Terrain dans la commune de Le Teil. AP 07-2018-08-14-001 portant approbation du Plan des Risques d'inondation sur la commune de Le Teil
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

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"/>	
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

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

### 6.1 Le projet 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
<b>Ressources</b>	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Impliquera-t-il des drainages/ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il déficitaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	apport de matériaux locaux pour la création d'une rampe
	Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Création d'une rampe: -remblai de carrière (115m3) -terre végétales (93m3)

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
<b>Ressources</b>	Est-il en adéquation avec les ressources disponibles, les équipements d'alimentation en eau potable/ assainissement ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Milieu naturel</b>	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"/>	
	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 type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Risques</b>	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Zone sismique Niveau 3 AP 2013059-0005 portant approbation du Plan de Prévention des Risques de Mouvements de Terrain dans la commune de Le Teil. AP 07-2018-08-14-001 portant approbation du Plan des Risques d'inondation sur la commune de Le Teil
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	



Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel	
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Oui trafic routier localisé sur le site de gare du fait de l'arrivée de voyageurs nouvelle offre ferroviaire sans modification du volume de trafic ferroviaire	
	Est-il source de bruit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Phase de réalisation du chantier: circulation des engins, durée limitée Pas de modification du bruit en phase exploitation car pas de trafic ferroviaire supplémentaire	
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	y	
	Engendre-t-il des vibrations ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Oui potentiellement en phase de réalisation du chantier, du fait de la circulation des engins de chantier	
	Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Uniquement et potentiellement pendant la phase de travaux de nuit	
	Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
	Émissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Poussière pendant la courte phase de terrassement de la rampe, installation de quai modulaire
		Engendre-t-il des rejets liquides ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
		Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Émissions	Engendre-t-il des effluents ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Déchets de chantier non dangereux, qui seront éliminés dans les filières adaptées
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"/>	
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

## 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 :**

Le projet s'inscrit dans le cadre du projet de réouverture aux circulations voyageurs sur la rive droite du Rhône. En août 2022, une réouverture anticipée du tronçon entre Nîmes et Pt St Esprit dans le Gard, a eu lieu avec la mise en place d'une circulation technique (train vide de voyageurs) jusqu'au Teil, pour permettre les retournements des matériels ferroviaires.

En 2022 la Région AURA a sollicité SNCF pour transformer ces circulations techniques en circulations commerciales pour desservir la gare du Teil par le Sud.

Le présent projet porte cette ambition.

Le projet de réouverture aux circulations voyageurs sur la ligne Pont St Esprit – Nîmes a été soumis à l'Autorité environnementale de l'IGEDD via un formulaire au cas par cas, avec une décision de l'AE de l'IGEDD en février 2023.

---

**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 lesquelles :**

---

---

---

**6.4 Description des principaux résultats disponibles issus des évaluations pertinentes des incidences sur l'environnement requises au titre d'autres législations applicables**

Sans Objet

---

---

**6.5 Description, le cas échéant, des mesures et caractéristiques du projet susceptibles d'être retenues ou mises en œuvre pour éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (en y incluant les scénarios alternatifs éventuellement étudiés) et permettant de s'assurer de l'absence d'impacts résiduels notables. Il convient de préciser et de détailler ces mesures (type de mesures, contenu, mise en œuvre, suivi, durée).**

Poussières: arrosage du chantier  
Bruit de chantier: information auprès des riverains

---

## 7 Auto-évaluation (facultatif)

① 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.

L'opération prise individuellement, ne serait pas soumise à évaluation environnementale dans la mesure où les travaux prévus consistent à la mise en place d'un quai modulaire, l'aménagement d'un accès au domaine public côté bâtiment voyageurs et la création d'une rampe d'accès piétonne sur le côté opposé au bâtiment voyageurs. Il convient de préciser qu'actuellement la gare de Le Teil est utilisée pour le trafic voyageurs, très ponctuellement, lors d'incidents ou de travaux nécessitant un report de trafic depuis la ligne de la rive gauche du Rhône vers la ligne de la rive droite.


Cependant, cette opération est liée au projet de réouverture de la rive droite aux voyageurs.

## 8 Annexes

### 8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - <b>non publié</b> .	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Si le projet fait l'objet d'un examen au cas par cas dans le cadre du dispositif prévu aux I et II de l'article R.122-2-1 du code de l'environnement (clause filet), la décision administrative soumettant le projet au cas par cas.	<input type="checkbox"/>
3	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"/>
4	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"/>
5	Un plan du projet ou, pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), 9° a), 10°, 11° a), b), 12°, 13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36, 37°, 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 type="checkbox"/>
6	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), 9° a), 10°, 11° a), b), 12°, 13°, 22°, 32°, 33°, 34°, 35°, 36, 37°, 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"/>
7	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 type="checkbox"/>

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

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

Objet		
1		<input type="checkbox"/>
2		<input type="checkbox"/>
3		<input type="checkbox"/>
4		<input type="checkbox"/>
5		<input type="checkbox"/>

## 9 Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur avoir pris en compte les principaux résultats disponibles issus des évaluations pertinentes des incidences sur l'environnement requises au titre d'autres législations applicables

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

Nom

Prénom

Qualité du signataire

À

Fait le   /   /

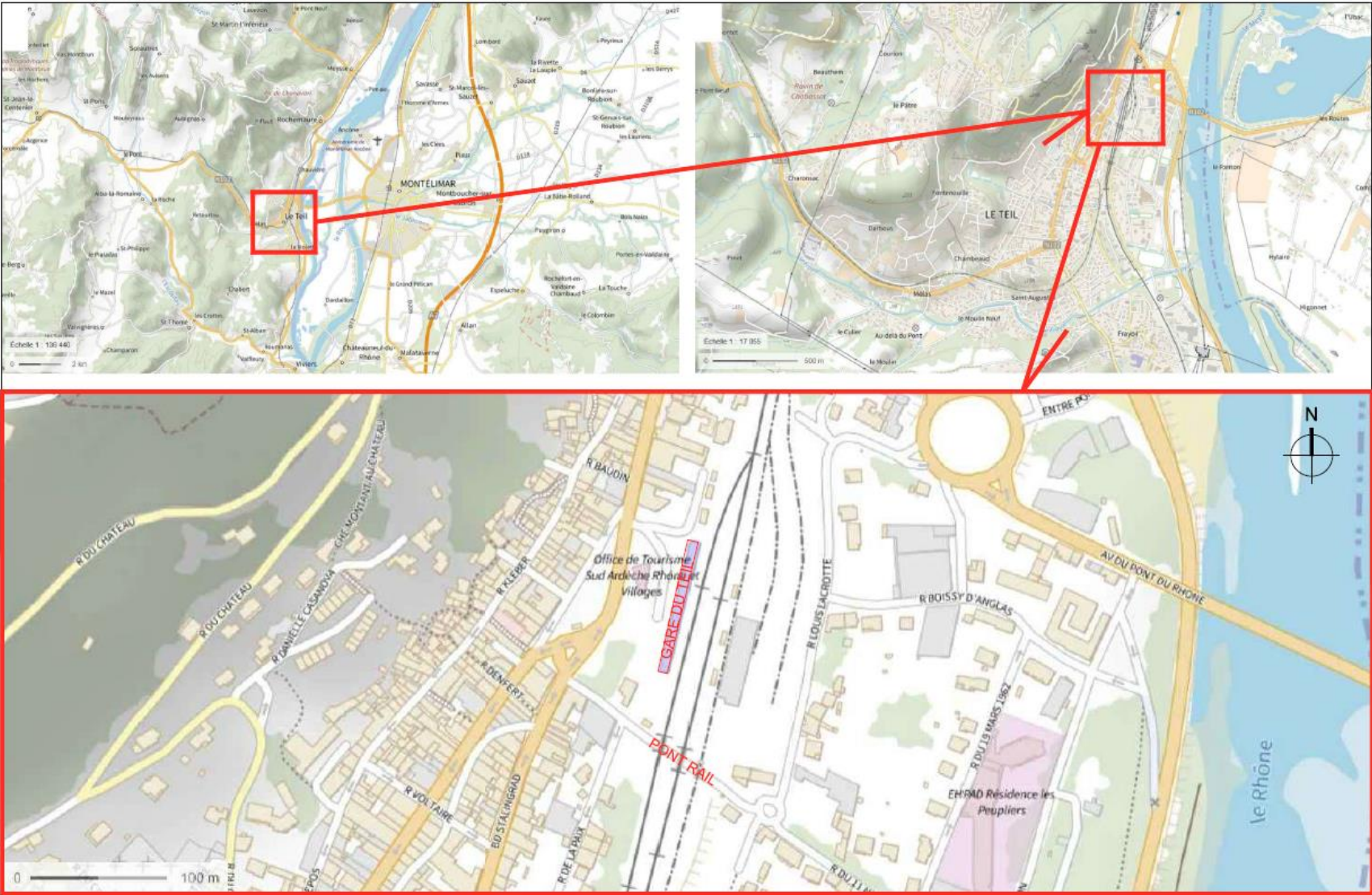
**AZEMARD Sandrine**  
Signature numérique de AZEMARD Sandrine  
Date : 2023.06.12 08:14:03 +02'00'

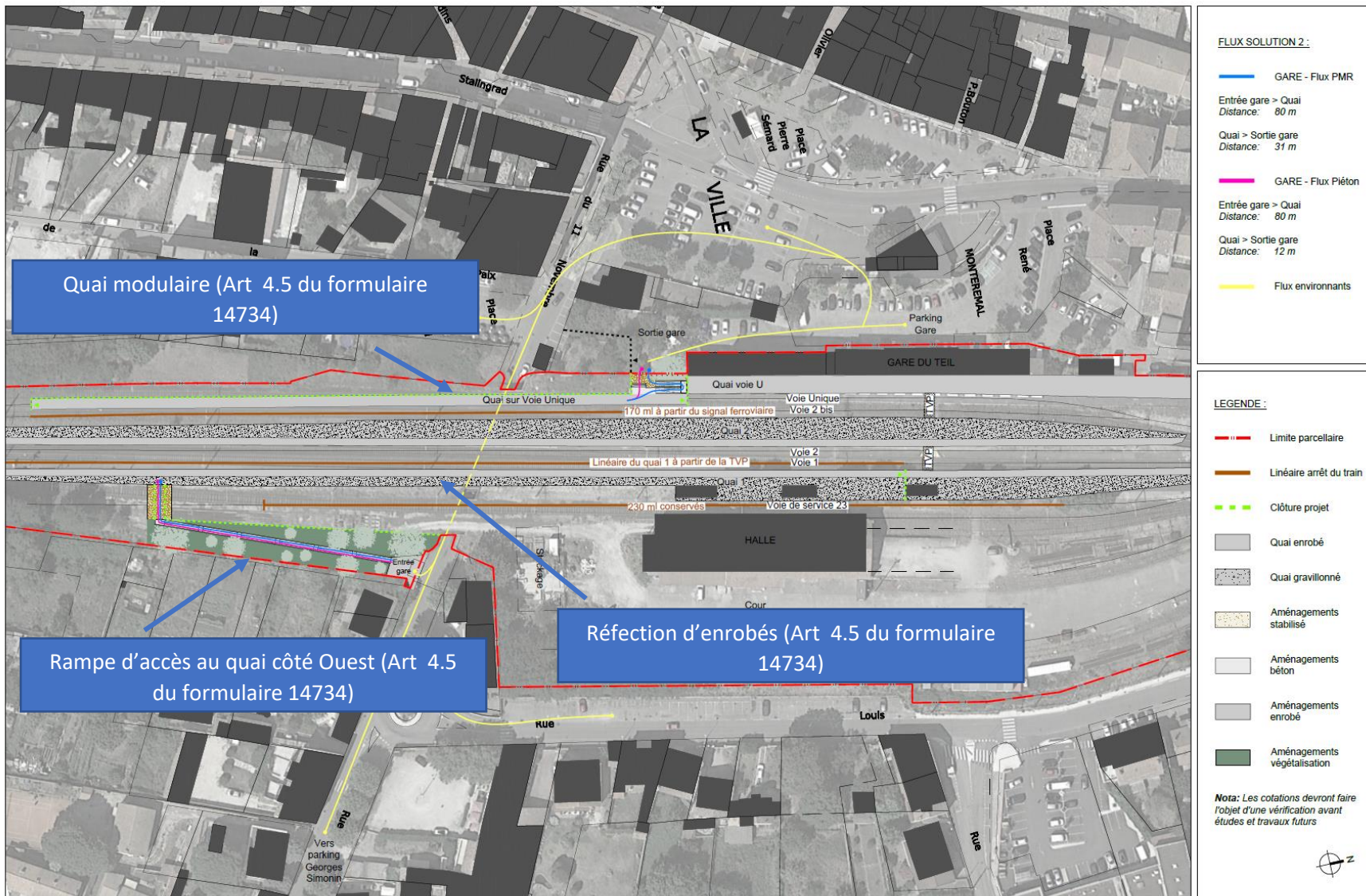
Signature du (des) demandeur(s)

## CERFA 14734- Gare de Le Teil – Annexes



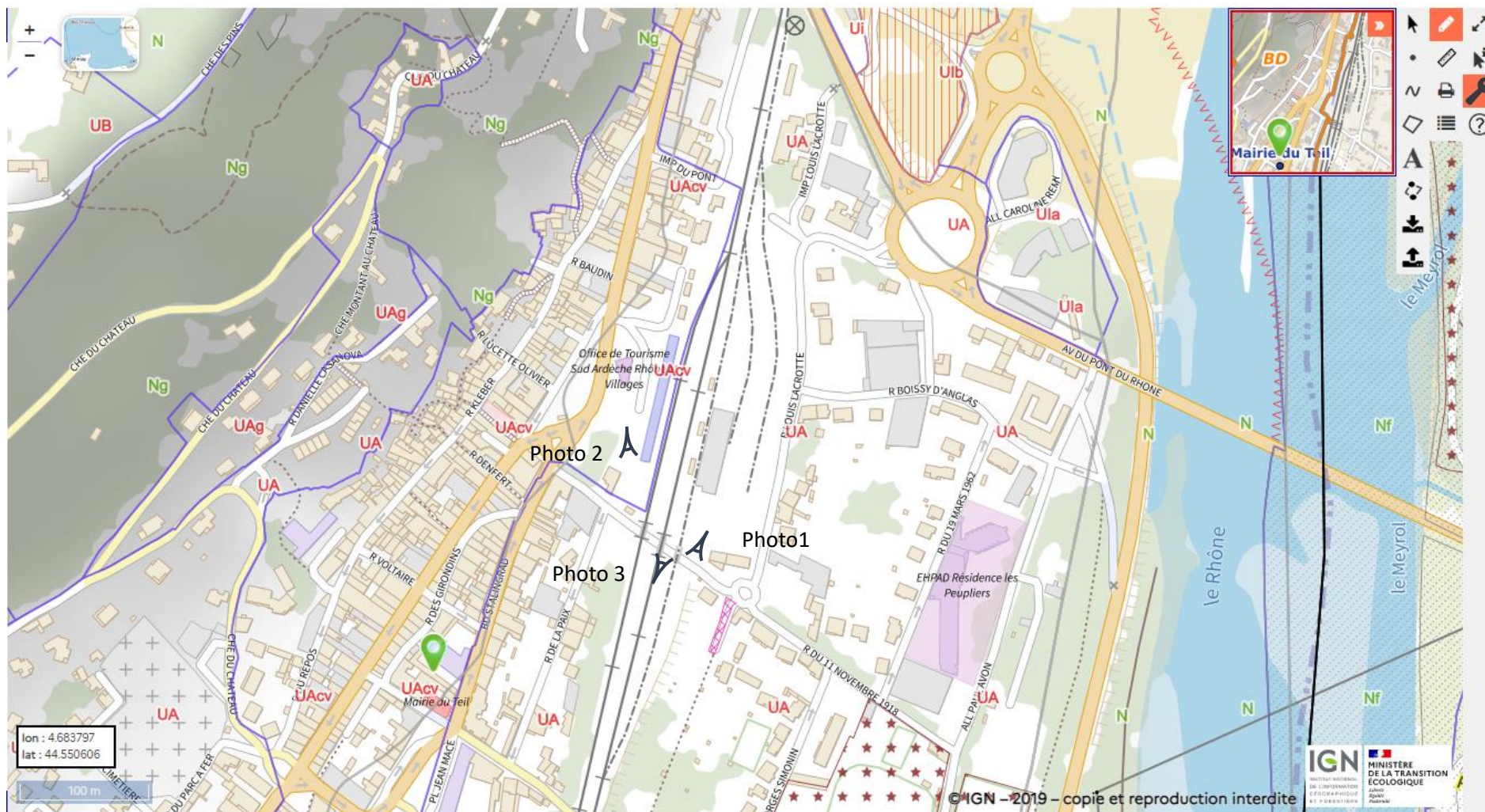
# Plan de Situation





	<b>GARE DU TEIL</b> Rive Droite du Rhône - Phase 1	<b>PLAN DE MASSE</b> SOLUTION 2		1012050-00	<b>AREP</b>   <b>LTL</b>   <b>RDR</b>   <b>EP</b>	<b>GEN 7/13</b>	<b>A</b>			
				28/06/2022				EMETTEUR   LOC.   PROJET   PHASE	METIER + N° DOCUMENT	INDICE
				1/1000						





