

Ministère chargé de l'environnement

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact



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

Ce formulaire n'est pas applicable aux installations classées pour la protection de l'environnement

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement

Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Cauto 1030110 a Faariminatation											
Date de réception :	Dossier complet le :	N° d'enregistrement :									
22/12/2016	22/12/2016	F-032-16-C-0080									
1. Intitulé du projet											
Création d'une base-travaux sur le site ferroviaire de Lille-Délivrance (communes de Lomme et Sequedin - 59)											
2. ld	2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire										
2.1 Personne physique											
Nom	Prénom										
2.2 Personne morale											
Dénomination ou raison sociale	SNCF Réseau										
Nom, prénom et qualité de la personne habilitée à représenter la personne morale	Madame Delphine SMAL Directrice d'Opération										
RCS / SIRET 4 1 2 2 8 0 7	3 7 2 0 3 7 5 Forme juridic	que EPIC									

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

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

N° de rubrique et sous-rubrique	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la rubrique
Infrastructure ferroviaires	Le projet vise à déposer environ 5 800 m de voies existantes au sein d'un ancien faisceau FRET et de remettre en état 5 500 m environ d'autres voies existantes afin de permettre l'acheminement, le stockage et l'enlèvement de matériaux sur la base-travaux créée.

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1

4.1 Nature du projet

En concertation avec la Métropole Européenne de Lille (MEL), le site ferroviaire de Lille-Délivrance, situé sur les communes de Lomme et Sequedin, a été retenu pour la création d'une base-travaux dédiée aux travaux d'entretien de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Nord.

Le site de Lille-Délivrance comprend 3 faisceaux de voies enclavés au sein d'une voie en raquette. La future base-travaux sera située sur le faisceau dit « formation » (voies 14 à 37), le long de la ligne 292 000 reliant Haubourdin à Saint-André, qui constitue l'une des lignes de la boucle ferroviaire de Lille.

La base-travaux permettra l'approvisionnement, le stockage et l'enlèvement de ballast neuf, de rails usagés et neufs, de traverses béton neuves, ainsi que la formation de trains-travaux permettant l'approvisionnement du chantier.

La mise en service de la base est prévue en novembre 2018. Elle sera en activité au moins jusqu'en 2023, selon le planning prévisionnel de travaux.

4.2 Objectifs du projet :

L'objectif du projet est de disposer d'une base de stockage de matériaux fonctionnelle, pérenne et idéalement située vis-àvis de la LGV.

Cette base permettra par ailleurs de centraliser le stockage de matières neuves en une unique base, d'en assurer une meilleure traçabilité et de réduire les stockages-tampon. La chaine d'approvisionnement et d'acheminement logistique sera ainsi optimisée pour répondre au besoin d'entretien de la Ligne à Grande Vitesse Nord, tant pour la disponibilité des matériaux neufs que pour l'évacuation des matériaux déposés.

Les trains-usines (train de dégarnissage, de ballastage et de renouvellement de rails) servant à l'approvisionnement du chantier seront directement assemblés sur la base-travaux après avoir été chargés, augmentant ainsi l'efficacité du chantier de régénération.

4.3 Décrivez sommairement le projet :

4.3.1 dans sa phase de réalisation :

Les travaux nécessaires à la création de la base-travaux consistent en :

Divers travaux sur le faisceau de voies (dit faisceau "formation") :

- déplacement des wagons remisés sur le site depuis plusieurs années;
- modification des systèmes de télécommunication et signalisation ferroviaires (réseaux secs);
- reprise du réseau de drainage de la plateforme (assainissement des eaux pluviales);
- dépose des 9 voies existantes (pour une longueur cumulée de 4 500 m) afin de créer pistes et zones de stockage ;
- dépose de 3 autres voies existantes (pour une longueur cumulée de 1 300 m) afin de poser une clôture autour de la base ;
- reprise du plan de voies du faisceau existant sur environ 5 500 m (remise en état et réalignement). La réutilisation des produits des voies déposées sera pour cela privilégiée ;

Aménagement d'aires de stockage :

- création de 3 aires de stockage (surface cumulée d'environ 7 500m²) pour le ballast neuf, le rail usagé et neuf, les traverses neuves béton, le "petit matériel" (semelles, attaches...);
- construction d'une demi-lune (500m²) pour réaliser, à l'abri, la maintenance légère des engins de manutention;

Aménagement de voirie :

- création d'une voie de ceinture en enrobé d'un linéaire de 2 000 m, dédiée aux véhicules légers ;
- création d'une piste de ronde en sable (700 m) dédiée à la surveillance (vigils à pieds) ;
- création d'une aire de retournement en enrobé (400m) pour les poids-lourds ;

Aménagement d'un parking :

- création d'une zone de stationnement en enrobé pour 70 véhicules légers ;

n.b.: Le parking existant au Nord-Ouest de la base sera utilisé pour les poids-lourds;

Aménagement d'un merlon paysager :

- création d'un merlon paysager (longueur de 100m x 10m de large environ) à partir des terres excavées sur le site, ayant vocation à intégrer le site dans son environnement.

