Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère chargé de l'environnement

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

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

cerfa
N° 14734*03

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale

Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :	Dossier complet le :	N° d'enregistrement :
14/01/2019	14/01/2019	F-076-19-C-0002

1. Intitulé du projet

Régénération de la base de maintenance ferroviaire de Montauban (82)

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

2.1 Personne physique

Nom MEUNIER Prénom Pascal

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale : SNCF Réseau

Nom, prénom et qualité de la personne habilitée à représenter la personne morale : MEUNIER Pascal - Pilote d'Axes Transversales Sud-Ouest

RCS / SIRET : 4 1 2 2 8 0 7 3 7 2 0 3 7 5 Forme juridique : EPIC

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

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

N° de catégorie et sous catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie *(Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.)*
article R122-2 / II "Autres modifications ou extensions de projets [...], déjà autorisés, réalisés ou en cours de réalisation, qui peuvent avoir des incidences négatives notables sur l'environnement sont soumis à évaluation environnementale après examen au cas par cas"	Régénération d'une base d'approvisionnement des chantiers ferroviaires existante à Montauban (82) dans le but d'approvisionner, stocker et faire transiter les matériaux (ballast, traverses et rails neufs et déposés) des futurs chantiers de renouvellement progressif de voies sur les axes Bordeaux-Toulouse et Cahors-Montauban Travaux de régénération nécessaires à partir du 2nd semestre 2019 pour une reprise de l'activité du site à partir de 2020.

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

Sur les installations ferroviaires:
- Remise en état des voies ferrées existantes du site (1200ml)
- Pose de heurtoirs, créations ou élargissement de passages planchéiés pour les circulations routières internes au site
- Pose d'une rampe d'arrosage sur une voie de service pour humidifier le ballast et réduire les poussières
- Installation d'un bassin de rétention des eaux avant rejet dans le milieu naturel

Sur le site :
- Réaménagement de l'aire de stockage existante de ballast
- Remise en état d'une aire de stockage de matériaux déposés (ballast, traverses et rails) en attente d'évacuation
- Remise en état d'une aire de stockage de matériaux neufs (traverses béton, rail, menus matériels) en attente d'acheminement
- Traitement du sol afin de rendre imperméable les différentes zones de stockage de matériaux
- Pose d'un bungalow chantier
- Construction d'un bassin d'infiltration pour améliorer la gestion des eaux pluviales

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.

4.2 Objectifs du projet

Le réaménagement de la Base existante d'approvisionnement des chantiers ferroviaires, sur les voies de service de Montauban, doit permettre de réaliser le renouvellement progressif des voies principales sur les axes Bordeaux-Toulouse et Montauban-Cahors.
Le projet consiste a réaménager un site ferroviaire existant en vue de le rendre plus robuste et optimiser son utilisation en regard des chantiers programmés et à programmer de renouvellement des voies.

Il est à noter que la base actuelle a toujours été exploitée et permet ponctuellement le stockage de matériaux et de trains travaux pour alimenter des chantiers de régénération de voies ferroviaires principales.

Les travaux projetés ne consistent pas en une extension ni un changement de destination. Le réaménagement du site permettra de fiabiliser et optimiser sa capacité travaux.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

Les travaux de régénération de la base d'approvisionnement sont nécessaire au cours du 2nd semestre 2019 et sont les suivants :

- Renouvellement des voies de service existantes par des matériaux neufs ou issus du réemploi de matériaux de voies provenant d'autres chantiers de renouvellement + remise à niveau des voies par des compléments en ballast
- Réaménagement des différentes zones de stockage du site + imperméabilisation des surfaces
  - Ballast neuf : surface de stockage au sol 2000m^2 maximum
  - Traverses : surface de stockage au sol : 2000 m^2 maximum
  - Ballast de dépose : surface de stockage au sol : 1200 m^2 maximum
- Pose d'un bac de rétention afin de collecter et filtrer les eaux d'humification du ballast
- Construction d'un bassin d'infiltration pour améliorer la gestion des eaux pluviales sur la parcelle
- Réaménagement des voies de desserte routière à l'intérieur du site
- Mise au norme de l'éclairage existant en tenant compte de l'environnement pavillonnaire (éclairage orienté vers l'intérieur du site).

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Une fois le site réaménagé, il permettra, à partir de 2020 (de janvier à juin et de septembre à décembre), les activités suivantes :

- approvisionnement du site en matériaux neuf pour alimenter les chantiers de renouvellement de voies. Cet approvisionnement sera réalisé par mode routier et préférentiellement par voie ferrée.
- accueil quotidien des trains travaux pour assurer le chargement des matériaux neufs et le déchargement des matériaux de dépose des voies
- stockage temporaire des matériaux de dépose avant acheminement vers les différentes filières de valorisation.