## Photos



*Photo 1 (10 Mars 2022)*



*Photo 2 (10 Mars 2022)*



*Photo 3 (10 Mars 2022)*



**RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Paris, le 27 juin 2023

*Autorité environnementale*

**Nos réf. :** AE/23/388

**Vos réf. :**

**Affaire suivie par :** Gilles Croquette

**Tél. :** 01 40 81 60 40

**Courriel :** [gilles.croquette@developpement-durable.gouv.fr](mailto:gilles.croquette@developpement-durable.gouv.fr)

Dossier : Demande d'examen au cas par cas relative à l'évolution du régime d'exploitation de la gare de Le Teil (07)

Monsieur,

Par envoi reçu à l'Autorité environnementale (Ae) le 12 juin 2023, vous avez adressé, pour examen et décision au cas par cas, un dossier relatif à l'évolution du régime d'exploitation de la gare de Le Teil (07).

L'examen des pièces transmises fait apparaître que des éléments complémentaires sont nécessaires pour permettre le traitement de votre demande.

Vous indiquez dans votre dossier que l'évolution du régime d'exploitation de la gare de Le Teil fait partie du projet de réouverture de la rive droite du Rhône étudié par SNCF Gares & Connexions.

La réouverture de la desserte voyageurs de la ligne rive droite du Rhône (30) a fait l'objet d'une décision de l'Ae en date du 27 février 2023 soumettant le projet à évaluation environnementale (décision n° F-076-23-C-0011).

Les incidences de l'évolution du régime d'exploitation de la gare de Le Teil et la définition de mesures appropriées doivent être analysées dans le cadre de cette évaluation environnementale.

Pourriez-vous svp m'indiquer si cette évaluation environnementale est disponible et la transmettre le cas échéant ?

**SNCF Gares & Connexions**  
**Monsieur François ANDRE**  
**Directeur projet en émergence**  
**129 rue Servient**  
**69003 LYON**

Pourriez-vous svp également transmettre des informations plus précises sur les dimensions des constructions projetées (hauteur des quais et surélévation par rapport au terrain actuel, caractéristiques de la rampe d'accès piétonne) ?



Autorité environnementale

La date de réception de ces éléments complémentaires sera le point de départ du délai de 35 jours ouvert pour la décision de l'autorité environnementale.

Je vous prie de croire, Monsieur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Le rapporteur

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke extending to the right.

Gilles Croquette

Notice de Synthèse rendu APO

# Le TEIL

Projet de Réouverture aux voyageurs



**AREP**



**PRÉFET  
DE LA RÉGION  
AUVERGNE-  
RHÔNE-ALPES**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

# SOMMAIRE

## 1. CONTEXTE ET EXISTANT 3

- 1 - 1 - OBJET DU PRESENT DOCUMENT .....3
- 1 - 2 - DESCRIPTION DE L'EXISTANT .....3
  - 1 - 2 - 1 - FONCTIONNEMENT ACTUEL DE LA GARE .....4
  - 1 - 2 - 2 - ETAT DES OUVRAGES EXISTANTS .....4
    - 1 - 2 - 2 - 1 - ETAT DE LA TRAVERSEE EXISTANTE DES VOIES .....4
    - 1 - 2 - 2 - 2 - ETAT DES QUAIS.....5
    - 1 - 2 - 2 - 3 - AMENAGEMENTS EXISTANTS AU NIVEAU DU PIGNON SUD DE LA GARE .....5
    - 1 - 2 - 2 - 4 - AMENAGEMENT EXISTANTS COTE HALLE ET COUR MARCHANDISES.....5
    - 1 - 2 - 2 - 5 - ETAT DES CATENAIRES.....5
    - 1 - 2 - 2 - 6 - ETAT DES INSTALLATIONS TELECOM.....5

## 2. ETAT PROJETE 6

- 2 - 1 - DESCRIPTION DU PROJET .....6
  - 2 - 1 - 1 - COTE DEPARTS – ACCES A LA VOIE 1.....6
  - 2 - 1 - 2 - COTE ARRIVEES – ACCES A LA VOIE 2BIS .....8
- 2 - 2 - DESCRIPTION SOMMAIRE DES TRAVAUX .....10
  - 2 - 2 - 1 - INSTALLATIONS DE CHANTIER .....10
  - 2 - 2 - 2 - VRD GROS OEUVRE .....10
  - 2 - 2 - 3 - STRUCTURE .....11
  - 2 - 2 - 4 - SERRURERIE .....13
  - 2 - 2 - 5 - ECLAIRAGE – CFO - CFA.....13
  - 2 - 2 - 6 - CATENAIRES.....14
  - 2 - 2 - 7 - SIGNALISATION ELECTRIQUE .....14
  - 2 - 2 - 8 - MISE AU RAIL : PROTECTION DES PERSONNES CONTRE LES RISQUES ELECTRIQUES  
15
  - 2 - 2 - 9 - SIGNALETIQUE VOYAGEUR .....16

## 3. PLANNING 17

- 3 - 1 - PLANNING .....17

## 4. BUDGET PHASE REA 18

## 5. BUDGET DE L'OPERATION 19

## 6. CONCLUSION 20

## 7. ANNEXES 21

- 7 - 1 - ANNEXE 1 : DRG AURA BFC - NOTE LE TEIL - REGION AURA.PDF .....21

**7 - 2 - ANNEXE 2 : PLANNING AVEC OPTION TRAVAUX 2024 ET 2025 .....21**

**7 - 3 - ANNEXES TECHNIQUES : .....21**

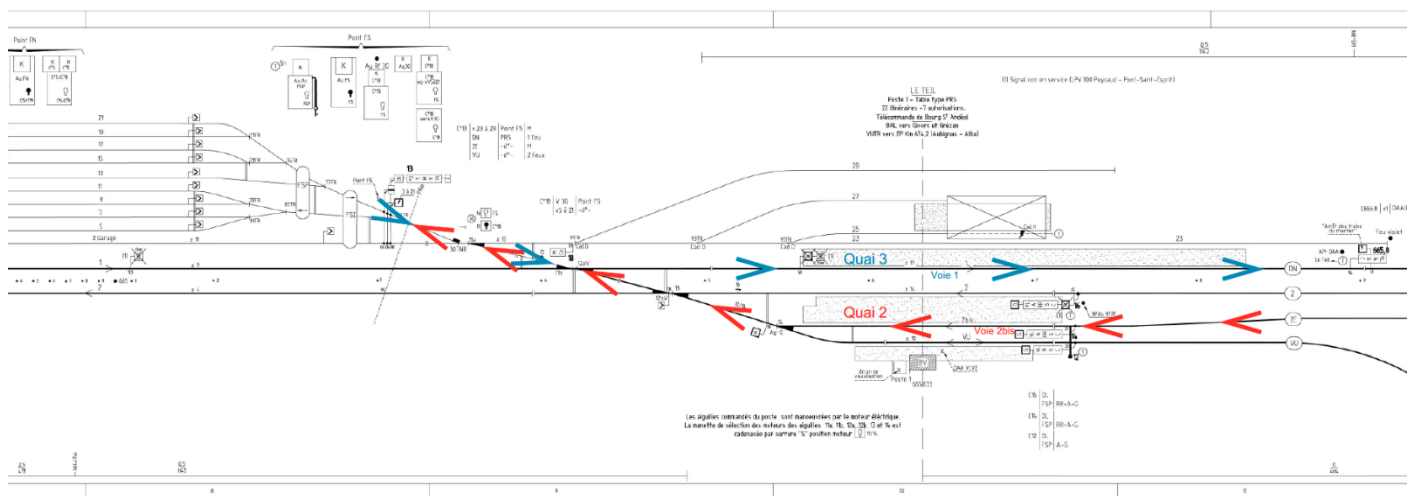


# 1. CONTEXTE ET EXISTANT

## 1 - 1 - OBJET DU PRESENT DOCUMENT

La présente étude a été réalisée dans le cadre de la remise en activité des circulations voyageurs sur la ligne 800 000 en région Occitanie, entre Nîmes et Pont-Saint-Espirit. Cette remise en service conduit à prévoir temporairement le « retournement » des circulations en gare du Teil, dépendant de la région AURA, la manœuvre n'étant pas possible plus au Sud.

A la demande de la région AURA, l'objet du présent document est d'étudier la réouverture provisoire de la gare du Teil à la desserte voyageur avec une hypothèse de train arrivant depuis le Sud via la voie 2 bis, stationnant ensuite dans les voies de service pour repartir via la voie 1.



*Figure 1 - plan de circulation en gare du Teil*

Cette étude APO fait suite à l'étude préliminaire réalisée en juillet 2022.

## 1 - 2 - DESCRIPTION DE L'EXISTANT

La gare du Teil est composée de 3 quais :

- Quai 1 contre le BV à l'Ouest, desservant la voie unique, bien que reprise dans les référentiels, la voie unique est actuellement inutilisée,
- Quai 2 au milieu, desservant les voies 2bis et 2,
- Quai 3 côté cours marchandises, desservant la voie 1



Figure 2 - Plan de situation (géoportail)

### 1 - 2 - 1 - FONCTIONNEMENT ACTUEL DE LA GARE

La gare actuelle n'accueille plus de voyageurs. Elle n'est utilisée qu'exceptionnellement en cas de perturbation rive gauche du Rhône. La traversée des voies ferrées se fait alors via le passage planchéié existant toujours encadrée par des agents de l'EIC et les voyageurs sont pris en charge via des bus dans la cour marchandise.

En temps normal, la cour marchandise est fermée par un portail et n'est accessible que par des agents SNCF habilités.

### 1 - 2 - 2 - ETAT DES OUVRAGES EXISTANTS

#### 1 - 2 - 2 - 1 - ETAT DE LA TRAVERSEE EXISTANTE DES VOIES

La traversée des voies ferrées se fait via un passage planchéié sans signalisation lumineuse ou sonore. En situation dégradée elle est accompagnée par un agent. Le passage planchéié entre les quais 2 et 3 est constitué de zébras jaunes et d'un système de traversée de marque strail au sol, il est en bon état. Le passage planchéié entre le quai 2 et le quai 1 est en mauvais état : Absence de zébra, enrobé entre les voies ferrées pour assurer la traversée.

### 1 - 2 - 2 - 2 - ETAT DES QUAIS

Le quai 3 est en enrobé sur une largeur de 2,1m environ. Il fait une hauteur d'environ 32cm par rapport au rail, il s'agit donc d'un quai bas.

Le quai 2 fait une largeur d'environ 8m.

- Côté voie 2 : Il est en enrobé sur une largeur de 2,1m avec la même hauteur par rapport au rail que le quai 1. Il s'agit donc d'un quai bas. Côté voie 2 bis : le quai est en remblai et vient s'aligner au niveau du ballast et des voies ferrées, on peut considérer une absence de quai.

Le quai 1 est en enrobé. Il vient s'aligner au niveau du ballast et des voies ferrées, il y a également une absence de quai.

### 1 - 2 - 2 - 3 - AMENAGEMENTS EXISTANTS AU NIVEAU DU PIGNON SUD DE LA GARE

Le parvis de la gare est équipé d'un parking. Cependant les voyageurs stationnent hors des marquages au sol ce qui a pour effet d'étendre le stationnement jusque sur le pignon sud du bâtiment. La zone est agrémentée de quelques arbres, on y retrouve un accès au quai depuis un portail et un portillon, un accès à une zone de service SNCF depuis un portail ainsi qu'un accès à un bâtiment annexe. Le signal ferroviaire pour l'arrêt des trains se trouve juste à côté. Le pignon de la gare est pourvu de deux fenêtres au rez-de-chaussée. Les locaux sont inoccupés.

### 1 - 2 - 2 - 4 - AMENAGEMENT EXISTANTS COTE HALLE ET COUR MARCHANDISES

La cour de marchandises comporte une zone de stockage fermée à maintenir. La plateforme ferroviaire est surélevée par rapport à la voirie d'environ 3,5m. Un talus planté vient rattraper le niveau de la rue.

Au niveau de la rue Louis Lacrotte, un parking existant longe la parcelle ferroviaire. Le début de ce parking partie est réservé aux engins de dépannage qui entrent dans le garage attenant.

Côté pont rail, rue du 11 novembre, les trottoirs sont étroits, un bout de mur de soutènement sépare la plateforme ferroviaire de l'espace public puis un talus vient rattraper le niveau sur le linéaire restant.

Cette zone ne comporte pas de clôture délimitant le domaine SNCF.

### 1 - 2 - 2 - 5 - ETAT DES CATENAIRES

La gare du Teil est située au KM 665+633 sur la ligne 800 000 Givors Grezan. Cette ligne est électrifiée en 1500 volts à courant continu. Les voies 1 et 2 sont équipées de caténaire normale aluminium cuivre, la voie 2bis est équipée de caténaire simple aluminium cuivre et la voie 23 de ligne de contact double.

### 1 - 2 - 2 - 6 - ETAT DES INSTALLATIONS TELECOM

A ce jour, il n'y a pas d'information voyageurs en gare du TEIL :

- Absence de téléaffichage
- Sonorisation vétuste sur 2 quais
- Absence de valideurs/ Distributeurs de Billets Régionaux (DBR)
- Absence du réseau informatique de vente Polaris (sur lequel sont raccordés les DBR, valideurs des gares, etc..)

La gare comprend un local télécom dans le prolongement du local AC. Ces équipements (répartiteurs, armoire infranet etc..) sont en lien avec le local signalisation situé à proximité.

## 2. ETAT PROJETE

### 2 - 1 - DESCRIPTION DU PROJET

La solution étudiée est une gare biface avec :

- Un accès au quai attenant à la voie 1 pour les départs de train
- Un accès à un quai provisoire positionné sur la voie unique, attenant à la voie 2bis pour les arrivées de train

Cette solution est provisoire car un projet de réouverture de la voie unique est en cours d'étude et il n'a pas été acté de façon définitive le raccourcissement de la voie de service n°23 située entre la cour marchandises et la voie 1 (il faudra donc pouvoir la restituer dans sa situation d'origine).