Les travaux d'aménagement de la base-travaux se feront de jour. Ils sont programmés entre juin 2017 et septembre 2018.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation :

La base-travaux sera utilisée pour répondre aux besoins de matériaux nécessaires à la première campagne de régénération de la partie Nord de la LGV (section Gare Haute-Picardie – Frontière belge), qui aura lieu de 2019 à 2023. La base-travaux sera alors utilisée pendant 8 à 10 mois par an.

Elle reprendra son rythme d'utilisation au-delà de 2025 pour la régénération de la section Fretin - Frethun de la LGV.

Pendant sa phase d'exploitation, la base-travaux accueillera deux entrées/sorties de train-usine par jour. Le train-usine se décomposera en wagons sur le faisceau qui seront approvisionnés durant la journée et selon les besoins du chantier. Les 27 0000 tonnes de ballast neuf nécessaires au chantier seront amenés sur la base-travaux par voie routière et voie ferroviaire (moitié / moitié). Le transport par wagons sera systématiquement privilégié.

La base-travaux sera en fonctionnement en journée, de 07h à 20h en semaine et le samedi de 07h à midi. Elle bénéficiera d'une surveillance humaine 24h/24.

	administrative(s) d'autorisation le pro ative de l'Etat compétente en matière							
Le projet n'a été soumis, à ce jou	r, à aucune procédure administrative							
<u>Procédure à venir :</u> Le projet est susceptible d'être soumis à une procédure ICPE (potentiellement rubriques 2517 et 2515). Les études ultérieures permettront d'affiner les surfaces concernées et l'organisation précise de la base-travaux au regard des seuils.								
4.4.2 Précisez ici pour quelle ¡	procédure d'autorisation ce formulaire	e est rempli						
	lu projet et superficie globale (assiette) de deurs caractéristiques	l'opération - p	réciser les unités c	le mesure utilisées Valeur				
Surface globale du projet Dépose des 12 voies existantes Reprise de voies existantes Création de 3 aires de stockage Création de voiries diverses Création d'un parking VL Création d'un merlon paysager 11 000 m² 5 800 m 5 500 m 7 500 m² 7 500 m² 7 500 m² 7 500 m² 1 000 m² 7 500 m²								
4.6 Localisation du projet : Adresse et commune(s) d'implantation:	Coordonnées géographiques ¹		J. ° ′′′	Lat°"				
L'adresse du site est :	Pour les rubriques 5° a), 6° b) et d), 8							
Avenue de la Rotonde 59160 Lille	Point de départ : Point d'arrivée :	Long. 2°59 Long. 2°59		Lat.50°37′42.5′′ N Lat. 50°38′2.2′′ N				
Il se situe sur les communes de Sequedin (59320) et Lomme (59160).	Communes traversées : Lomme Sequedin							
4.7 S'agit-il d'une modification/e	xtension d'une installation ou d'un ou	vrage existan	t? Oui ∑	☑ Non □				
4.7.1 Si oui, cette installation o	ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une	étude d'impa	ct? Oui	☐ Non ⊠				
4.7.2 Si oui, à quelle date a-t-	il été autorisé ?							
4.8 Le projet s'inscrit-il dans un pr	Oui [☐ Non ⊠						
Si oui, de quels projets se compose	e le programme ?							

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée							
5.1 Occupation des sols : Quel est l'usage actuel des sols sur le lieu c	de votre projet ?						
Le site de Lille-Délivrance est dédié à l'activité ferroviaire depuis le début du XXème siècle. Le faisceau voué à accueillir la base-travaux est actuellement occupé par : des voies exploitées pour le seul usage de stationnement de wagons ; des espaces de friches enherbées ; des dépôts sauvages ponctuels de déchets.							
Existe-t-il un ou plusieurs documents d'urbanisme (ensemble des documents d'urbanisme concernés) réglementant l'occupation des sols sur le lieu/tracé de votre projet ? Oui Non							
Si oui, intitulé et date d'approbation : Précisez le ou les règlements applicables à la zone du projet	Plan Local d'Urbanisme de Lille Métropole, approuvé le 08 o Le projet se situe en zone UF du PLU, dont la destinatio « zone d'activités à vocation industrielle et artisanales à renforcer ».	on est défir	nie comme				
Pour les rubriques 33° à 37°, le ou les documents ont-ils fait l'objet d'une évaluation environnementale ?							