4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?
La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le projet sera soumis à la procédure de régularisation loi sur l'eau au titre des activités suivantes:
- gestion des eaux filtrées issus de l'humification du ballast
- Amélioration du réseau de collecte des eaux pluviales

A titre d'information, le projet n'est pas concerné par la nomenclature des ICPE compte tenu de son activité principale et des surfaces de stockage en deçà des seuils réglementaires.

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Emprise du site existant (voies de service + aires de stockage) Aucune emprise supplémentaire nécessaire (pas d'extension de projet)	20 000m²

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation

Adresse :
SNCF Réseau
Rue Louis Sabatier
820000 MONTAUBAN

Coordonnées géographiques[1] **Long.** 0 1°3 3'9 7"6 **Lat.** 4 4°0 1'2 6"6

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

Point de départ : **Long.** __°__'__"__ **Lat.** __°__'__"__

Point d'arrivée : **Long.** __°__'__"__ **Lat.** __°__'__"__

Communes traversées :
Montauban

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ? **Oui** ☐ **Non** ☒

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ? **Oui** ☐ **Non** ☒

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

1 Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.
Le site Internet du ministère de l'environnement vous propose un regroupement de ces données environnementales par région, à l'adresse suivante : http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Les-donnees-environnementales-.html.
Cette plateforme vous indiquera la définition de chacune des zones citées dans le formulaire.
Vous pouvez également retrouver la cartographie d'une partie de ces informations sur le site de l'inventaire national du patrimoine naturel (http://inpn.mnhn.fr/zone/sinp/espaces/viewer/).

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	☐	☒	La ZNIEFF de type 2 nommée "Basse vallée du Tarn" Z1PZ2214 se situe à 370m de l'emprise du site
En zone de montagne ?	☐	☒	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	☐	☒	L'APPB le plus proche nommé "Cours de la Garonne, de l'Aveyron, du Viaur et du Tarn" FR3800242 se situe à 600m de l'emprise du site.
Sur le territoire d'une commune littorale ?	☐	☒	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	☐	☒	Le Parc Naturel Régional des Causses du Quercy FR8000039 se situe à 28km au nord-est de l'emprise du site
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	☒	☐	Le PPBE relatif aux grandes infrastructures nationales de transport du département du Tarn-et-Garonne a été approuvé le 23 juin 2016. SNCF Réseau à contribué à son élaboration. Le site d'implantation se situe a proximité immédiate du secteur ferroviaire concerné par le PPBE à savoir la ligne Bordeaux-Sètes dans sa section comprise entre Montauban et la limite avec le département de la Haute-Garonne.
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	☐	☒	L'emprise du site se situe en bordure du périmètre de protection du monument historique PMH01889 relatif à l'ancien marché de Villebourbon Les opérations de réaménagement de la base se situent néanmoins à l'extérieur du bâtiment classé et hors de son champ de co-visibilité

Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	☐	☒	Aucune zone humide recensée autour de la base travaux (site RAMSAR et ZH relevant du bassin hydrographique Adour-Garonne)
Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	☒	☐	Le site se situe dans les PPR suivants: - PPRI du bassin du Tarn approuvé par AP n°2014-239-0017 du 27 aout 2014. A l'intérieur de la zone rouge - PPRN lié au retrait gonflement approuvé par AP n°05-664 du 25 avril 2005. Dans la zone de risque
Dans un site ou sur des sols pollués ?	☐	☒	Le site pollué le plus proche se situe à 360m au sud du site. Il fait référence a un ancien site industriel pollué (BASIAS) MPY8200001 société française du Naphte
Dans une zone de répartition des eaux ?	☒	☐	L'emprise de la base travaux se situe dans la Zone de Répartition des Eaux ZRE 8201 approuvée par Arrêté Préfectoral n°94-1487 du 22 août 1994
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle?	☐	☒	L'emprise de la base travaux se situe a 2,5 Km du périmètre de protection rapproché du captage "TARN A PLANQUES" PPR082000028
Dans un site inscrit ?	☐	☒	L'emprise de la base se situe a 470m de l'extension de l'ensemble urbain formé à Montauban approuvé par Arrêté Préfectoral n°T1770328SIA02 le 28 mars 1977
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	**Oui**	**Non**	**Lequel et à quelle distance ?**
D'un site Natura 2000 ?	☐	☒	L'emprise de la base se situe a 500m du site NATURA 2000 nommé "Vallée du Tarn, de l'Aveyron, du Viaur, de l'Agout et du Gijou" FR7301631 au titre de la Directive Habitats, faune, flore.
D'un site classé ?	☐	☒	Aucun site classé sur la commune de Montauban