#### 2 - 1 - 1 - COTE DEPARTS – ACCES A LA VOIE 1

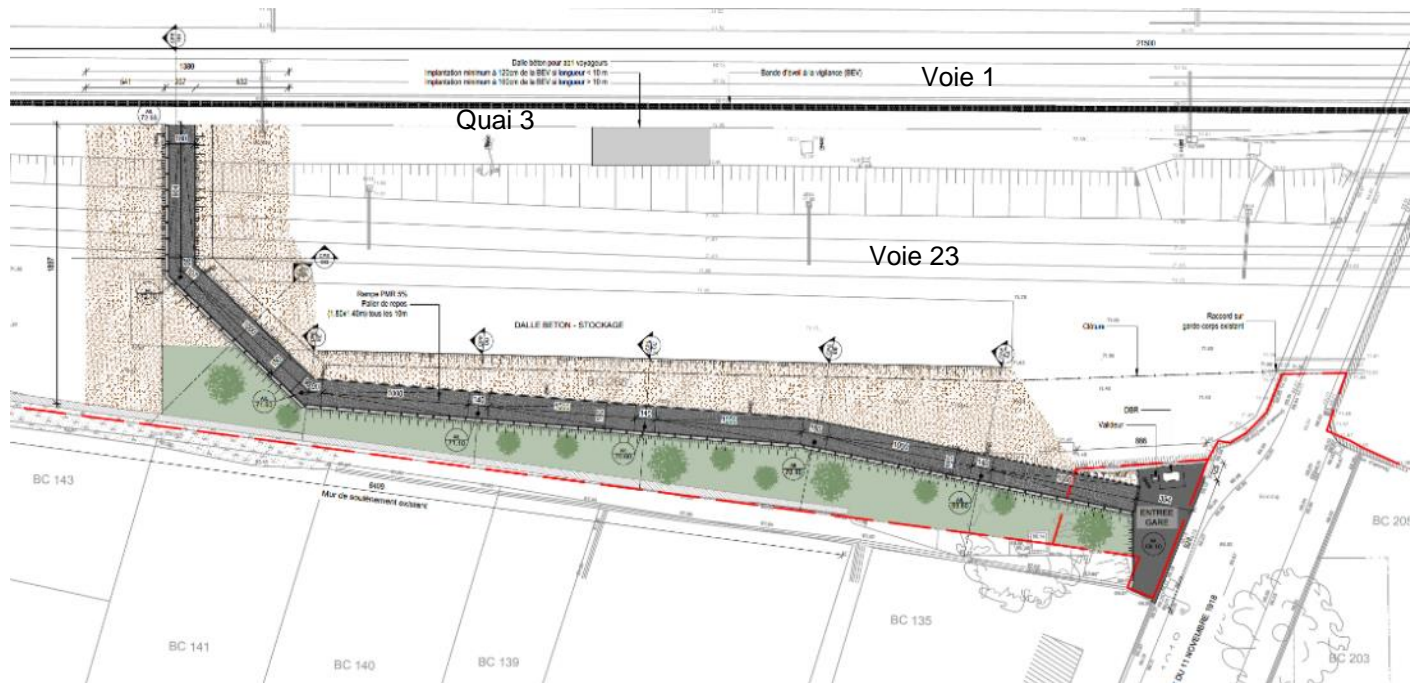


Figure 3 - Aménagement accès quai 3 depuis la rue du 11 novembre

Nous proposons de créer un accès depuis la rue du 11 novembre à proximité du pont rail. Cet accès impliquerait la démolition du retour du mur de soutènement du pont rail, puis la création d'une rampe dans le talus respectant les règles PMR (palier tous les 10m, pente à 5%) jusqu'à atteindre la plateforme ferroviaire et notamment la voie de service n°23. Cette rampe sera bordée d'un espace végétalisé et d'une double lisse main courante.



*Figure 4 - Photo depuis la sortie du tunnel rue du 11 novembre, côté Est, en direction du Sud*

La plateforme devant le trottoir de la rue du 11 novembre sera aménagée en enrobé perméable pour en améliorer l'accessibilité. Les bordures et ressauts seront supprimés.

Puis, la rampe traversera la voie de service n°23 qui devra être raccourcie. Le projet étant provisoire, la voie de service devra être restituée à la fin de la période, aussi nous avons prévu la pose d'un géotextile et d'un remblai sur la voie afin de la traverser en sécurité sans l'abîmer.

Le remblai sera suffisamment élevé pour récupérer la différence de niveau entre la voie de service et le quai 3. Le cheminement du public d'une largeur d'environ 1,8m dans la rampe sera constitué d'une couche d'enrobé perméable et balisé sur la voie 23 par une clôture dont les massifs en béton préfabriqué seront noyés dans le remblai. Celui-ci sera suffisamment large pour inclure la hauteur de la clôture si cette dernière venait à basculer.

Le quai 3 attenant à la voie 1 est un quai bas. L'aménagement étant provisoire et devant être réalisé rapidement, nous n'avons pas prévu de réhausser le quai.

Les extrémités du quai 3 seront clôturées pour empêcher le public d'entrer dans le reste du domaine ferroviaire et d'utiliser facilement la traversée piétonne.

Le quai et la rampe seront pourvu des équipements minimums soit :

- Double lisse dans la rampe,
- Eclairage du cheminement voyageurs : plateforme au niveau de la rue du 11 novembre, rampe et quai 3,

- Bandes d'éveil à la vigilance thermocollées sur toute la longueur du quai,
- Sur la plateforme basse au niveau de la rue du 11 novembre : 1 valideur et 1 DBR,
- Un abri de quai de récupération installé le long du quai 3
- Signalétique voyageur.

L'aménagement étant provisoire, les équipements sont prévus au minimum.

## 2 - 1 - 2 - COTE ARRIVEES – ACCES A LA VOIE 2BIS

Pour des raisons de fonctionnement, les trains s'arrêteront 15m avant un feu de signalisation ferroviaire existant situé 15m au Sud du pignon Sud de la gare.

Nous avons fait le choix de ne pas utiliser le bâtiment voyageur pour accéder au quai posé sur la voie unique pour les raisons suivantes :

- La sortie du hall du bâtiment voyageurs tombe devant le passage planchéié existant ce qui pourrait encourager le public à l'emprunter même si un panneau l'interdit ;
- Les trains stationneront 30m au Sud du pignon Sud, l'utilisation du hall existant du bâtiment voyageurs augmenterait la distance à parcourir par le public ;
- Les diagnostics amiante et plomb n'ont pas été réalisés, mais il est probable au vu de son âge que le hall du bâtiment voyageurs en contienne.

Ainsi nous proposons un accès au quai sur la voie unique au niveau du pignon Sud de la gare. Cet accès est réalisé dans l'emprise de la parcelle SNCF. Il permettra de monter vers un quai provisoire posé sur la voie unique et desservira la voie 2bis. Ce quai sera positionné à 55cm au-dessus des rails, soit une hauteur respectant l'accessibilité PMR.



Figure 3 - Photos depuis le pignon Sud du bâtiment Voyageurs



Figure 4 – Plan général du quai modulaire et de l'accès

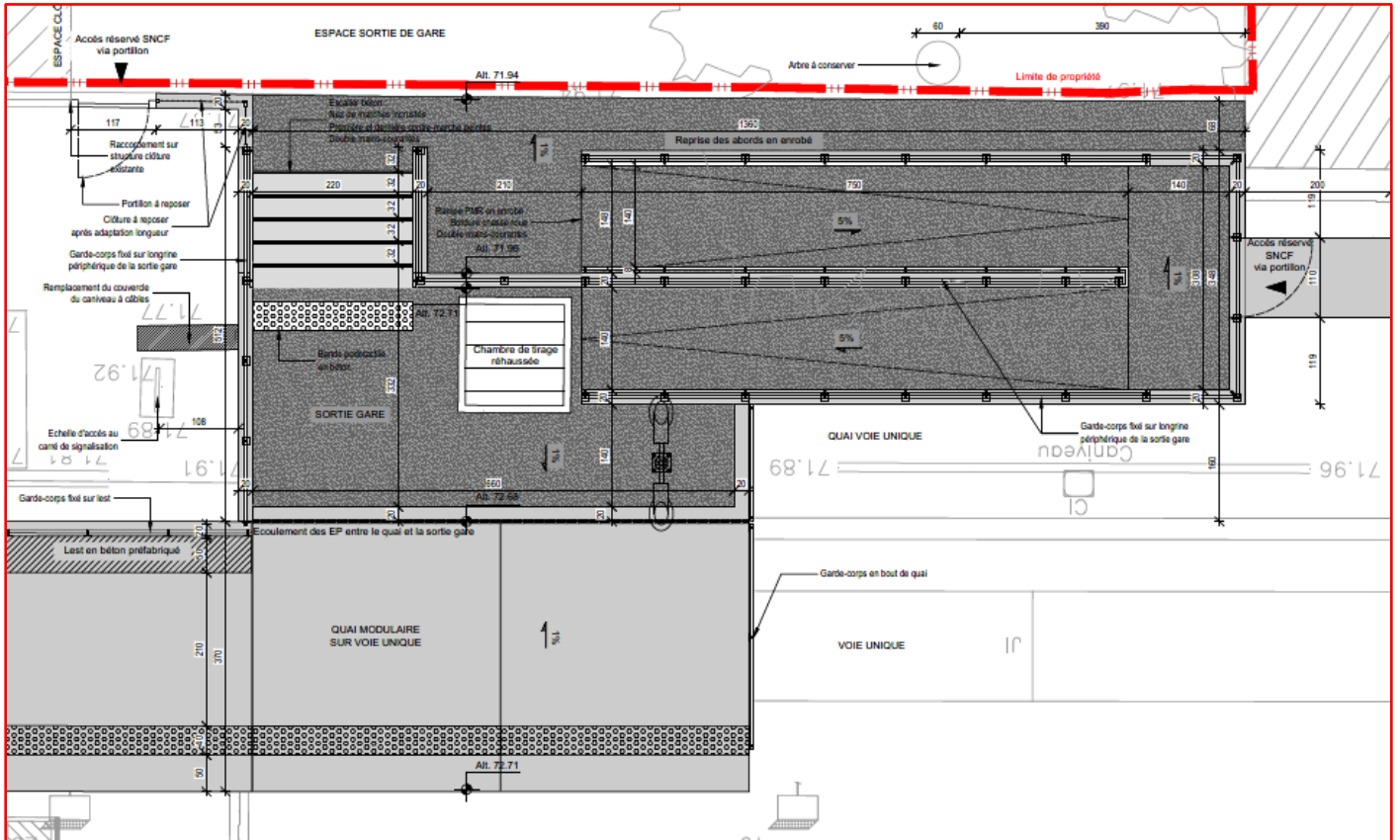


Figure 7 - Aménagement de l'accès au quai modulaire

L'accès sera constitué d'une rampe accessible PMR (pente à 5% et palier de repos) et d'un escalier.

Le quai et l'accès seront pourvus des équipements minimums soit :

- Garde-corps et double lisse pour les escaliers et la rampe d'accès,
- Eclairage de l'accès et du quai,
- Bandes d'éveil à la vigilance thermocollées sur toute la longueur du quai,
- Signalétique voyageur.

L'aménagement étant provisoire, les équipements sont prévus au minimum.

## **2 - 2 - DESCRIPTION SOMMAIRE DES TRAVAUX**

### **2 - 2 - 1 - INSTALLATIONS DE CHANTIER**

Les travaux comprennent :

- Les installations de chantier pour la réalisation des travaux d'aménagement des entrées et sorties de la gare.
- Les études d'exécution pour la réalisation des travaux.

### **2 - 2 - 2 - VRD GROS OEUVRE**

- **Côté départs – accès à la voie 1**

Les travaux comprennent :

- Les travaux préparatoires :
  - Le débroussaillage,
  - La démolition du retour du mur de soutènement du pont rail,
- Les travaux de VRD :
  - La réalisation du sol en enrobé drainant
  - La mise en œuvre d'un caniveau à grille en pied de rampe
- Les travaux de terrassement et reprise de talus :
  - Les divers terrassements pour la réalisation de la rampe et des travaux de gros oeuvre
  - Le profilage des talus autour de la rampe
  - Le remblai sur la voie de service n°23 pour rattraper le niveau du quai 3
  - La mise en place de terre végétale pour planter une partie des talus
- Les travaux de gros œuvre :
  - Les massifs pour les équipements DBR et valideur
  - Les massifs pour la clôture qui délimite et sécurise le domaine ferroviaire
  - Les massifs des candélabres
  - La dalle pour l'abri de quai
  - La longrine le long de toute la rampe d'accès pour fixer la double lisse
- Les travaux divers :
  - La pose de l'abri voyageur de récupération
- Les travaux paysagers :
  - La plantation d'arbustes dans la terre végétale afin de créer un front planté



- **Côté arrivées – accès à la voie 2bis**

Les travaux comprennent :

- Les travaux préparatoires :
  - Le débroussaillage
  - La dépose des clôtures portail et portillon d'accès aux voies ferrées pour créer l'accès au niveau du pignon Sud de la gare
  - La démolition du muret support de la clôture et de l'enrobé à proximité
- Les travaux de VRD :
  - La réhausse d'une chambre de tirage électrique se trouvant dans la zone d'accès
  - Le remplacement des couvercles en béton de caniveau à câble se trouvant dans la zone d'accès
  - La réalisation du sol en enrobé qui constitue l'accès à la gare
- Les travaux de gros œuvre :
  - Les divers terrassements pour la réalisation des travaux de gros œuvre
  - La création du remblai pour créer l'accès qui rejoint le quai sur voie unique à +55cm du rail
  - Les massifs et longrines pour les équipements garde-corps et double lisse
  - Le massif du candélabre ne se trouvant pas sur le quai sur voie unique
  - La création de l'escalier pour le cheminement du public et d'un escalier de service pour rejoindre le bâtiment voyageur

## 2 - 2 - 3 - STRUCTURE

- **Côté arrivées – accès à la voie 2bis**

Il est étudié la création d'un quai sur la voie unique permettant de desservir la voie 2 bis sur laquelle arrivent les trains.

Le quai est provisoire, il est conçu avec une durée de vie limitée à 10 ans : pour cette raison, le projet prévoit la réalisation d'un quai modulaire dont la fabrication, montage et démontage sont simples.