5.2 Enjeux environnementaux dans la zone d'implantation envisagée :

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

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
dans une zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ou couverte par un arrêté de protection de biotope?			La zone naturelle la plus proche se situe à plus de 4 km au Sud du projet. Il s'agit de la ZNIEFF de type 1 "Marais d'Emmerin".
dans une zone de montagne ?			
sur le territoire d'une commune littorale?			
dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (régionale ou nationale), ou un parc naturel régional?			
sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration?			Le département du Nord a approuvé le 13 juillet 2013 son Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement.

dans une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ou une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager?		\boxtimes	
dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation?		\boxtimes	
dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles ou par un plan de prévention des risques technologiques? Si oui, est-il prescrit ou approuvé?	\boxtimes		L'agglomération de Lille est concernée par : - le PPRT "Produits chimiques de Loos", approuvé le 30/08/2012; - un PPR naturels relatif aux mouvements de terrain approuvé le 15/05/90; - un PPR inondation, prescrit le 13/02/01.
dans un site ou sur des sols pollués?		\boxtimes	Aucun site "Basias" ou "Basol" n'est recensé au niveau de l'emprise du projet.
dans une zone de répartition des eaux?			L'agglomération de Lille se situe en ZRE de la nappe des calcaires carbonifères (arrêté du 05/02/2004).
dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage en eau destiné à l'alimentation humaine?			L'emprise du projet se situe en dehors de tout périmètre de protection de captage.
dans un site inscrit ou classé?			
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
d'un site Natura 2000 ?			
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?			L'emprise se situe en dehors de tout périmètre de protection de monument historique ou de site classé. Le monument historique le plus proche se situe à 1,4 km du site.

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

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

	pléter le tableau suivan de l'environnement :	Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	\boxtimes		La base-travaux, en phase d'exploitation, nécessitera des prélèvements d'eau, depuis le réseau d'adduction intercommunal, pour effectuer l'arrosage du ballast. Cette opération permet de limiter l'envol de poussières et les nuisances afférentes.
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?		\boxtimes	
Ressources	Est-il excédentaire en matériaux ?			Afin de créer des pistes carrossables et d'installer les réseaux, il sera nécessaire de décaisser les sols en place. Les terres excavées seront réutilisées dans la mesure du possible sur place, en particulier pour la construction d'un merlon paysager en limite Ouest du site. Les produits de dépose des voies supprimées seront réutilisés sur site ou évacués et éliminés selon les filières appropriées.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous- sol ?		\boxtimes	La création des zones de stockage, voiries et du parking nécessiteront l'apport de matériaux de construction. Les voies ferrées conservées seront régénérées grâce au réemploi de constituants déposés.
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques?			Un inventaire écologique a été réalisé (cf Annexe 6). Celui-ci n'a pas mis en évidence la présence d'espèce protégées ou d'importance patrimoniale. Les emprises du site se caractérisent par une végétation rudérale banale, dont certaines plantes exotiques envahissantes, comme Cordaderia selloana. La configuration en "raquette" du site et la présence de cette végétation peuvent à terme, contribuer à la fermeture progressive du milieu et à une réduction de la biodiversité, déjà limitée.
	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire?		\boxtimes	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes?			
Risques et nuisances	Est-il concerné par des risques technologiques ?			Le site est éloigné des activités industrielles faisant l'objet d'un PPRT. Compte-tenu des bombardements subis lors des deux guerres mondiales, un risque de découverte d'engins de guerre lors du chantier a été identifié et sera précisé au cours des études à venir.