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

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?
Veuillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? *Appréciez sommairement l'impact potentiel*
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	☐	☒	Le projet ne nécessitent pas de prélèvements d'eau, que ce soit en phase travaux ou en phase d'exploitation. Les besoins en eau relatifs à l'humification du ballast neuf seront satisfaits par l'eau provenant des réseaux AEP existants.
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	☐	☒	Les aménagements envisagés ne nécessitent pas d'intervenir dans le sous-sol, aucune interface avec les masses d'eau souterraines n'est à prévoir. Dans le cas où un bassin d'infiltration doit être construit la DDT du Tarn-et-Garonne nous afait savoir qu'il devra se situer à plus d'1m de distance de la nappe d'eau souterraine. De ce fait SNCF Réseau s'est engagé à réaliser une étude de sol pour évaluer la profondeur de la nappe ainsi que la perméabilité des sols.
	Est-il excédentaire en matériaux ?	☐	☒	Des décaissements des sols en place seront réalisés sur 20 cm, et les terres excavées seront étalées sur le site.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	☐	☒	Ce projet ne nécessitera pas l'apport de matériaux de construction pour le réaménagement de la base d'approvisionnement hormis les matériaux pour renouveler les voies (traverses, rails et ballast). Concernant la piste d'accès routière, un revêtement avec émulsion est prévu pour faire circuler les véhicules.
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	☐	☒	L'emprise actuelle de la base est éloignée des cours d'eau et corridors écologiques de type trame verte et bleue et se situent en pleine zone urbanisée avec aucune connexion naturelle visible. De plus, dans la mesure ou le projet ne génère pas de nouveaux aménagements mais la mise en robustesse des équipements présents, il ne peut y avoir de perturbations ou de dégradations supplémentaires.
	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 ?	☐	☒	Les sites NATURA 2000 sont suffisamment éloignés des sites d'implantation et aucune connexion écologique directe n'existe entre la base travaux et le site Natura 2000 (zone urbaine). De plus, les travaux ne sont pas de nature à générer un impact sur un habitat ou une espèce inscrite.

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	☐	☒	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	☐	☒	Il n'y a aucune consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers ou maritimes car le site d'implantation est situé dans un tissu urbain (habitat et industriel) sur un site dédié à l'activité ferroviaire et ne nécessite pas d'extension.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	☐	☒	Aucun site industriel classé SEVESO n'est présent dans la zone d'étude
	Est-il concerné par des risques naturels ?	☒	☐	Le site est concerné par un PPRn au titre du risque de retrait-gonflement et un PPRi. Pour le risque inondation, la DDT nous a fait savoir que le site se situait en zone blanche dans les cartographies ZIP (Zones inondées potentielles). Pour le risque de retrait-gonflement, le projet ne nécessite pas de travaux de fondation. Il s'agit seulement de terrassement superficiel non soumis à ce type de risque.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	☒ ☐	☐ ☒	Les bases d'approvisionnement génèrent du bruit et de la poussière. Ces aspects sont intégrés dans la conception du projet : - humidification du ballast pour réduire les poussières - réalisation d'une étude acoustique pour identifier l'émergence sonore dans le but d'adapter en conséquence la conception de la base. Voir description du traitement des risques et incidences sur l'environnement au chapitre 6.4.
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	☒	☐	Le projet occasionne une augmentation des déplacements en phase exploitation de l'ordre de 20 camions maximum par jours. Le Grand Montauban a fait savoir que cette augmentation de trafic ne générerait pas de conséquences sur la voirie et sa structure. En concertation avec le service Voirie, les engins pourront accéder à la base par l'itinéraire suivant : rue Gaston Bonnemort > Avenue de Pouty > Rue Roger et Maurice Michinel.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	☒ ☒	☐ ☐	Une étude acoustique sera réalisée afin de prendre en compte cette nuisance. Voir description du traitement des risques et incidences sur l'environnement au chapitre 6.4