Du point de vue structurel, nous soulignons ce qui suit :

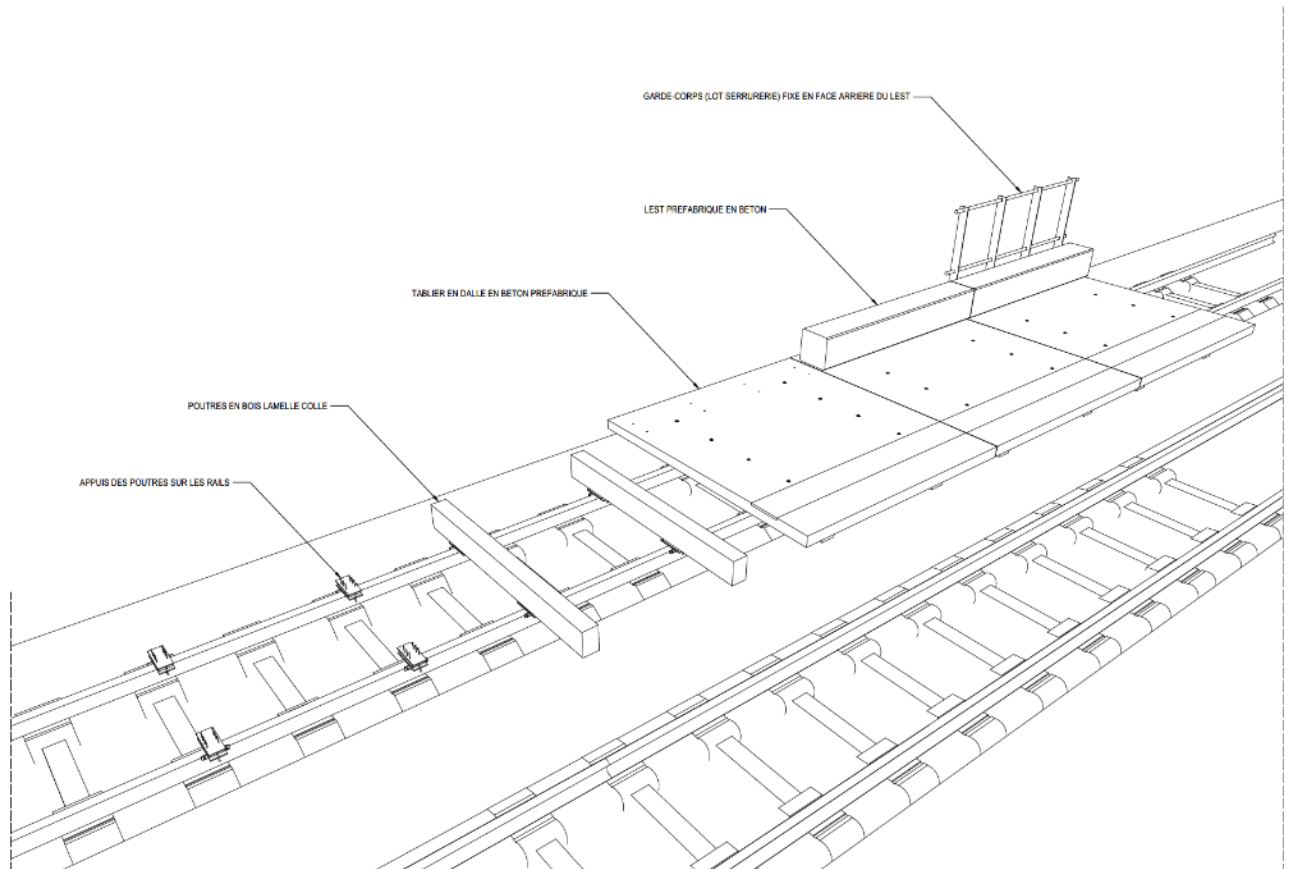
- L'ouvrage est sans fondations à proprement parler : les modules sont posés sur la voie unique. De ce fait, l'ouvrage doit appliquer sur les rails de la voie unique des efforts inférieurs aux efforts que cette voie unique est censée pouvoir reprendre.
- Le futur quai est légèrement désaxé en direction transversale par rapport aux rails de la voie unique. De ce fait, des configurations de chargement asymétriques sont prises en compte. Le soulèvement d'un des appuis est évité.

Le quai sur la voie unique est un ouvrage de 56 modules, composées de

- Appuis métalliques sur les rails de la voie unique
- Poutres en bois lamellé collé

- Dalles préfabriquées en béton armé
- Lest préfabriqués en béton

L'image ci-dessous présente schématiquement ces éléments.



Les travaux de structure consistent à réaliser les études d'exécution de cet ouvrage, à le fabriquer, l'amener sur site et le mettre en place sur la voie unique.

La mise en place sur la voie unique sera réalisée sous consignation caténaire et voie de la voie 2bis, et au moyen de pelles rail route circulant sur la voie 2 bis.

#### 2 - 2 - 4 - SERRURERIE

- **Côté départs – accès à la voie 1**

Les travaux comprennent :

- La main courante double lisse sur toute la longueur de la rampe
- Les clôtures en treillis soudé permettant de clôturer le domaine ferroviaire
- Les clôtures et portillons de bout de quai

- **Côté arrivées – accès à la voie 2bis**

Les travaux comprennent :

- Les gardes corps droits et rampant permettant de protéger le quai sur la voie unique sur toute sa longueur et l'accès des risques de chute
- Les mains courantes double lisse dans l'escalier des voyageurs et la rampe
- Un portillon permettant l'accès à l'escalier de service
- Les reprises de clôture

En bout du quai sur la voie unique, le garde-corps se retourne, il n'y a pas de portillon.

#### 2 - 2 - 5 - ECLAIRAGE – CFO - CFA

- **Côté départs – accès à la voie 1**

Les travaux comprennent :

- Les travaux de CFO
  - La fourniture et la pose de mats d'éclairages sur le cheminement d'accès et sur le quai 3, y compris leur alimentation
  - L'alimentation du DBR et du valideur se trouvant sur la plateforme d'accès rue du 11 novembre

- **Côté arrivées – accès à la voie 2bis**

Les travaux comprennent :

- Les travaux de CFO
  - La fourniture et la pose d'un d'éclairage au niveau de l'accès
  - La fourniture et la pose de mats d'éclairage sur le quai posé sur la voie unique. Ces éclairages seront directement fixés dans les dalles béton qui feront office de massifs, un fourreau cheminera en apparent sous le quai, au-dessus du ballast pour les alimenter
- Les travaux Cfa
  - La fourniture, la pose, le raccordement et la mise en service d'un valideur et d'un DBR se trouvant sur la plateforme d'accès rue du 11 novembre. Ces deux équipements

seront reliés sur des équipements réseau (Digifirst), en gare de le Teil, dans le local télécom situé dans le BV

## 2 - 2 - 6 - CATÉNAIRES

- **Côté arrivées – accès à la voie 2bis**

Les travaux comprennent :

- La mise à la terre de la voie de service n°23 :
  - Suppression de l'alimentation dans la caténaire sur la partie raccourcie provisoirement de la voie 23. La fin de la voie 23 étant alimentée par un sectionneur à talon de mise au rail (sectionneur 601) celui-ci sera placé en position ouvert et condamné avec un cadenas « V » conformément au programme PR PRILY/PR/73-2022. Cela permettra de relier au rail la caténaire de la voie 23 du support caténaire 1101 au 1123 par l'intermédiaire du talon de mise au rail du sectionneur. L'ouverture du sectionneur coupera aussi l'alimentation de la partie de caténaire située entre les isolateurs de section des supports 1099 et 1101 ceci permettant de créer la section neutre entre la caténaire alimentée et la caténaire reliée au rail. Un contrôle des installations (sectionneur 601 et le câble de terre) devra être réalisé.

## 2 - 2 - 7 - SIGNALISATION ELECTRIQUE

Le projet envisagé pour l'aménagement des accès aux quais n'a pas de conséquence pour les équipements de signalisation sur les quais.

- **Côté départs – accès à la voie 1**

Les travaux comprennent :

- La mise en place d'une signalisation de positionnement des circulations ferroviaires pour faciliter les dessertes impliquant la pose de 2 pancartes « L xxx » sur support léger
- L'information du taux de vitesse pour les circulations au départ du quai 3 voie 1 se traduisant par l'implantation des pancartes TIVE 100 et Z au km 665,8. Ce TIVE sera associé à un point d'information vitesse KVB constitué de 2 balises
- L'accès à la voie 1 depuis les voies de service ne nécessite pas de créer de nouveaux itinéraires au poste

L'implantation et le nombre exact de ces pancartes seront déterminés ultérieurement, après application du processus OP00604.

- **Côté arrivées – accès à la voie 2bis**

La voie 2 bis permet de faire aboutir les circulations en provenance du sud en dégageant la voie 2 principale, permettant ainsi le passage des circulations de fret sans trop de perturbation.

L'utilisation des itinéraires existants à destination du faisceau des voies de service 3 à 27 permet la réalisation du « retournement » des circulations.

L'utilisation de la voie 2 bis nécessite de créer un quai provisoire en amont du signal C14 donnant accès au faisceau des voies de service. L'implantation implique la pose de ce quai sur l'emplacement de la voie unique désaffectée à destination de Privas. Ce tronçon de voie n'est pas équipé de circuits de voie. Seules, quelques installations sont susceptibles d'être déposées.

La protection des structures contre les courants et/ou élévation de potentiels sont à prévoir pour la structure du quai modulaire et/ou les installations métalliques susceptibles d'entrer dans le gabarit OCLZ qui seront installées sur le quai provisoire.

Pour le quai provisoire, il est prévu la mise en place d'une signalisation de positionnement longitudinale des circulations ferroviaires pour faciliter la desserte des quais voyageurs par l'implantation d'une pancarte « TT ».

Les travaux comprennent :

- L'installation des pancartes de positionnement des circulations ferroviaires :
  - La mise en place d'une pancarte « TT » sur support léger sur le quai sur voie unique
- La dépose des installations gênant l'installation du quai modulaire provisoire V2bis.

Les éléments identifiés sont :

- Tél C12 ;
- Crocodile C12.
- L'installation d'un feu violet sur le heurtoir provisoire de la voie 23.

## **2 - 2 - 8 - MISE AU RAIL : PROTECTION DES PERSONNES CONTRE LES RISQUES ELECTRIQUES**

La mise au rail des structures métalliques ne nécessite pas de descente de CDPA et peut se faire pour le côté voie 1 avec le raccordement sur l'ID situé au support 1089 et pour le côté voie 2 par un raccordement sur l'ID situé au support 665-30 voie 2. De ce fait il n'a pas été prévu de travaux caténaïres pour cette intervention.

La présente étude prend en compte l'installation d'un câble collecteur sur toute la longueur du quai 3. Ce câble collecteur cheminera dans un fourreau principal (Ø 63 mm) et sera raccordé via un ID (existant) au Retour Courant de Traction.

Des regards de 50x50, judicieusement répartis et éventuellement commun à l'énergie, depuis lesquels des fourreaux de plus petit diamètre (Ø 40 mm) formeront un réseau en étoile permettant la desserte finale vers les masses métalliques des éléments à raccorder

Il faut prévoir un regard aux 2 extrémités du quai pour raccorder en particulier les portillons de bout de quai, le grillage l'encadrant et toutes les autres installations devant être raccordées au câble collecteur.

Pour le quai provisoire, les regards seront positionnés au sol, sous le quai si possible et reliés entre eux par un fourreau (Ø 63 mm) posé en surface.

Les câbles collecteurs de masses seront raccordés au rail :

- sur le Quai 3, par un câble de 70mm<sup>2</sup> Cu à l'intervalle de décharge (ID) présent sur le SC 1089 ;
- sur le Quai voie 2 bis, par un câble de 70mm<sup>2</sup> Cu au point milieu des CI de la LT entre les voies 2 et 2bis au km 665+710.

Sur ces câbles collecteurs de masses seront reliés les éléments métalliques suivants :

- Quai 3 voie 1
  - Les candélabres ;
  - Les clôtures métalliques ;
  - Les mâts métalliques de toute nature ;

- Les portillons d'extrémité de quai et clôtures métalliques associées.
- Quai provisoire voie 2bis :
  - Les candélabres ;
  - Les garde-corps métalliques des escaliers et rampe ;
  - Les garde-corps métalliques en périphérie du quai provisoire.

A ce titre, pour les 2 quais, la continuité électrique des structures métalliques (garde-corps, structure, ...) présentes sur le quai devra être réalisée lors de la pose.

## 2 - 2 - 9 - SIGNALETIQUE VOYAGEUR

Une signalétique voyageurs adaptée sera prévue sur les deux accès.

## 3. PLANNING

### 3 - 1 - PLANNING

Les travaux sont réalisés dans le domaine ferroviaire, aussi le sujet le plus impactant est d'obtenir des plages travaux à proximité des voies 2bis et 1. Les plages travaux pour les chantiers sont habituellement définies 4 à 5 ans en avance afin de s'intégrer avec les autres travaux de la ligne, avec la circulation des trains et de mobiliser les ressources SNCF correspondantes. Dans le cas de ce projet, la réalisation est demandée au plus tôt, dans des délais aussi courts le but est de diminuer au maximum les besoins en plage travaux ferroviaire afin de réussir à trouver des créneaux et du personnel dans le planning déjà arrêté pour la gare.

De ce fait nous avons privilégié des solutions rapides à mettre en œuvre :

- Pour desservir la voie 2bis nous avons étudié un quai directement posé sur les rails de la voie unique attenante ce qui permet de s'affranchir des fondations des ouvrages et de la dépose de la voie qui auraient nécessité un temps beaucoup plus long.
- Pour desservir la voie 1 nous avons étudié la réutilisation du quai 3 sans augmenter sa hauteur en dérogation aux règles d'accessibilité. Cette solution est moins confortable pour les usagers mais permet de ne pas demander une longue plage de coupure sur la voie 1 pour la réalisation de la réhausse du quai.

Avec ces propositions nous réussissons à réduire la demande en plage travaux à 4 à 5 semaines de coupure de la voie 2bis sur des fenêtres entre trains de minimum 5h.

2 plannings ont été étudiés, l'un partant de l'hypothèse de travaux prévus en 2024 et l'autre avec des travaux prévus en 2025

**Attention, le planning travaux, option 2024 n'est valide que sous réserve de la signature par les deux partenaires état et région de la cfi rea en septembre 2023**

**VOIR ANNEXE 2 : PLANNING AVEC OPTION 2024 ET 2025.**

#### 4. BUDGET PHASE REA

Lots	K€ CE 2022
<b>A - Acquisitions foncières</b>	—
	-
<b>B - MBP</b>	<b>1 421</b>
<b>B1 - Travaux (ext)</b>	<b>1 331</b>
<b>B2 - SLG</b>	<b>90</b>
<b>B3 Matieres</b>	-
<b>C - PR</b>	<b>142</b>
<b>D - MOE</b>	<b>138</b>
<b>E - MOA</b>	<b>83</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1 784</b>

Sur la base des derniers indices d'actualisation connus, la phase REA est estimée à :

1983 k€ courants si hypothèse REA 2024

2049 k€ courants si hypothèse REA 2025



## 5. BUDGET DE L'OPERATION

Historique des Conventions de Financement

- La CFI pour l'Etude préliminaire N220016 a été signée le 15/04/2022 pour un montant de 150K€ HT Courants
- La CFI pour l'étude APO Projet N220051 a été signée le 24/01/2023 pour un montant de 304K€ HT Courants (284K€ Constants CE 2022)

Le Budget total de l'opération proposé en € Courants CE 2022 ( date de REA non définie à ce jour ) :

Lots	APO K€ CE 2022	REA K€ CE 2022	Total PROJET K€ CE 2022
<b>A - Acquisitions foncières</b>	<b>0</b>	<b>—</b>	<b>—</b>
<b>B - MBP</b>	<b>40</b>	<b>1 421</b>	<b>1 421</b>
<b>B1 - Travaux (ext)</b>	<b>40</b>	<b>1 331</b>	
<b>B2 - Sécurité INFRAPOLE</b>		<b>90</b>	
<b>B3 Matieres</b>		<b>-</b>	
<b>C - PR</b>	<b>20</b>	<b>142</b>	<b>162</b>
<b>D - MOE</b>	<b>149</b>	<b>138</b>	<b>287</b>
<b>E - MOA</b>	<b>75</b>	<b>83</b>	<b>158</b>
<b>TOTAL</b>	<b>284 K€</b>	<b>1784 K€</b>	<b>2218 K€</b>

Sur la base des derniers indices d'actualisation connus, le budget de l'opération est estimé à :

2287 k€ courants si hypothèse REA 2024, arrondis à 2290 k€

2353 k€ courants si hypothèse REA 2025, arrondis à 2350 k€

## 6. CONCLUSION

Le projet étudie une solution pour rouvrir la gare du Teil dans les délais les plus courts et avec le minimum de travaux afin de limiter le coût du projet censé être temporaire (10ans)

La solution proposée permet :

Pour la Sortie de Gare :

- D'éviter la dépose de la voie Unique et le terrassement.
- la réalisation d'un quai modulaire dont la fabrication, montage et démontage simple et réversible

Pour l'entrée de Gare :

- Un raccourcissement de V23 provisoire et réversible
- D'éviter des travaux de quais lourds nécessitant des interceptions sur Voie Principale et de remise en conformité coûteuses. L'inconvénient étant que le quai 3 ré-ouvert ne sera pas conforme à la STI PMR.