	Est-il concerné par des risques naturels ?		D'après le site du BRGM, la sensibilité "remontée de nappe - sédiments" est faible sur la majeure partie des emprises du projet. Quelques points localisent tout de même une nappe sub-affleurante au niveau du plateau de voies. En ce qui concerne les mouvements de terrain par retrait/gonflement des argiles, une partie de la zone du projet (au Nord du plan de voie de la base-travaux) est localisée en zone d'aléa fort, le reste de l'emprise est en aléa moyen.	
			En phase exploitation, les matériaux qui seront amenés par camions ou trains et stockés sur le site ne sont pas des matériaux dangereux.	
		Engendre-t-il des risques sanitaires ?	\boxtimes	Il existe un risque limité de pollution accidentelle en cas d'avaries survenant sur le matériel roulant (fer ou camion). Ce type d'accident est très rare.
		Est-il concerné par des risques sanitaires ?		L'approvisionnement du ballast neuf sera réalisé par fer et par route. La partie « routière » s'effectuera sur 2 périodes de 50 jours consécutifs, au rythme de 10 camions/jour. L'augmentation du trafic sur les routes environnantes impliquera donc plus d'émissions polluantes. Il convient néanmoins de noter que le trafic actuel de camions en entrée de la zone d'activités riveraine du site est de l'ordre de 200 camions/j. L'augmentation relative au projet est donc non-substantielle.
		Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?		La phase chantier entraînera, à certaines étapes, des nuisances sonores dues à la circulation des engins de travaux. Les travaux s'effectueront en journée, réduisant ainsi la nuisance au voisinage (les habitations les plus proches sont situées à environ 150m), déjà urbanisé. En phase exploitation, le fonctionnement de la base-travaux générera du bruit lié à la manutention des matériaux (ballast, rails), aux mouvements de rames et à la circulation des engins (camions et trains). Ces actions seront réalisées uniquement de jour et en semaine.
	Common ditrés	30110103 :		Une étude acoustique est en cours de réalisation pour caractériser le bruit ambiant existant et modéliser le bruit futur afin de vérifier que le projet est conforme à la réglementation en vigueur.
	Commodités de voisinage	Engendre-t-il des odeurs ?		
		Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	\boxtimes	
		Engendre-t-il des vibrations? Est-il concerné par des vibrations?		En phase chantier, les engins pourront ponctuellement générer des vibrations. Ces nuisances seront limitées dans le temps et l'espace. Les travaux seront réalisés de jour. En phase d'exploitation, le projet induira une augmentation limitée de la fréquentation des camions sur les voiries locales d'accès, le transit et le stationnement de train-travaux. L'incidence en termes de vibration sera limitée compte-tenu de la distance des promières habitations (150 m apriero)
				premières habitations (150 m environ).
		Engendre-t-il des émissions lumineuses?		En phase d'exploitation, le site sera éclairé (candélabres d'une hauteur maxi de 25m), au niveau des voies de circulation et des zones de stockage afin d'assurer la sécurité du personnel et des installations.
		Est-il concerné par des émissions lumineuses ?		Le merlon paysager permettra de protéger les habitations riveraines de la pollution lumineuse créée.