	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	☐ ☒	☒ ☐	Le risque de production de poussière est maitrisé par la mise en place d'un dispositif d'humidification du ballast neuf. Voir description du traitement des risques et incidences sur l'environnement au chapitre 6.4.
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	☒ ☐	☐ ☐	Les vibrations interviennent durant la phase de réaménagement du site pour le traitement du sol en lien avec le réaménagement des voies de desserte routière. Cette nuisance sera limitée dans le temps (1 semaine) Le risque n'existe pas lors de l'exploitation du site.
	Engendre-t-il des émissions lumineuses? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	☒ ☐	☐ ☒	Les éclairages sont orientés uniquement vers l'intérieur du site dans un soucis de respect du cadre de vie des riverains. L'utilisation des éclairages est programmé entre 22h00 - 6h00.
Emissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	☐	☒	
	Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?	☐	☒	
	Engendre-t-il des effluents ?	☒	☐	L'eau servant à l'humidification du ballast sera récupérée et traitée à l'aide du bac de rétention. A la sortie du bac, l'eau débarrassée des fines sera réinjectée dans les réseaux de collecte des eaux pluviales qui fera l'objet d'une amélioration
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	☒	☐	La phase travaux génère des déchets issus essentiellement de l'activité du chantier (chutes de matériaux, emballages, etc.). Aucun excédent de matériaux ni de travaux de dépose n'ont été identifiés. En phase exploitation, la base travaux permettra le transit des matériaux de dépose du chantier qui seront évacués au fur et à mesure de l'avancement.

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	☐	☒	Aucune construction nouvelle à la base existante se situe dans le périmètre protégé du monument historique. SNCF Réseau a présenté le projet à la DRAC pour convenir de l'impact nul sur le monument historique. En complément, le projet est conçu pour assurer une bonne insertion paysagère en regard de leur proximité avec des habitations (conservation de la barrière végétale actuelle du coté des habitations.)
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol?	☐	☒	Le projet ne nécessite aucune acquisition foncière et n'engendre aucune modification ou atteinte aux activités humaines sur ces zones urbaines

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 :

SNCF Réseau a rencontré les différents services instructeur (DDT > Service Eau et Biodiversité + Bureau de prévention des risques / Ville de Montauban > service cycle de l'eau + urbanisme / Grand Montauban > Service Exploitation, Voirie et sécurité routière). Les participants nous ont fait savoir qu'aucun projet n'était en cours ou à l'étude autour du projet de régénération de la base maintenance.

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui ☐ **Non** ☒ Si oui, décrivez lesquels :

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

Le projet génère deux effets sur l'environnement qui nécessitent des mesures spécifiques : les nuisances sonores et la gestion des effluents (le risque inondation ayant été écarté suite aux compléments apportés par les cartographies ZIP départementales)
Pour les nuisances sonores, les mesures intégrées au projets sont les suivantes :
- Prise en compte du bruit dans la conception de la base
- Réalisation d'une étude acoustique avant travaux pour ajuster son fonctionnement le cas échéant

Pour les rejets d'eaux issus de l'humidification :
- Mise en place d'un bac de rétention pour les eaux issues de l'humidification du ballast
- Mise en place d'un bassin d'infiltration pour améliorer les conditions de gestion des eaux pluviales sur la parcelle

Une concertation volontaire a été organisée par SNCF Réseau. Le projet a été présenté à la Mairie de Montauban (service hygiène et santé + cycle de l'eau), à la communauté d'agglomération du Grand Montauban (Service voirie), à la DDT (service prévention des risques + eau) et à la DRAC (Service patrimoine) . Ces échanges avaient pour principal objectif de recueillir leurs avis dans le but d'adapter le projet aux attentes et obligations réglementaires. (cf. compte rendu en pièce jointe)

7. Auto-évaluation (facultatif)

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

Considérant que les mesures permettant de maîtriser les effets du projet seront prises en compte dans le programme d'opération en conception, en réalisation et en exploitation,
Considérant que le projet n'impacte pas de zones à enjeux environnementaux,
Considérant que les rejets d'effluents feront l'objet d'une instruction spécifique au titre de la loi sur l'eau
Considérant que le projet consiste au réaménagement d'une base travaux existante,
et dans la mesure ou une étude d'impact n'apporterait pas une meilleure prise en compte de l'environnement dans le projet, le maître d'ouvrage estime qu'il n'est pas nécessaire de réaliser une étude d'impact.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

	Objet	
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - **non publié** ;	☐
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	☐
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	☐
4	Un plan du projet ou, pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories *5° a), 6° b) et c), 7°, 9°,10°,11°, 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement* un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	☐
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux *5° a), 6° b) et c), 7°, 9°,10°,11°, 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement* : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	☐
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	☐

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
Annexe joint au dossier : - Plan d'aménagement de la Base Arrière - Compte rendu de la présentation du projet aux différents services instructeurs