Le fonctionnement proposé de cette gare bi-face nécessite d'ouvrir un accès au public à l'Est des voies ferrées sur la rue du 11 novembre.

Cette rue est sous périmètre de la ville du Teil et cette dernière devra être associée à la réalisation de cet accès, notamment au niveau de la signalétique routière.

Enfin cette solution nécessite de s'assurer au plus tôt des possibilités de l'obtention de plages travaux ferroviaires pour fin 2024, dont les durées et quantités nécessaires dépendent notamment de l'acceptation de la dérogation d'accessibilité concernant le quai 3.

## 7. ANNEXES

### 7 - 1 - ANNEXE 1 : DRG AURA BFC - NOTE LE TEIL - REGION AURA.PDF

### 7 - 2 - ANNEXE 2 : PLANNING AVEC OPTION TRAVAUX 2024 ET 2025

### 7 - 3 - ANNEXES TECHNIQUES :

#### - **Marché entrée de gare :**

##### o **Pièces écrites :**

###### ▪ CCTP :

- AREP\_LTL\_PH2\_PRO\_G0001\_B : CCTP lot 01 installations de chantier
- AREP\_LTL\_PH2\_PRO\_G0002\_A : CCTP lot 02 Terrassement VRD et Gros œuvre
- AREP\_LTL\_PH2\_PRO\_G0003\_A : CCTP lot 03 Serrurerie
- AREP\_LTL\_PH2\_PRO\_G0004\_B : CCTP lot 04 CFO, éclairage, Cfa

###### ▪ DPGF : AREP\_LTL\_PH2\_PRO\_G0101\_B

###### ▪ PO : AREP\_LTL\_PH2\_PRO\_G0102\_B

▪

##### o **Pièces graphiques :**

###### ▪ Plan existant : AREP\_LTL\_PH2\_PRO\_A0001\_A

###### ▪ Plan projet : AREP\_LTL\_PH2\_PRO\_A0002\_A

###### ▪ Carnet de détails zone entrée de gare : AREP\_LTL\_PH2\_PRO\_A0101\_A

###### ▪ Carnet de détails serrurerie : AREP\_LTL\_PH2\_PRO\_A0102\_A

###### ▪ Plan de dépose et existant - Plan cheminements CFO et éclairage : AREP\_LTL\_PH2\_PRO\_E0001\_A

###### ▪ Plan projet - Plan cheminements CFO et éclairage : AREP\_LTL\_PH2\_PRO\_E0002\_A

#### - **Marché sortie de gare :**

##### o **Pièces écrites :**

###### ▪ CCTP :

- AREP\_LTL\_PH1\_PRO\_G0001\_A : CCTP lot 01 installations de chantier
- AREP\_LTL\_PH1\_PRO\_G0002\_A : CCTP lot 02 VRD et Gros œuvre
- AREP\_LTL\_PH1\_PRO\_G0003\_A : CCTP lot 03 Structure
- AREP\_LTL\_PH1\_PRO\_G0004\_A : CCTP lot 04 Serrurerie
- AREP\_LTL\_PH1\_PRO\_G0005\_A : CCTP lot 05 CFO, éclairage
- AREP\_LTL\_PH1\_PRO\_G0006\_A : Annexe CCTP lot 03

###### ▪ DPGF : AREP\_LTL\_PH1\_PRO\_G0101\_A

###### ▪ PO : AREP\_LTL\_PH1\_PRO\_G0102\_A

###### ▪ Planning : AREP\_LTL\_PH1\_PRO\_G0201\_A

▪

##### o **Pièces graphiques :**

###### ▪ Plan existant : AREP\_LTL\_PH1\_PRO\_A0001\_A

###### ▪ Plan projet : AREP\_LTL\_PH1\_PRO\_A0001\_A

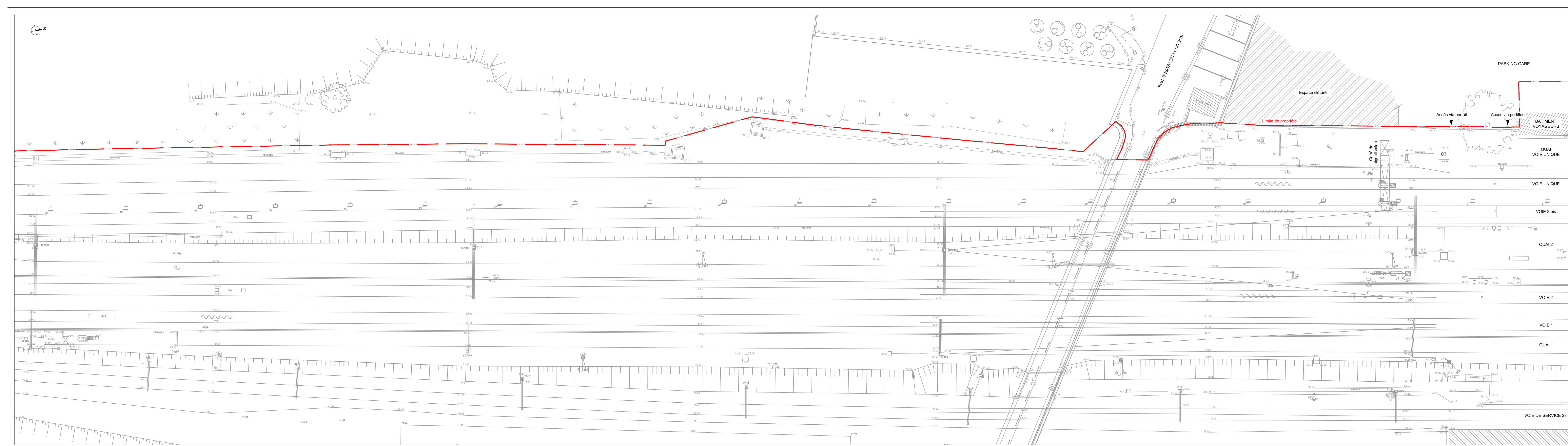
###### ▪ Carnet de détails zone sortie de gare : AREP\_LTL\_PH1\_PRO\_A0101\_A

- Carnet de détails serrurerie : AREP\_LTL\_PH1\_PRO\_A0101\_A
- Plan cheminements CFO et éclairage : AREP\_LTL\_PH1\_PRO\_E0001\_A
- Plan de calepinage du quai sur la voie unique : AREP\_LTL\_PH1\_PRO\_S0001\_A
- Carnet de détails quai sur voie unique : AREP\_LTL\_PH1\_PRO\_S0101\_A
- Carnet de phasage quai sur voie unique : AREP\_LTL\_PH1\_PRO\_S0102\_A

## Annexe 1

DRG AURA BFC - note Le Teil - Region AURA.pdf





# GARE DU TEIL

## Rive droite du Rhône - Phase 1



Adresse du Projet :  
1 Place Pierre Semard  
07400 LE TEIL

N° LIGNE / PK :  
Ligne 800 000  
PK entre 665 et 666

**GARES & CONNEXIONS** - Direction Régionale des Gares AURA  
Adresse : Tour Part Dieu, 29e - 129 rue Servient, 69003 LYON  
Directeur de Projet : Philippe MILLET  
Email : philippe.millet@sncf.fr



MAITRISE D'OUVRAGE

**AREP** - Management de projet AMO  
Adresse : Tour Part Dieu, 29e - 129 rue Servient, 69003 LYON  
Conducteur de Projet : David ARNAUDON  
Email : ext.david.arnaudon@sncf.fr



ARCHITECTE

**GARES & CONNEXIONS** - Direction Régionale des Gares AURA  
Adresse : Tour Part Dieu, 29e - 129 rue Servient, 69003 LYON  
Architecte : Simon BERGOUNIOUX  
Email : simon.bergouniou@sncf.fr



MAITRISE D'OEUVRE

**GARES & CONNEXIONS** - Direction Régionale des Gares AURA  
Adresse : Tour Part Dieu, 29e - 129 rue Servient, 69003 LYON  
Responsable Pôle CR : Thibaud CHONE  
Email : thibaud.chone@sncf.fr



**AREP** - Architecture - Studio 9  
Adresse : Tour Part Dieu, 29e - 129 rue Servient, 69003 LYON  
Fonction : Sandrine DUCLAUX  
Email : sandrine.duclaux@arep.fr



### ETUDE PRO/DCE

#### ARCHITECTURE

#### PIECES GRAPHIQUES

#### PLANS GENERAUX

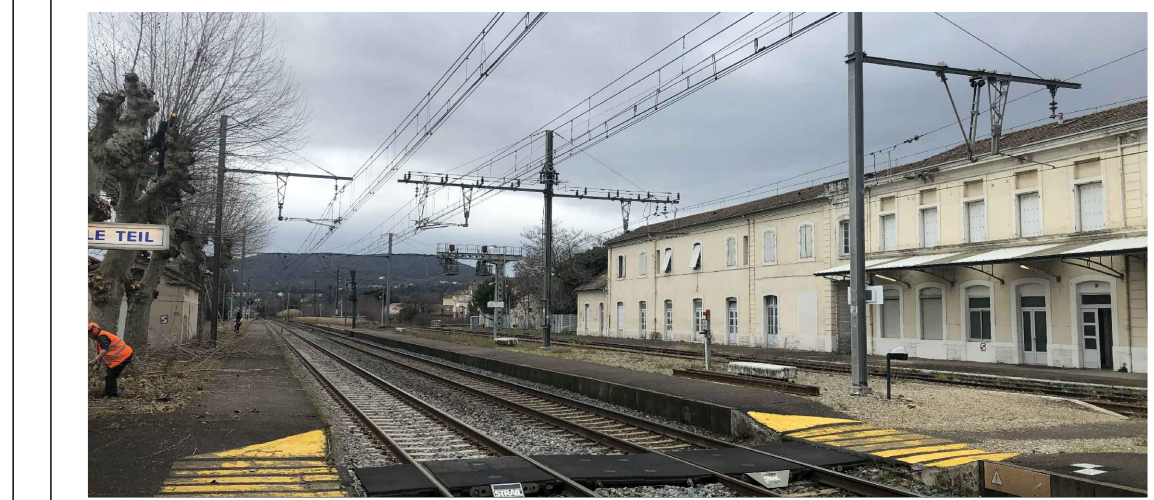
#### PLAN EXISTANT

Code affaire : 1012050-00		Date : 16/02/2023		Echelle :	
AREP	LTl	PH1	PRO	A0001	A
EMETTEUR	LOCALISATION	PROJET	PHASE	METIER + NUMERO DU DOCUMENT	INDICE

EDITION 04/2022

# GARE DU TEIL

## Rive droite du Rhône - Phase 1



Adresse du Projet :  
1 Place Pierre Semard  
07400 LE TEIL

N° LIGNE / PK :  
Ligne 800 000  
PK entre 665 et 666

**GARES & CONNEXIONS - Direction Régionale des Gares AURA**  
Adresse : Tour Part Dieu, 29e - 129 rue Servient, 69003 LYON  
Directeur de Projet : Philippe MILLET  
Email : philippe.millet@snct.fr Tel : 06 29 21 86 70



**AREP - Management de projet AMO**  
Adresse : Tour Part Dieu, 29e - 129 rue Servient, 69003 LYON  
Conducteur de Projet : David ARNAUDON  
Email : ext.david.arnaudon@snct.fr Tel : 06 23 53 42 71



**GARES & CONNEXIONS - Direction Régionale des Gares AURA**  
Adresse : Tour Part Dieu, 29e - 129 rue Servient, 69003 LYON  
Architecte : Simon BERGOUNIOUX  
Email : simon.bergounioux@snct.fr Tel : 07 77 89 82 27



**GARES & CONNEXIONS - Direction Régionale des Gares AURA**  
Adresse : Tour Part Dieu, 29e - 129 rue Servient, 69003 LYON  
Responsable Pôle CR : Thibaud CHONE  
Email : thibaud.chone@snct.fr Tel : 06 35 56 22 59



**AREP - Architecture - Studio 9**  
Adresse : Tour Part Dieu, 29e - 129 rue Servient, 69003 LYON  
Fonction : Sandrine DUCLAUX  
Email : sandrine.duclaux@arep.fr Tel : 06 24 41 65 28



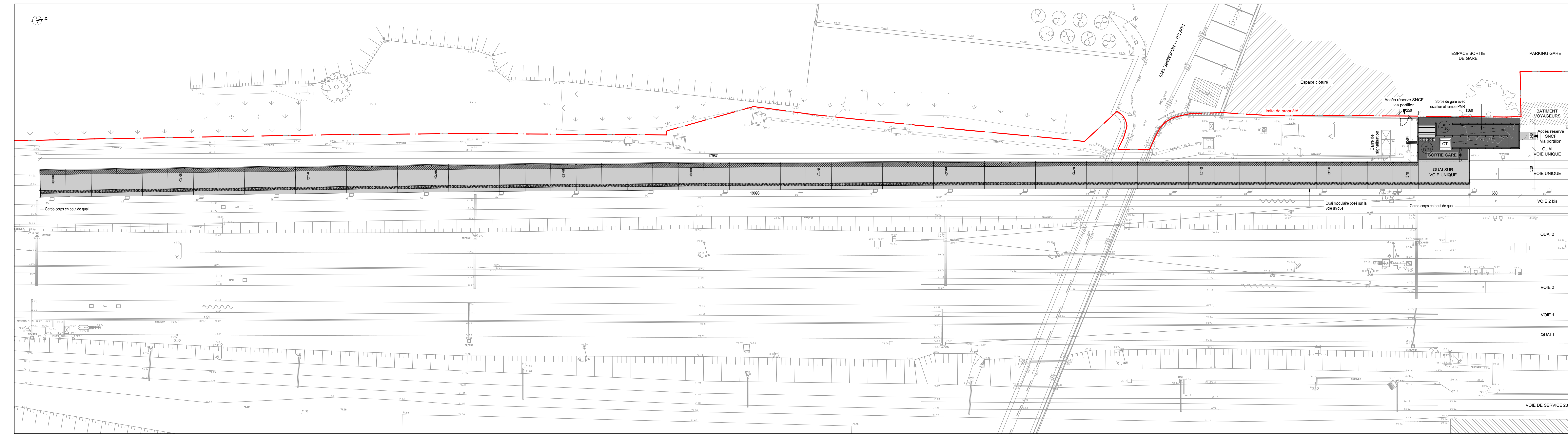
**ETUDE PRO/DCE**

ARCHITECTURE

PIECES GRAPHIQUES  
PLANS GENERAUX  
PLAN PROJET

Code affaire : 1012050-00		Date : 16/02/2023		Echelle :	
AREP	LTl	PH1	PRO	A0002	A
EMETTEUR	LOCALISATION	PROJET	PHASE	METIER + NUMERO DU DOCUMENT	INDICE