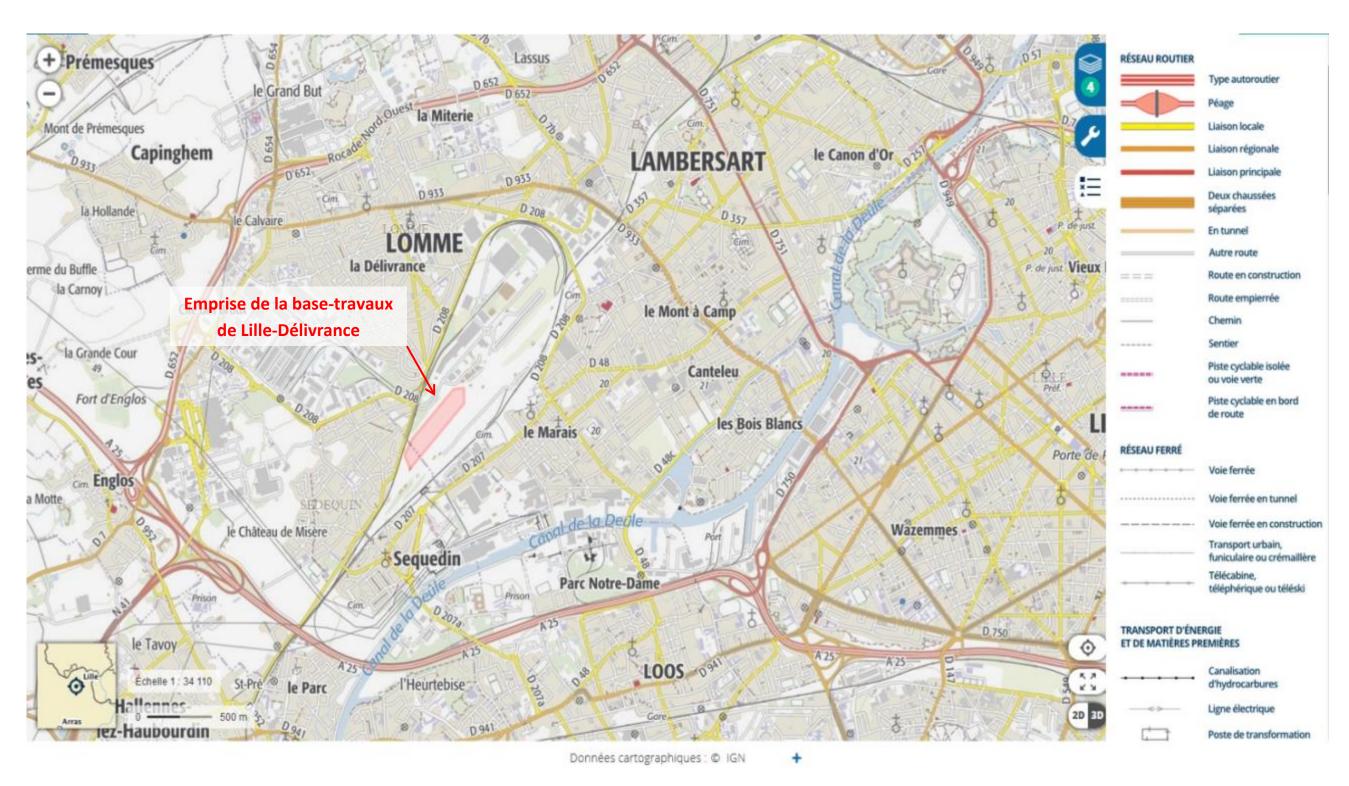
	Engendre-t-il des rejets polluants dans		En phase chantier, l'usage des engins pourra ponctuellement engendrer des rejets polluants dans l'air (gaz d'échappement, dégagement de poussières). En phase d'exploitation, le projet engendrera une augmentation de trafic (trains et camions alimentant la base en matériaux). Cela induira donc une augmentation des émissions polluantes, notamment sur les routes d'accès.
	l'air?		Toutefois, le nombre de camions circulant reste réduit (10 quotidiens en moyenne pendant 2 x 50 jours), les incidences sont considérées comme faibles. Les dégagements de poussières seront limités au moyen d'un système d'arrosage des wagons de ballast. Les roues des camions seront également nettoyées en sortie de site pour éviter le souillage des voies urbaines et le dégagement de poussières.
Pollutions	Engendre-t-il des rejets hydrauliques ? Si oui, dans quel milieu ?	\boxtimes	La conception de la base vise à privilégier l'infiltration et limiter l'imperméabilisation des surfaces (voiries et zones de stockage). Le système actuel de drainage du faisceau est repris en totalité et repensé. Le projet intègre la récupération des eaux de ruissellement. Cellesci seront canalisées puis dirigées dans l'ovoïde existant traversant le site, lui-même raccordé à un aqueduc géré par l'intercommunalité (MEL). L'exutoire final est le canal de la Deûle. Des échanges avec le gestionnaire (MEL) ont été engagés.
	Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	\boxtimes	Les matériaux de dépose du réseau ferroviaire seront soit réemployés sur site, soit recyclés soit envoyés dans des centres de traitement agréés pour les déchets, selon leur typologie. Le projet prévoit la dépose de voies existantes sur site composées de traverses en bois créosotées, déchets considérés comme dangereux (DIS). Les traverses retirées seront stockées provisoirement, durant la phase chantier et en attendant leur évacuation, dans les emprises ferroviaires (au sein de la base-travaux). Ce stockage provisoire sera réalisé conformément aux conditions édictées dans la circulaire du 24 décembre 2010.
Patrimoine / Cadre de vie	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager?		Les aménagements prévus sont localisés au sein des emprises ferroviaires existantes. En conséquence, la perception du site dans le paysage ne sera pas sensiblement modifiée, dans ce secteur urbanisé dominé par les infrastructures ferroviaires et la zone d'activités. Un merlon paysager permettra d'assurer l'insertion de la basetravaux et la protection visuelle vis-à-vis des habitations riveraines.
/ Population	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?		Les aménagements seront réalisés au sein des emprises ferroviaires existantes. Le projet n'engendrera pas de modification substantielle des activités humaines. Le chantier de régénération de la LGV Nord occupera 400 salariés (SNCF et entreprises sous-traitantes). Ils seront amenés à utiliser les équipements d'hébergement et de restauration situés autour de la base-travaux.