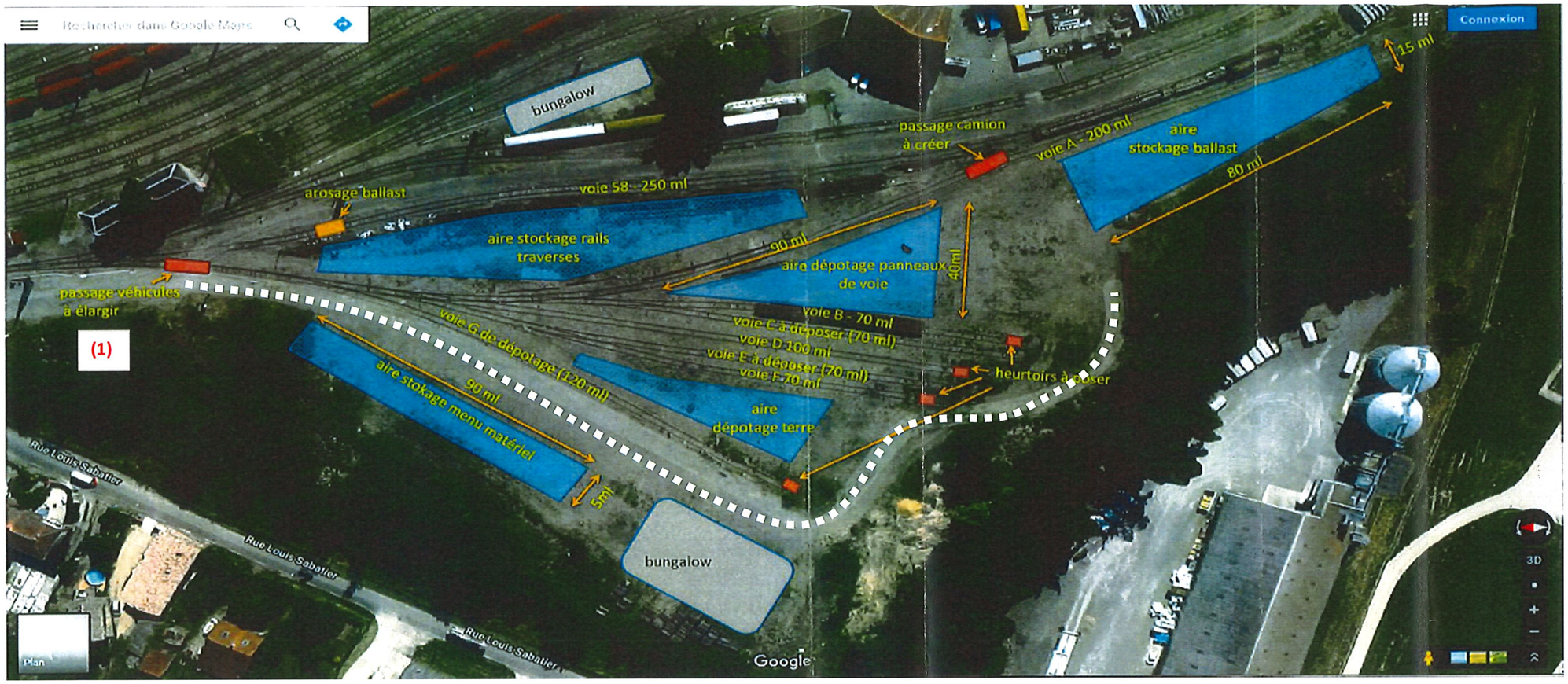
9. Engagement et signature

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

Fait à Toulouse le, 28 Novembre 2018

Signature

Insérez votre signature en cliquant sur le cadre ci-dessus



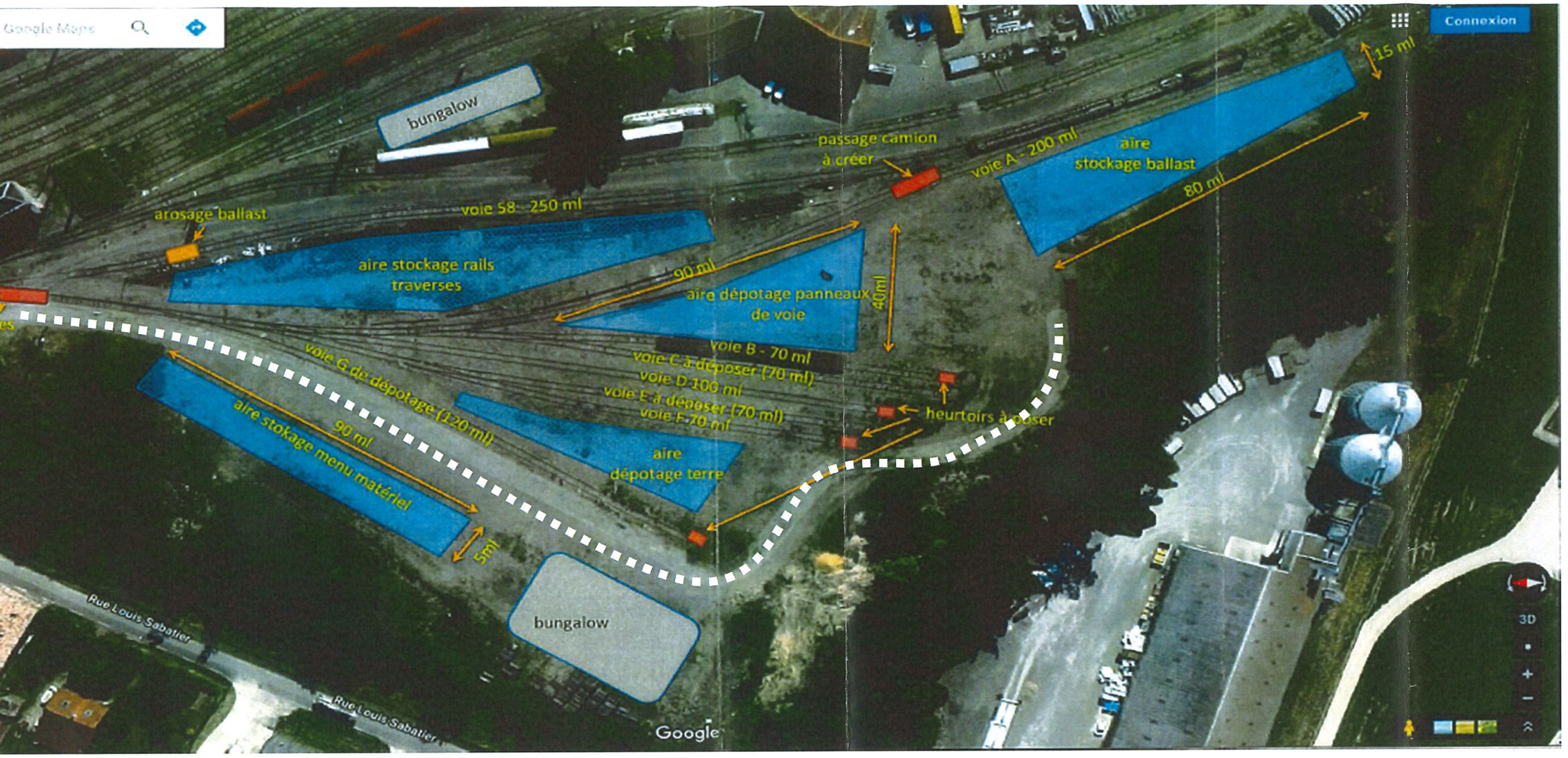
Circulation des véhicules

Depuis l'entrée du portail principal :

l'accès à l'aire de stockage rails traverses se fait en empruntant le passage véhicules numéroté (1)

l'accès au bungalow et à l'aire de stockage ballast se fait par la cheminement repris avec le symbole linéaire blanc pointillé

Photos du site actuel SNCF Réseau à Montauban



ules

ortail principal :

à l'aire de stockage rails traverses se fait en empruntant le passage véhicules numéroté (1)

au bungalow et à l'aire de stockage ballast se fait par la cheminement repris avec le symbole linéaire blanc pointillé

COMPTE-RENDU

PRESENTATION DU PROJET DE REGENERATION DE LA BASE DE MAINTENANCE FERROVIAIRE DE MONTAUBAN ET IDENTIFICATION DES SUJETS EN INTERFACE AVEC LE TERRITOIRE

REUNION DU VENDREDI 12 OCTOBRE 2018

SNCF Réseau a présenté à la Mairie de Montauban et la DDT le projet de régénération de la base maintenance existante de Montauban. Cette réunion avait pour principal objectif de recueillir les avis des services instructeurs dans le but d'adapter le projet aux attentes et obligations réglementaires.