EDITION 04/2022





# GARE DU TEIL

## Rive droite du Rhône - Phase 1



Adresse du Projet :  
1 Place Pierre Semard  
07400 LE TEIL

N° LIGNE / PK :  
Ligne 800 000  
PK entre 665 et 666

### GARES & CONNEXIONS - Direction Régionale des Gares AURA

Adresse : Tour Part Dieu, 29e - 129 rue Servient, 69003 LYON

Directeur de Projet : Philippe MILLET

Email : philippe.millet@sncf.fr

Tel : 06 29 21 86 70



MAITRISE D'OUVRAGE

### AREP - Management de projet AMO

Adresse : Tour Part Dieu, 29e - 129 rue Servient, 69003 LYON

Conducteur de Projet : David ARNAUDON

Email : ext.david.arnaudon@sncf.fr

Tel : 06 23 53 42 71



### GARES & CONNEXIONS - Direction Régionale des Gares AURA

Adresse : Tour Part Dieu, 29e - 129 rue Servient, 69003 LYON

Architecte : Simon BERGOUNIOUX

Email : simon.bergounioux@sncf.fr

Tel : 07 77 89 82 27



ARCHITECTE

### GARES & CONNEXIONS - Direction Régionale des Gares AURA

Adresse : Tour Part Dieu, 29e - 129 rue Servient, 69003 LYON

Responsable Pôle CR : Thibaud CHONE

Email : thibaud.chone@sncf.fr

Tel : 06 35 56 22 59



MAITRISE D'OEUVRE

### AREP - Architecture - Studio 9

Adresse : Tour Part Dieu, 29e - 129 rue Servient, 69003 LYON

Fonction : Sandrine DUCLAUX

Email : sandrine.duclaux@arep.fr

Tel : 06 24 41 65 28



## ETUDE PRO/DCE

### ARCHITECTURE

PIECES GRAPHIQUES

CARNET DE DETAILS

ZONE SORTIE DE GARE

Code affaire : 1012050-00

Date : 16/02/2023

Echelle :

AREP

EMETTEUR

LTL

LOCALISATION

PH1

PROJET

PRO

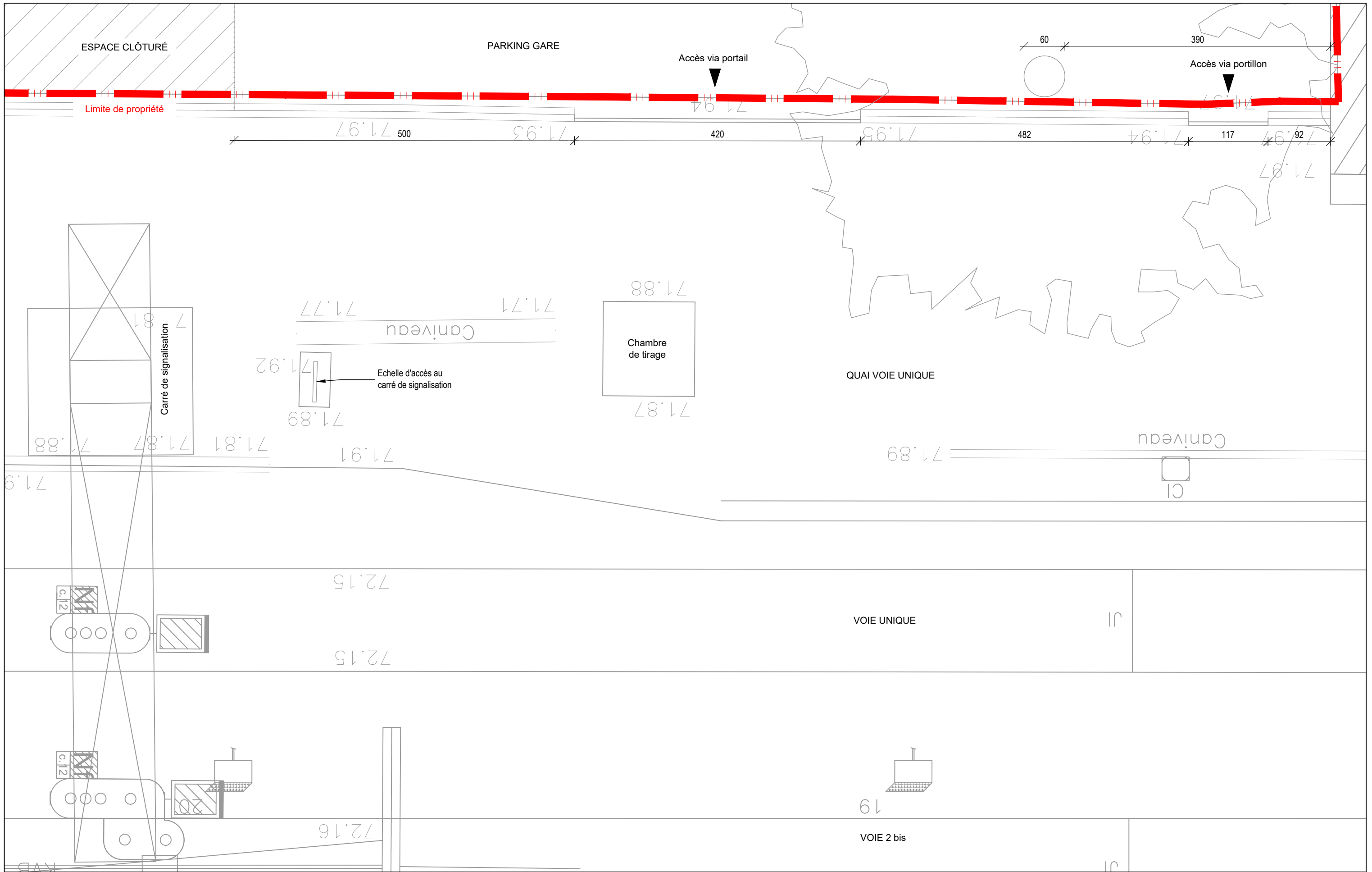
PHASE

A0101

METIER + NUMERO DU DOCUMENT

A

INDICE



EDITION 10/2020

MOA :

MOE :

**GARE DU TEIL**  
Rive droite du Rhône - Phase 1

**PLAN EXISTANT**  
ZONE SORTIE DE GARE  
CARNET DE DETAILS

1012050-00  
16/02/2023  
1/50

**AREP**  
EMETTEUR

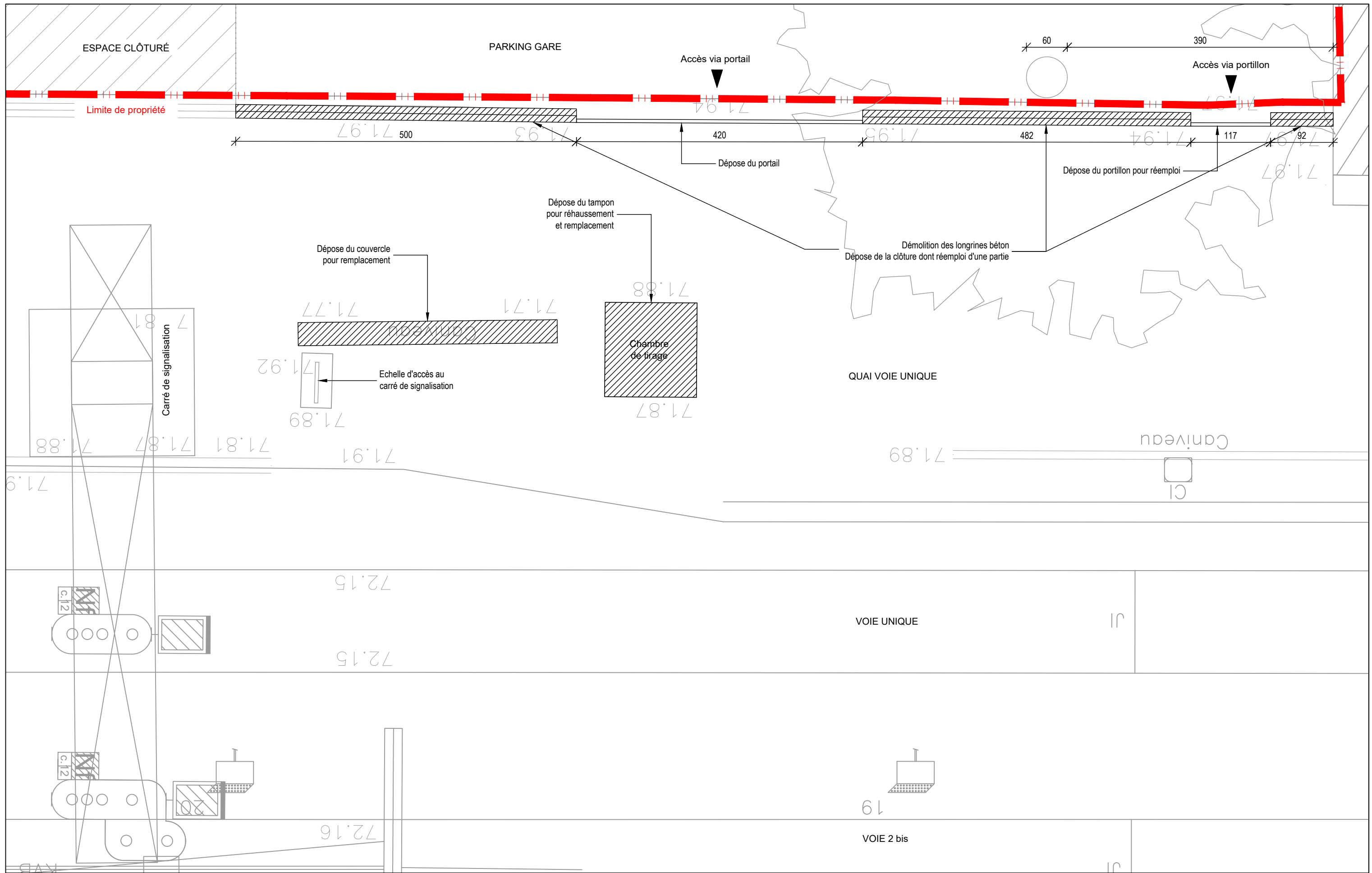
**LTL**  
LOC.

**PH1**  
PROJET

**PRO**  
PHASE

**A0101-1/3**  
METIER + N° DOCUMENT

**A**  
INDICE



EDITION 10/2020

MOA : **SNCF** **AREP**  
 MANAGEMENT DE PROJET AMO  
 GARES & COMMERCIAL

MOE : **SNCF** **AREP**  
 GARES & COMMERCIAL

**GARE DU TEIL**  
 Rive droite du Rhône - Phase 1

**PLAN DEMOLITION**  
 ZONE SORTIE DE GARE  
 CARNET DE DETAILS

1012050-00  
 16/02/2023  
 1/50

**AREP**  
 EMETTEUR

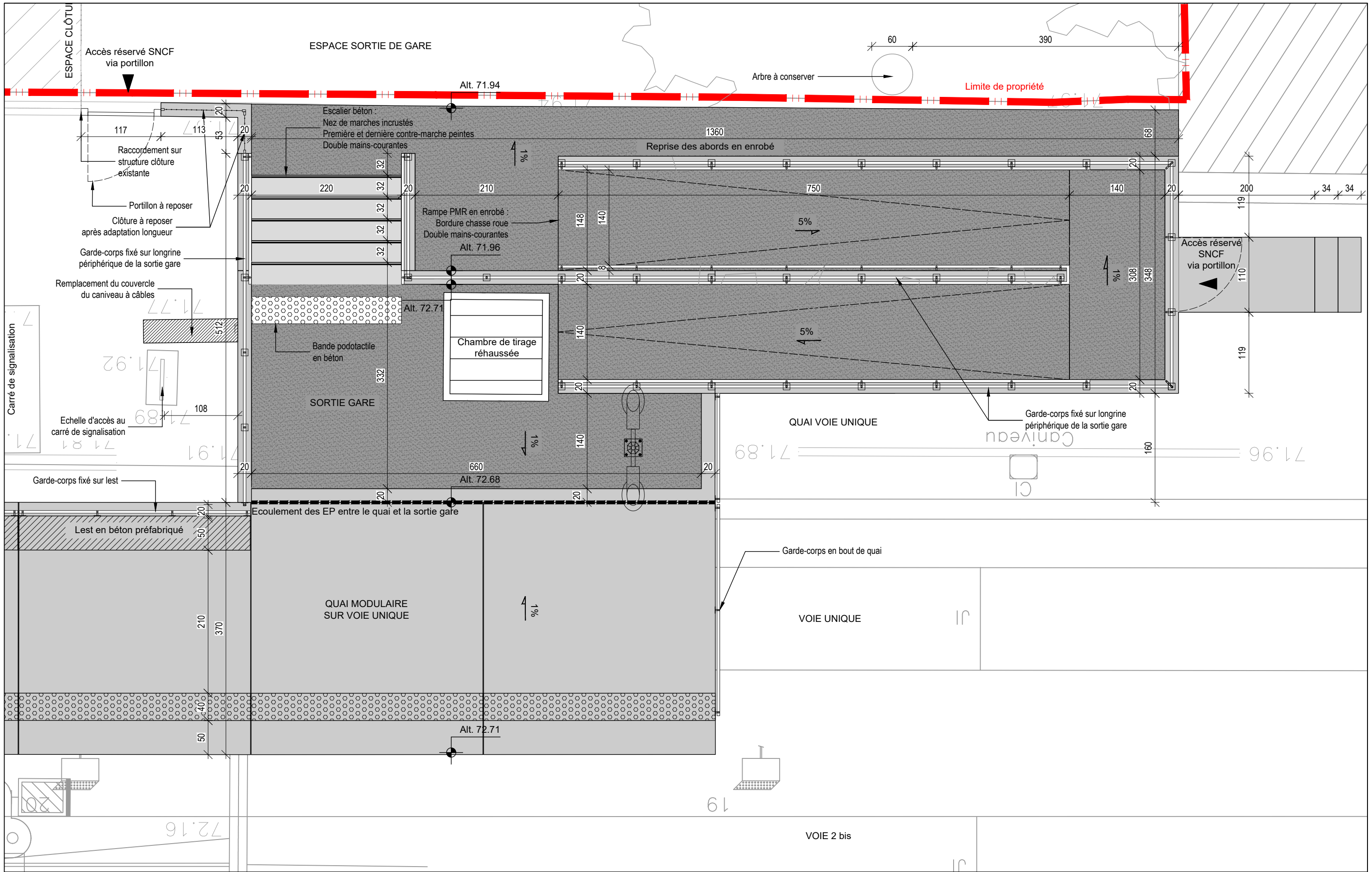
**LTL**  
 LOC.