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets connus ?
Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :
6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?
Oui Non Si oui, décrivez lesquels :
an India Strain, decrivez resquest.
7. Auto-évaluation (facultatif)
7. Auto-évaluation (facultatif) Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une étude d'impact ou qu'il
Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une étude d'impact ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.
Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une étude d'impact ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi. La base-travaux du site ferroviaire de Lille-Délivrance permettra d'assurer la régénération de l'infrastructure ferroviaire
Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une étude d'impact ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi. La base-travaux du site ferroviaire de Lille-Délivrance permettra d'assurer la régénération de l'infrastructure ferroviaire de la LGV Nord par la création d'une base moderne, pérenne et optimisée pour la gestion des matériaux et de leu acheminement. La situation optimale de la base-travaux au regard de la zone de chantier permettra de rendre la
Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une étude d'impact ou qu'il devrait en être dispensé? Expliquez pourquoi. La base-travaux du site ferroviaire de Lille-Délivrance permettra d'assurer la régénération de l'infrastructure ferroviaire de la LGV Nord par la création d'une base moderne, pérenne et optimisée pour la gestion des matériaux et de leu
Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une étude d'impact ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi. La base-travaux du site ferroviaire de Lille-Délivrance permettra d'assurer la régénération de l'infrastructure ferroviaire de la LGV Nord par la création d'une base moderne, pérenne et optimisée pour la gestion des matériaux et de leu acheminement. La situation optimale de la base-travaux au regard de la zone de chantier permettra de rendre la chaine de production plus performante et d'améliorer la traçabilité des matériaux et produits de dépose. L'analyse environnementale réalisée par le maître d'ouvrage a permis d'établir que le site d'accueil du projet de revê
Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une étude d'impact ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi. La base-travaux du site ferroviaire de Lille-Délivrance permettra d'assurer la régénération de l'infrastructure ferroviaire de la LGV Nord par la création d'une base moderne, pérenne et optimisée pour la gestion des matériaux et de leu acheminement. La situation optimale de la base-travaux au regard de la zone de chantier permettra de rendre la chaine de production plus performante et d'améliorer la traçabilité des matériaux et produits de dépose. L'analyse environnementale réalisée par le maître d'ouvrage a permis d'établir que le site d'accueil du projet de revê pas d'enjeux environnementaux forts. Le projet n'engendrera pas d'impacts importants sur le milieu environnant Compte-tenu de la proximité relative de logements (150 mètres), une mesure de protection visuelle (merlon paysager)
Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une étude d'impact ou qu'il devrait en être dispensé? Expliquez pourquoi. La base-travaux du site ferroviaire de Lille-Délivrance permettra d'assurer la régénération de l'infrastructure ferroviaire de la LGV Nord par la création d'une base moderne, pérenne et optimisée pour la gestion des matériaux et de leu acheminement. La situation optimale de la base-travaux au regard de la zone de chantier permettra de rendre la chaine de production plus performante et d'améliorer la traçabilité des matériaux et produits de dépose. L'analyse environnementale réalisée par le maître d'ouvrage a permis d'établir que le site d'accueil du projet de revê pas d'enjeux environnementaux forts. Le projet n'engendrera pas d'impacts importants sur le milieu environnant
Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une étude d'impact ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi. La base-travaux du site ferroviaire de Lille-Délivrance permettra d'assurer la régénération de l'infrastructure ferroviaire de la LGV Nord par la création d'une base moderne, pérenne et optimisée pour la gestion des matériaux et de leu acheminement. La situation optimale de la base-travaux au regard de la zone de chantier permettra de rendre la chaine de production plus performante et d'améliorer la traçabilité des matériaux et produits de dépose. L'analyse environnementale réalisée par le maître d'ouvrage a permis d'établir que le site d'accueil du projet de revê pas d'enjeux environnementaux forts. Le projet n'engendrera pas d'impacts importants sur le milieu environnant Compte-tenu de la proximité relative de logements (150 mètres), une mesure de protection visuelle (merlon paysager) a d'ores et déjà été intégrée au projet afin de réduire les nuisances au voisinage. A ce jour, l'absence relative d'activité sur le site a engendré des pratiques telles que le dépôt sauvage de déchets
Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une étude d'impact ou qu'il devrait en être dispensé? Expliquez pourquoi. La base-travaux du site ferroviaire de Lille-Délivrance permettra d'assurer la régénération de l'infrastructure ferroviaire de la LGV Nord par la création d'une base moderne, pérenne et optimisée pour la gestion des matériaux et de leu acheminement. La situation optimale de la base-travaux au regard de la zone de chantier permettra de rendre la chaine de production plus performante et d'améliorer la traçabilité des matériaux et produits de dépose. L'analyse environnementale réalisée par le maître d'ouvrage a permis d'établir que le site d'accueil du projet de revê pas d'enjeux environnementaux forts. Le projet n'engendrera pas d'impacts importants sur le milieu environnant Compte-tenu de la proximité relative de logements (150 mètres), une mesure de protection visuelle (merlon paysager, a d'ores et déjà été intégrée au projet afin de réduire les nuisances au voisinage. A ce jour, l'absence relative d'activité sur le site a engendré des pratiques telles que le dépôt sauvage de déchets l'occupation illégale du site, le vol de câbles de réseaux de télécommunications. La relance des activités sur le site
Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une étude d'impact ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi. La base-travaux du site ferroviaire de Lille-Délivrance permettra d'assurer la régénération de l'infrastructure ferroviaire de la LGV Nord par la création d'une base moderne, pérenne et optimisée pour la gestion des matériaux et de leu acheminement. La situation optimale de la base-travaux au regard de la zone de chantier permettra de rendre le chaine de production plus performante et d'améliorer la traçabilité des matériaux et produits de dépose. L'analyse environnementale réalisée par le maître d'ouvrage a permis d'établir que le site d'accueil du projet de revê pas d'enjeux environnementaux forts. Le projet n'engendrera pas d'impacts importants sur le milieu environnant Compte-tenu de la proximité relative de logements (150 mètres), une mesure de protection visuelle (merlon paysager, a d'ores et déjà été intégrée au projet afin de réduire les nuisances au voisinage. A ce jour, l'absence relative d'activité sur le site a engendré des pratiques telles que le dépôt sauvage de déchets l'occupation illégale du site, le vol de câbles de réseaux de télécommunications. La relance des activités sur le site permettra d'améliorer le sentiment de sécurité du voisinage (clôtures, surveillance du site).
Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une étude d'impact ou qu'il devrait en être dispensé? Expliquez pourquoi. La base-travaux du site ferroviaire de Lille-Délivrance permettra d'assurer la régénération de l'infrastructure ferroviaire de la LGV Nord par la création d'une base moderne, pérenne et optimisée pour la gestion des matériaux et de leu acheminement. La situation optimale de la base-travaux au regard de la zone de chantier permettra de rendre la chaine de production plus performante et d'améliorer la traçabilité des matériaux et produits de dépose. L'analyse environnementale réalisée par le maître d'ouvrage a permis d'établir que le site d'accueil du projet de revê pas d'enjeux environnementaux forts. Le projet n'engendrera pas d'impacts importants sur le milieu environnant Compte-tenu de la proximité relative de logements (150 mètres), une mesure de protection visuelle (merlon paysager, a d'ores et déjà été intégrée au projet afin de réduire les nuisances au voisinage. A ce jour, l'absence relative d'activité sur le site a engendré des pratiques telles que le dépôt sauvage de déchets l'occupation illégale du site, le vol de câbles de réseaux de télécommunications. La relance des activités sur le site
Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une étude d'impact ou qu'il devrait en être dispensé? Expliquez pourquoi. La base-travaux du site ferroviaire de Lille-Délivrance permettra d'assurer la régénération de l'infrastructure ferroviaire de la LGV Nord par la création d'une base moderne, pérenne et optimisée pour la gestion des matériaux et de leu acheminement. La situation optimale de la base-travaux au regard de la zone de chantier permettra de rendre la chaine de production plus performante et d'améliorer la traçabilité des matériaux et produits de dépose. L'analyse environnementale réalisée par le maître d'ouvrage a permis d'établir que le site d'accueil du projet de revê pas d'enjeux environnementaux forts. Le projet n'engendrera pas d'impacts importants sur le milieu environnant Compte-tenu de la proximité relative de logements (150 mètres), une mesure de protection visuelle (merlon paysager, a d'ores et déjà été intégrée au projet afin de réduire les nuisances au voisinage. A ce jour, l'absence relative d'activité sur le site a engendré des pratiques telles que le dépôt sauvage de déchets l'occupation illégale du site, le vol de câbles de réseaux de télécommunications. La relance des activités sur le site permettra d'améliorer le sentiment de sécurité du voisinage (clôtures, surveillance du site). Les études ultérieures permettront d'affiner et de compléter les mesures prises pour Eviter, Réduire et Compenser les
Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une étude d'impact ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi. La base-travaux du site ferroviaire de Lille-Délivrance permettra d'assurer la régénération de l'infrastructure ferroviaire de la LGV Nord par la création d'une base moderne, pérenne et optimisée pour la gestion des matériaux et de leu acheminement. La situation optimale de la base-travaux au regard de la zone de chantier permettra de rendre la chaine de production plus performante et d'améliorer la traçabilité des matériaux et produits de dépose. L'analyse environnementale réalisée par le maître d'ouvrage a permis d'établir que le site d'accueil du projet de revê pas d'enjeux environnementaux forts. Le projet n'engendrera pas d'impacts importants sur le milieu environnant Compte-tenu de la proximité relative de logements (150 mètres), une mesure