DATE ET LIEU

DDT Tarn-et-Garonne – 2 Quai de Verdun, 82000 Montauban	Vendredi 12 mars 2018 – 10h00 à 11h30

AUTEUR

Jeremy HINCHY	SNCF Réseau / DT Midi-Pyrénées / Pôle EDD

PARTICIPANTS

Olivier IZARD	DDT82 / Service Eau et Biodiversité
Patrick TEULADE	DDT82 / Bureau Prévention des risques
Anne BARTOLO	Ville de Montauban / Direction Cycle de l'eau
Jérôme THOMAS	Grand Montauban / Service Exploitation, Voirie et Sécurité routière
Philippe VIGUERIE	SNCF Réseau / Infrapole / Chargé des émergences
Marc CAPAPE	SNCF Réseau / Infrapole / Chef de projet
Jeremy HINCHY	SNCF Réseau / DT Occitanie / Développement Durable
Sylvain CHAPPOUX	SNCF Réseau / Responsable pôle Emergence / Recherche de Financement

SUJETS ABORDES

1- Présentation de la base maintenance et ses fonctionnalités
2- Examen cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale
2- Risque inondation
3- Gestion des eaux pluviales
4- Autorisation d'urbanisme
5- Voirie
6- Monument historique
7- Cadre de vie (bruit et insertion paysagère)

PRESENTATION DE LA BASE MAINTENANCE

La base maintenance est située au sud-ouest de la Gare voyageurs de Montauban, sur des parcelles propriétés de SNCF Réseau.

SNCF Réseau souhaite régénérer cette base dans le but d'alimenter en matériaux les futurs chantiers de renouvellement progressif de voies sur les axes ferroviaires Bordeaux-Toulouse et Cahors-Montauban.

Les travaux de régénération nécessaires à sa remise en état du site sont les suivants :

- Remise en état des voies ferrées existantes (1200ml)
- Réaménagement des voies de desserte routière à l'intérieur du site
- Pose de heurtoirs, créations ou élargissement de passages planchéiés pour les circulations routières internes au site
- Pose d'une rampe d'arrosage sur une voie de service pour le nettoyage du ballast et la réduction des poussières
- Installation d'un bassin de rétention des eaux
- Réaménagement ou remise en état des aires de stockage dans le but d'approvisionner/collecter les matériaux issus de la pose / dépose des voies (ballast, traverses et rails)
- Impoerméabilisation des zones de stockage de matériaux
- Mise aux normes de l'éclairage existant
- Pose d'un bungalow chantier

Ces travaux sont planifiés au 2nd semestre 2019 pour approvisionner les chantiers à partir de 2020. Cette base fonctionnera alors six mois par an en discontinu.

EXAMEN AU CAS PAR CAS

SNCF Réseau considère que le projet doit faire l'objet d'un examen au cas par cas au titre du code de l'environnement au sens de l'article R122-2 / chapitre II *"Autres modifications ou extensions de projets [...], déjà autorisés, réalisés ou en cours de réalisation, qui peuvent avoir des incidences négatives notables sur l'environnement"* de fait de sa situation en plein milieu urbain et à proximité d'habitat individuel, la situation vis-à-vis du risque inondation ainsi que la gestion des rejets dans le milieu naturel.

Au regard de l'évaluation environnementale réalisée par le maitre d'ouvrage, SNCF Réseau considère que l'ensemble des effets du projet sur son environnement seront maitrisés dans la mesure où :

- le projet n'impacte pas de zones à enjeux environnementaux,
- les rejets d'effluents feront l'objet d'une instruction spécifique au titre de la loi sur l'eau,
- le projet consiste à réaménager une base travaux existante.

De ce fait, SNCF Réseau considère qu'une étude d'impact n'apporterait pas une meilleure prise en compte de l'environnement dans le projet.

Afin de finaliser le cas par cas, les participants nous informe ne pas avoir connaissance de projets situés dans l'aire d'étude de cette base maintenance.

RISQUE INONDATION

Le site est situé en zone rouge du PPRI approuvé par arrêté préfectoral n°2014-239-0017 du 27 aout 2014. Néanmoins, la DDT informe que le site se situe en zone blanche en regard des cartes ZIP (Zones Inondées Potentielles) qui viennent d'être produites sur le département.

Afin de confirmer que le projet de régénération de la base maintenance existante n'est pas concerné par des prescriptions relatives au risque inondation, SNCF Réseau doit transmettre à la DDT les données altimétriques issus de la campagne topographique réalisée début octobre.

L'envoi de ces documents a été réalisé post réunion.

La DDT transmettra alors un courrier au Chef de projet pour lui signifier la situation de la base en regard du risque inondation

GESTION DES EAUX PLUVIALES

La Ville de Montauban signale qu'il n'y a pas de réseau référencé de collecte des eaux pluviales dans les cartographies à leur disposition et signale que le secteur est régulièrement soumis à des inondations lors de fortes pluies.