**PH1**  
 PROJET

**PRO**  
 PHASE

**A0101-2/3**  
 METIER + N° DOCUMENT

**A**  
 INDICE



EDITION 10/2020

MOA : **SNCF GARES & COMMERCIAL** **AREP** MANAGEMENT DE PROJET AMO

MOE : **SNCF GARES & COMMERCIAL** **AREP**

**GARE DU TEIL**  
Rive droite du Rhône - Phase 1

**PLAN PROJET**  
ZONE SORTIE DE GARE  
CARNET DE DETAILS

1012050-00  
16/02/2023  
1/50

**AREP**  
EMETTEUR

**LTL**  
LOC.

**PH1**  
PROJET

**PRO**  
PHASE

**A0101-3/3**  
METIER + N° DOCUMENT

**A**  
INDICE

# GARE DU TEIL

## Rive droite du Rhône - Phase 1



Adresse du Projet :  
1 Place Pierre Semard  
07400 LE TEIL

N° LIGNE / PK :  
Ligne 800 000  
PK entre 665 et 666

### GARES & CONNEXIONS - Direction Régionale des Gares AURA

Adresse : Tour Part Dieu, 29e - 129 rue Servient, 69003 LYON

Directeur de Projet : Philippe MILLET

Email : philippe.millet@sncf.fr

Tel : 06 29 21 86 70



MAITRISE D'OUVRAGE

### AREP - Management de projet AMO

Adresse : Tour Part Dieu, 29e - 129 rue Servient, 69003 LYON

Conducteur de Projet : David ARNAUDON

Email : ext.david.arnaudon@sncf.fr

Tel : 06 23 53 42 71



### GARES & CONNEXIONS - Direction Régionale des Gares AURA

Adresse : Tour Part Dieu, 29e - 129 rue Servient, 69003 LYON

Architecte : Simon BERGOUNIOUX

Email : simon.bergounioux@sncf.fr

Tel : 07 77 89 82 27



ARCHITECTE

### GARES & CONNEXIONS - Direction Régionale des Gares AURA

Adresse : Tour Part Dieu, 29e - 129 rue Servient, 69003 LYON

Responsable Pôle CR : Thibaud CHONE

Email : thibaud.chone@sncf.fr

Tel : 06 35 56 22 59



MAITRISE D'OEUVRE

### AREP - Architecture - Studio 9

Adresse : Tour Part Dieu, 29e - 129 rue Servient, 69003 LYON

Fonction : Sandrine DUCLAUX

Email : sandrine.duclaux@arep.fr

Tel : 06 24 41 65 28



## ETUDE PRO/DCE

ARCHITECTURE

PIECES GRAPHIQUES  
CARNET DE DETAILS  
SERRURERIE

Code affaire : 1012050-00

Date : 16/02/2023

Echelle :