Il est demandé à SNCF Réseau d'initier un dossier de demande de régularisation au titre de la loi sur l'eau de façon à présenter les moyens mis en œuvre pour améliorer la gestion des eaux pluviales sur le site.

SNCF Réseau s'engage à conduire cette procédure et vas réaliser des investigations pour identifier dans quelle mesure les eaux pluviales peuvent être gérées sur le site. Les premiers échanges avec les participants s'orientent vers les solutions suivantes :

- la recherche d'exutoires sur le site,
- la réalisation d'une étude de sols pour identifier la position de la nappe d'eau souterraine et évaluer la perméabilité des sols notamment au niveau des aires de stockage,
- La construction d'un bassin rétention pour réceptionner les eaux issues de l'humidification du ballast,
- La construction d'un bassin d'infiltration calibré sur des pluies décennales avec un positionnement à plus d'1m de la nappe d'eau souterraine pour améliorer la gestion des eaux pluviales du site.

La DDT dispose d'une trame type pour réaliser le porter à connaissance et le dossier de régularisation loi sur l'eau et la transmettra à SNCF Réseau.

VOIRIE

La base maintenance va générer 20 circulations supplémentaires de camions sur les pics d'activité du site. Cette évaluation s'appuie par un approvisionnement par le camion. Il est bien entendu que les possibilités de report ferroviaire seront privilégiées et que ce volume pourrait être revu à la baisse.

Le GMCA doit évaluer si cet apport constitue un changement de caractère de l'accès et si la voirie est en capacité de supporter ce trafic supplémentaire. L'itinéraire suivant est préconisé : *Accès par rue Gaston Bonnemort > Avenue de Pouty > Rue Roger et Maurice Michinel*

En première approche il est entendu que cela ne constituerait pas un changement dans la mesure où cet itinéraire est déjà très emprunté par des camions. Si la structure ne peut accueillir 20 circulations de camions supplémentaires, il pourrait être défini un seuil de circulations journalières à ne pas dépasser.

PROXIMITE AVEC UN MONUMENT HISTORIQUE

SNCF Réseau doit prendre contact avec la DRACC pour s'assurer que les travaux ne se situent pas dans le périmètre de covisibilité du monument protégé PMH01889 se trouvant être l'ancien marché de Villebourbon.

CADRE DE VIE

SNCF Réseau a présenté les engagements du projet en faveur des nuisances que peut générer le projet sur son voisinage, à savoir

- Réalisation d'une étude acoustique pour ajuster la conception du site
- Maintien du rideau végétal sur la partie exposée aux habitations individuelles afin de ne pas apporter de la covisibilité et dégrader le cadre de vie des riverains.
- Maitrise des poussières liées au déplacement des matériaux par un procédé d'humidification du ballast

SYNTHESE DES ACTIONS

SUJET	DESCRIPTION	STATUT	PERSONNES IMPLIQUEES	POUR LE
1	Evaluation environnementale Transmettre le dossier d'examen cas par cas à l'Ae-CGEDD	A lancer	SNCF Réseau	Fin novembre 2018
2	Risque inondation Transmettre à la DDT les relevés topographiques pour évaluer la situation du projet vis-à-vis du risque inondation	En cours	SNCF Réseau > DDT	Fin novembre 2018
3	Instruction loi sur l'eau Production d'un dossier de demande de régularisation LES Envoi de la trame type pour l'élaboration du dossier	A lancer	SNCF Réseau > DDT	1er semestre 2019
4	Voirie Evaluer si le projet constitue une modification d'accès et si la voirie peut supporter les circulations supplémentaires de camions	En cours	GMCA > SNCF Réseau	Fin d'année 2018
5	Monument historique Evaluer si projet concerné pars instruction au titre de la protection des monuments historiques	En cours	SNCF Réseau > DRACC	Fin d'année 2018
6	Cadre de vie récupérer les arrêtés préfectoraux et municipaux pour évaluer si un dossier de demande de dérogation bruit de chantier est nécessaire	En cours	SNCF Réseau > ville de Montauban	Fin d'année 2018

PROCHAINE REUNION

A ce stade, aucune réunion complémentaire n'est nécessaire considérant que des échanges téléphoniques semblent plus appropriés pour la poursuite du projet

L'ensemble des participants seront toutefois informés de l'avancement de ce dossier par mail.

DATE / HEURE / LIEU	PERSONNES IMPLIQUES	DESCRIPTION
A déterminer	Tous	Point d'avancement téléphonique ou par mail