AREP

EMETTEUR

LTL

LOCALISATION

PH1

PROJET

PRO

PHASE

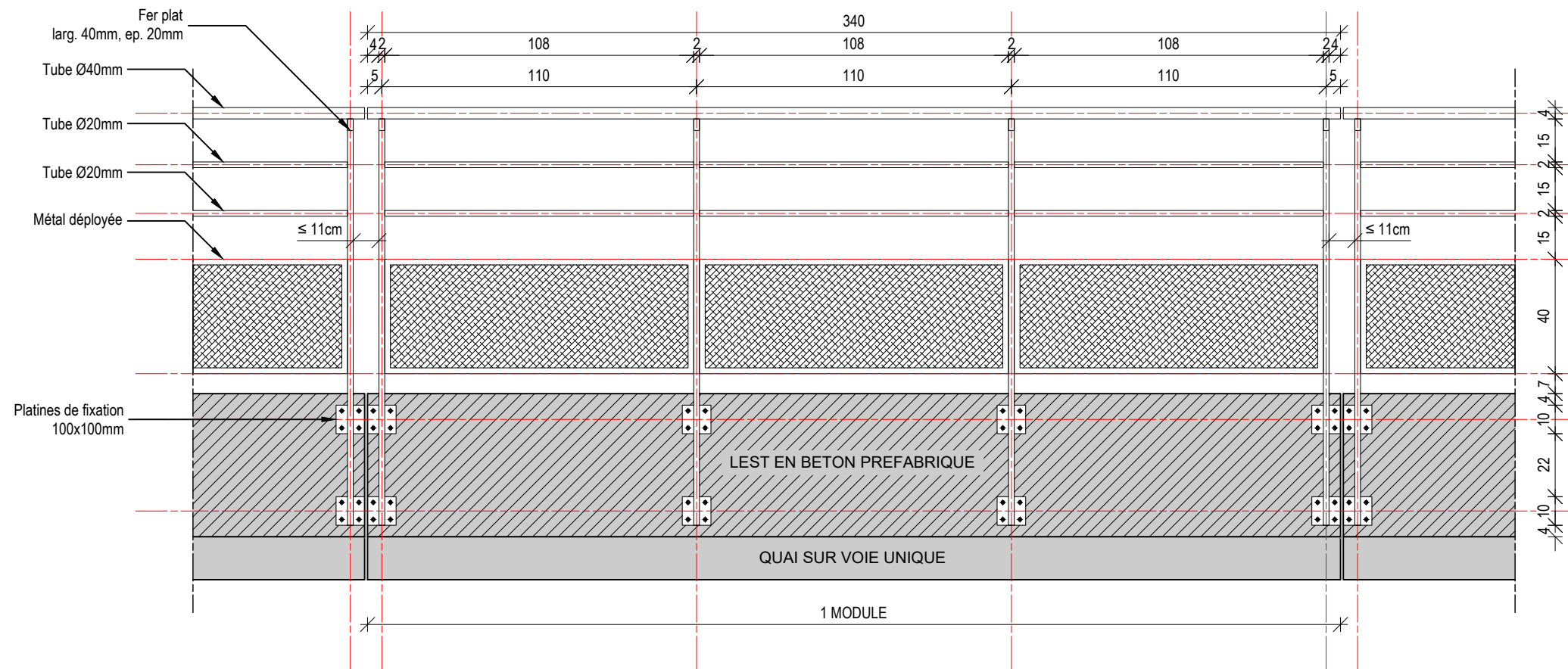
A0102

METIER + NUMERO DU DOCUMENT

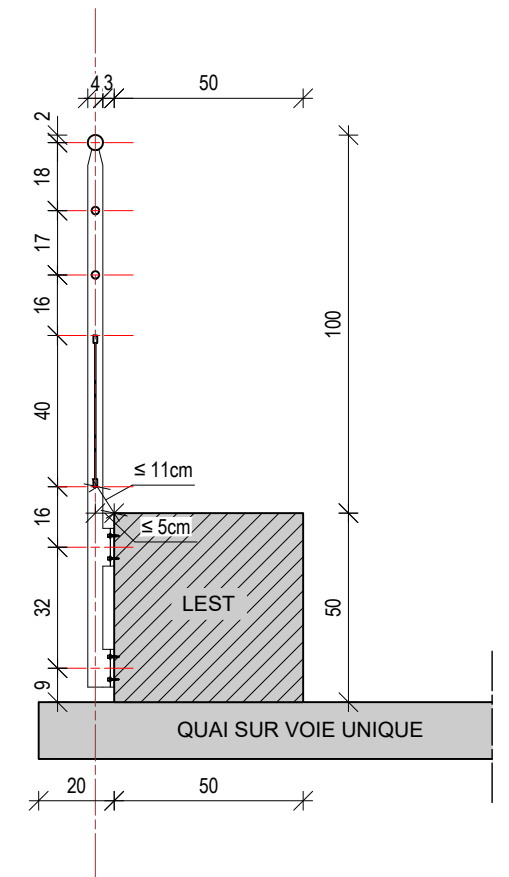
A

INDICE

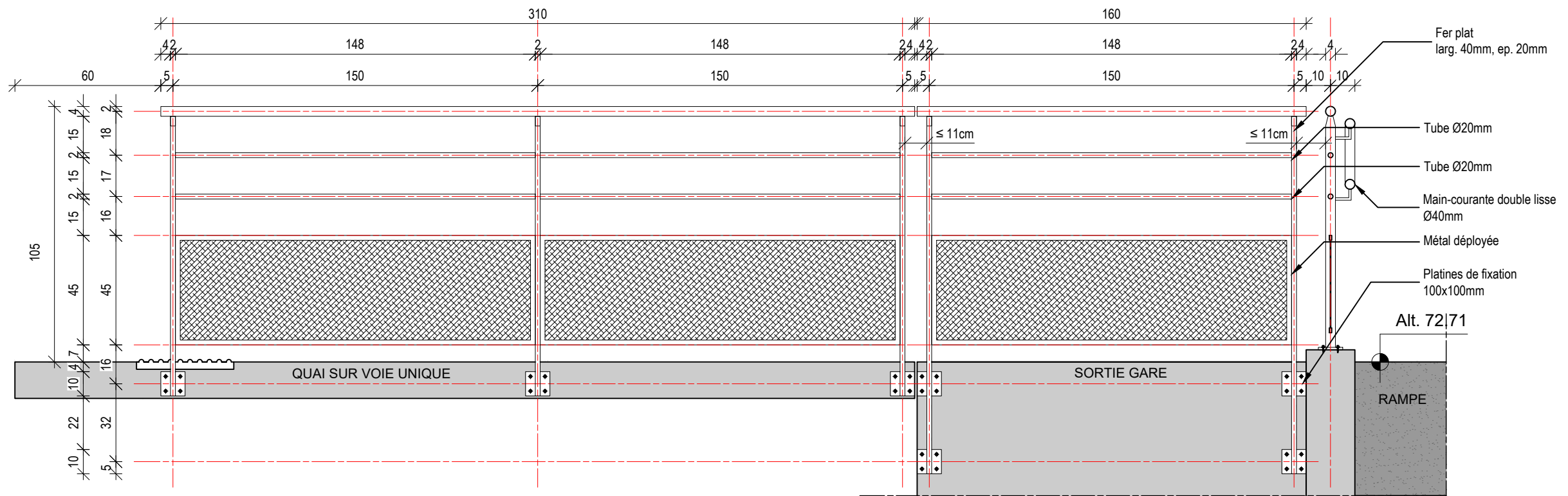
VUE LONGITUDINALE



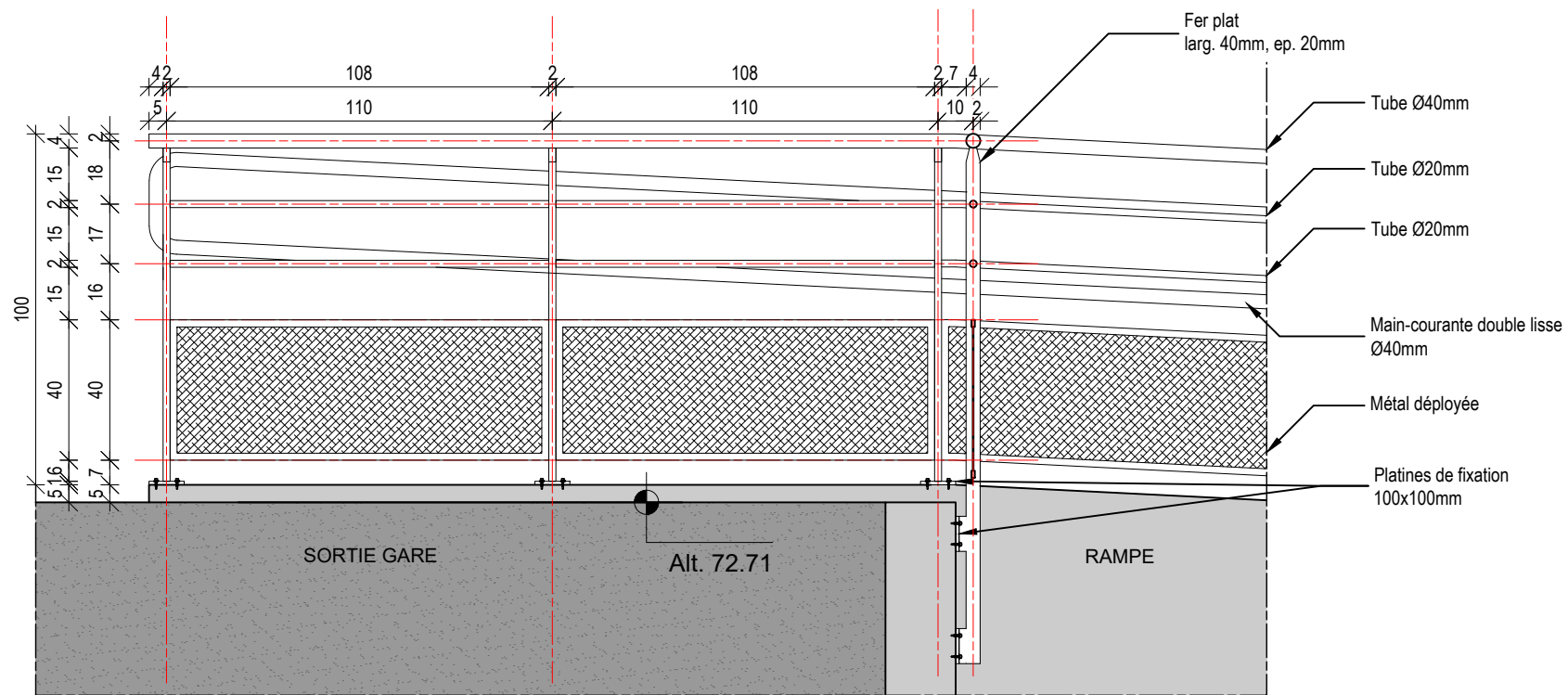
VUE TRANSVERSALE



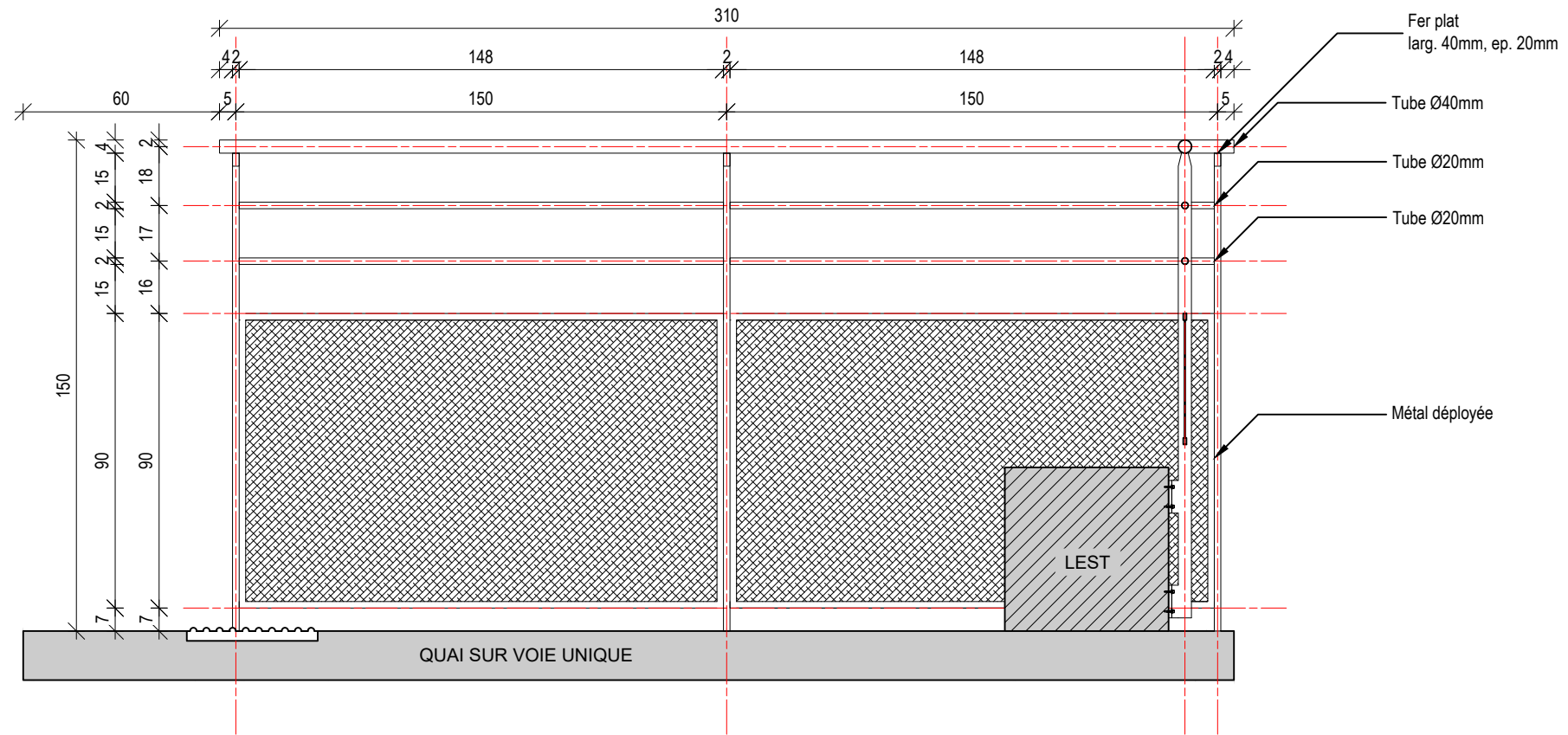
### VUE LONGITUDINALE



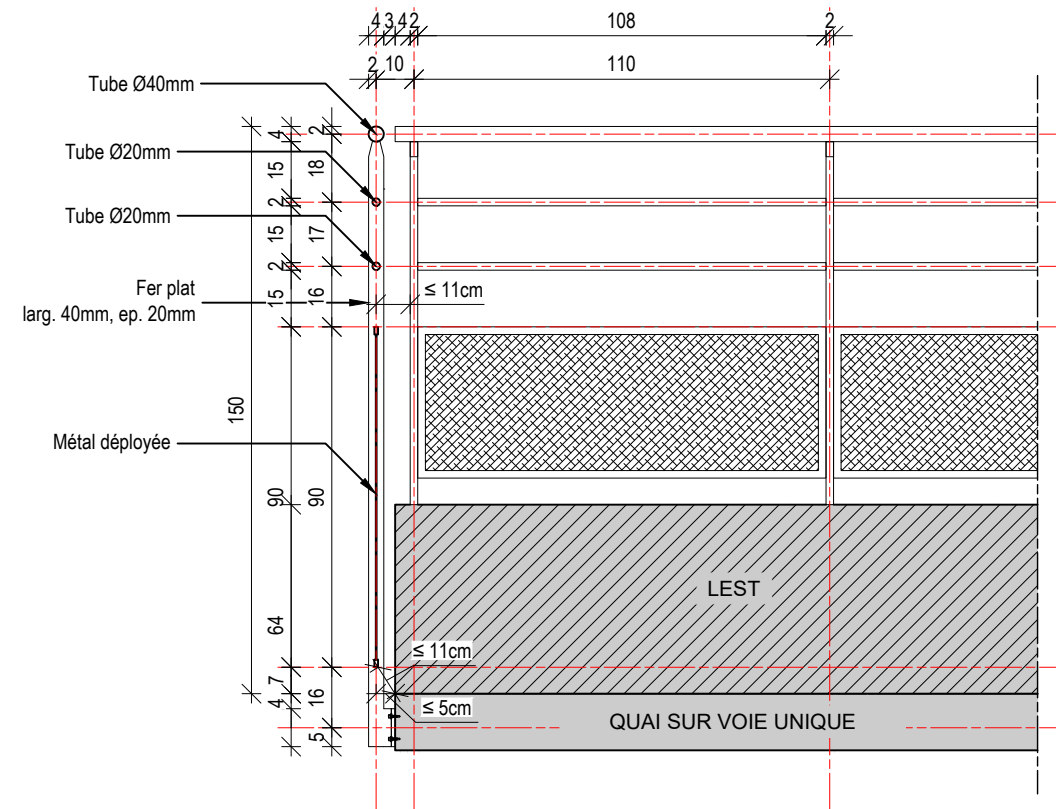
### VUE TRANSVERSALE



VUE LONGITUDINALE

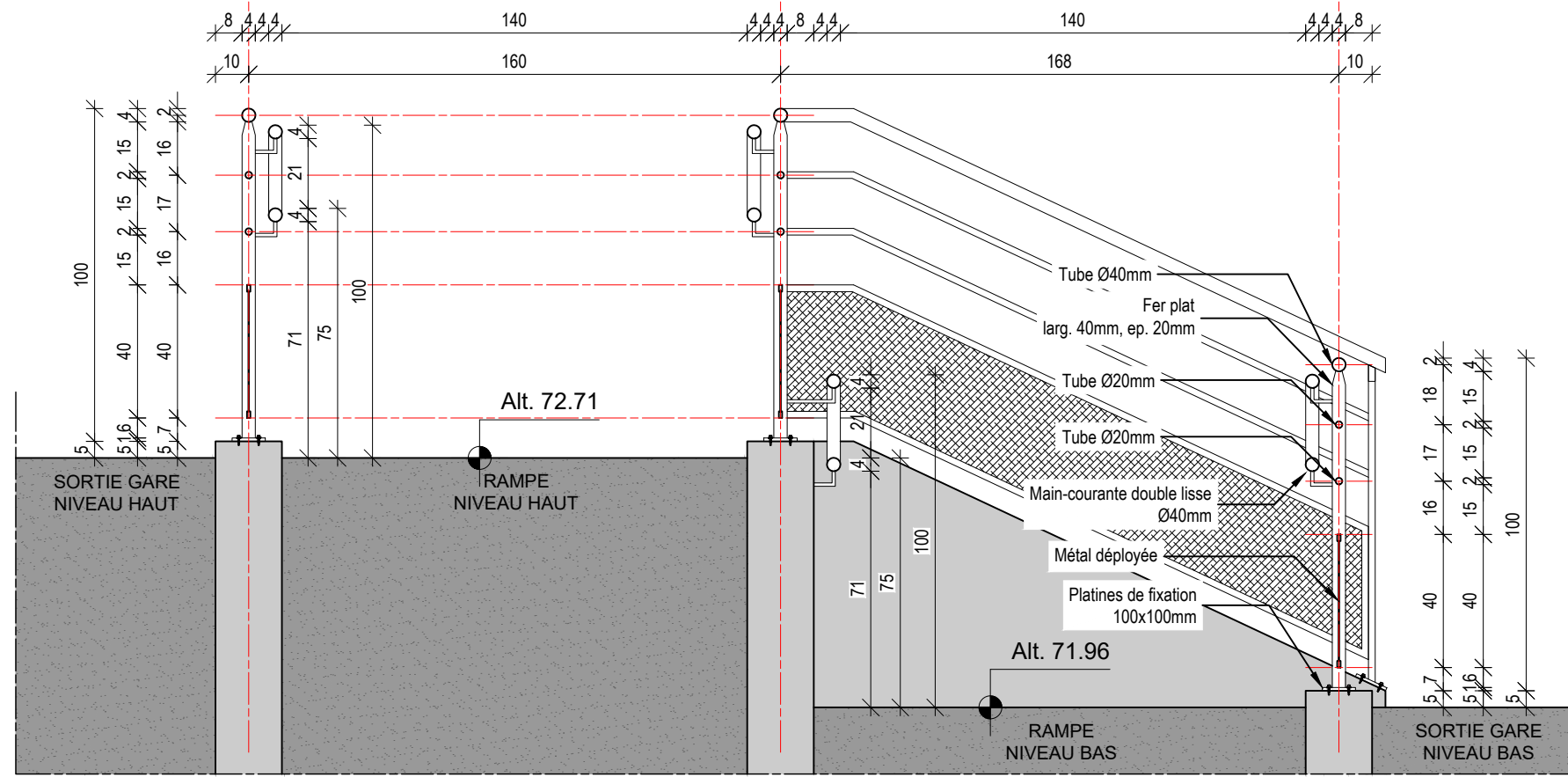


VUE TRANSVERSALE

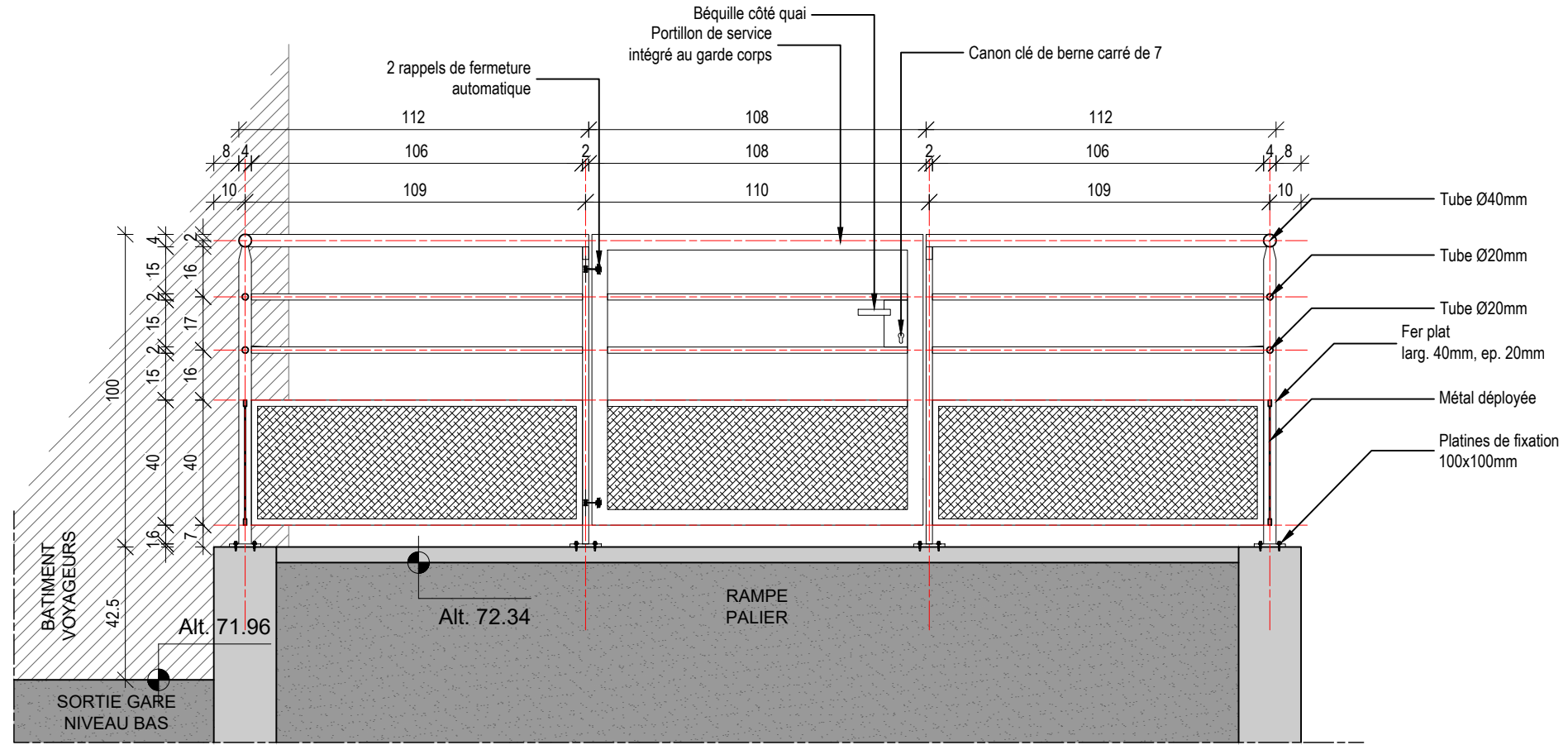




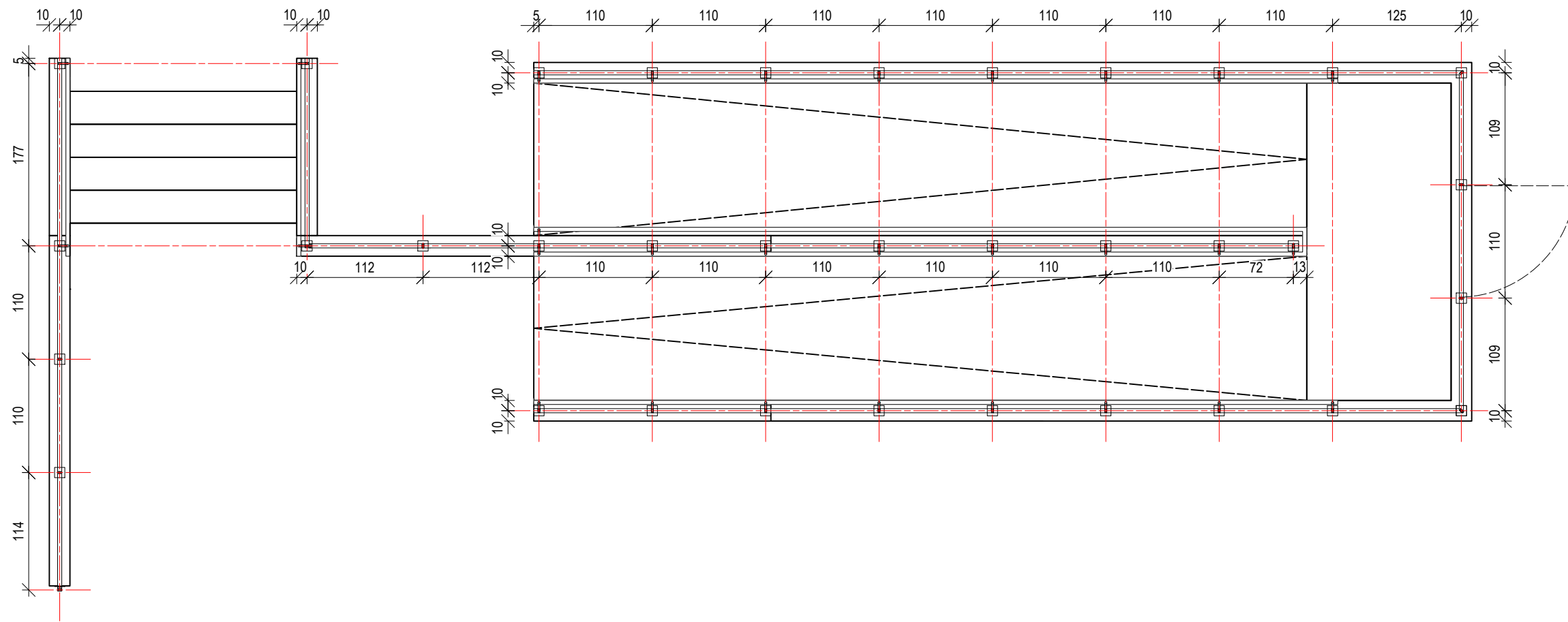
VUE TRANSVERSALE  
Départ et arrivée



VUE TRANSVERSALE  
Palier



VUE EN PLAN



EDITION 10/2020

MOA : **SNCF** **AREP**  
GARES & COMMERCIALS MANAGEMENT DE PROJET AMO

MOE : **SNCF** **AREP**  
GARES & COMMERCIALS

GARE DU TEIL  
Rive droite du Rhône - Phase 1

GARDE-CORPS RAMPE (2/2)  
SERRURERIE  
CARNET DE DETAILS

1012050-00  
16/02/2023  
1/50

**AREP**  
EMETTEUR

**LTL**  
LOC.

**PH1**  
PROJET

**PRO**  
PHASE

**A0102-5/5**  
METIER + N° DOCUMENT

**A**  
INDICE