de protection visuelle (merlon paysager, a d'ores et déjà été intégrée au projet afin de réduire les nuisances au voisinage. A ce jour, l'absence relative d'activité sur le site a engendré des pratiques telles que le dépôt sauvage de déchets l'occupation illégale du site, le vol de câbles de réseaux de télécommunications. La relance des activités sur le site permettra d'améliorer le sentiment de sécurité du voisinage (clôtures, surveillance du site). Les études ultérieures permettront d'affiner et de compléter les mesures prises pour Eviter, Réduire et Compenser les impacts potentiellement négatifs du projet. Le projet consolidé sera présenté aux services instructeurs au titre des ICPE de manière à valider les rubriques de la nomenclature concernées. Une concertation continue a été engagée avec les parties prenantes du projet : services de la MEL, industriels riverains.
Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une étude d'impact ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi. La base-travaux du site ferroviaire de Lille-Délivrance permettra d'assurer la régénération de l'infrastructure ferroviaire de la LGV Nord par la création d'une base moderne, pérenne et optimisée pour la gestion des matériaux et de leu acheminement. La situation optimale de la base-travaux au regard de la zone de chantier permettra de rendre la chaine de production plus performante et d'améliorer la traçabilité des matériaux et produits de dépose. L'analyse environnementale réalisée par le maître d'ouvrage a permis d'établir que le site d'accueil du projet de revê pas d'enjeux environnementaux forts. Le projet n'engendrera pas d'impacts importants sur le milieu environnant Compte-tenu de la proximité relative de logements (150 mètres), une mesure de protection visuelle (merlon paysager a d'ores et déjà été intégrée au projet afin de réduire les nuisances au voisinage. A ce jour, l'absence relative d'activité sur le site a engendré des pratiques telles que le dépôt sauvage de déchets l'occupation illégale du site, le vol de câbles de réseaux de télécommunications. La relance des activités sur le site permettra d'améliorer le sentiment de sécurité du voisinage (clotures, surveillance du site). Les études ultérieures permettront d'affiner et de compléter les mesures prises pour Eviter, Réduire et Compenser les impacts potentiellement négatifs du projet. Le projet consolidé sera présenté aux services instructeurs au titre des ICPE de manière à valider les rubriques de la nomenclature concernées. Une concertation continue a été engagée avec les parties prenantes du projet : services de la MEL, industriels riverains de la zone d'activités et élus du secteur. Une information spécifique à destination des riverains est planifiée à l'horizor
Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une étude d'impact ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi. La base-travaux du site ferroviaire de Lille-Délivrance permettra d'assurer la régénération de l'infrastructure ferroviaire de la LGV Nord par la création d'une base moderne, pérenne et optimisée pour la gestion des matériaux et de leu acheminement. La situation optimale de la base-travaux au regard de la zone de chantier permettra de rendre la chaine de production plus performante et d'améliorer la traçabilité des matériaux et produits de dépose. L'analyse environnementale réalisée par le maître d'ouvrage a permis d'établir que le site d'accueil du projet de revê pas d'enjeux environnementaux forts. Le projet n'engendrera pas d'impacts importants sur le milieu environnant Compte-tenu de la proximité relative de logements (150 mètres), une mesure de protection visuelle (merlon paysager, a d'ores et déjà été intégrée au projet afin de réduire les nuisances au voisinage. A ce jour, l'absence relative d'activité sur le site a engendré des pratiques telles que le dépôt sauvage de déchets l'occupation illégale du site, le vol de câbles de réseaux de télécommunications. La relance des activités sur le site permettra d'améliorer le sentiment de sécurité du voisinage (clôtures, surveillance du site). Les études ultérieures permettront d'affiner et de compléter les mesures prises pour Eviter, Réduire et Compenser les impacts potentiellement négatifs du projet. Le projet consolidé sera présenté aux services instructeurs au titre des ICPE de manière à valider les rubriques de la nomenclature concernées. Une concertation continue a été engagée avec les parties prenantes du projet : services de la MEL, industriels riverains.

	8. Annexes	
8	1 Annexes obligatoires	
	Objet	
1	L'annexe n°1 intitulée « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publiée ;	
2	Un plan de situation 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle de 1/16 000 et 1/64 000 (il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe);	
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain;	
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° un projet de tracé ou une enveloppe de tracé;	
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42: plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau;	
8.	.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire	
V	euillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les partie.	S
	uxquelles elles se rattachent :	
	Objet	
6 -	Note relative à la caractérisation de la végétation sur le faisceau de voies concerné par le projet	4.
	9. Engagement et signature	
Je	e certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus	
	Fait à Lille le 22/12/2016	
Sig	gnature	
	SNCF Réseau Ingéni a rest Projets Manche Nord	TOTAL STREET
	100 boulevard de Turin - 3eme étage	MATERIAL
	59777 Euralille	

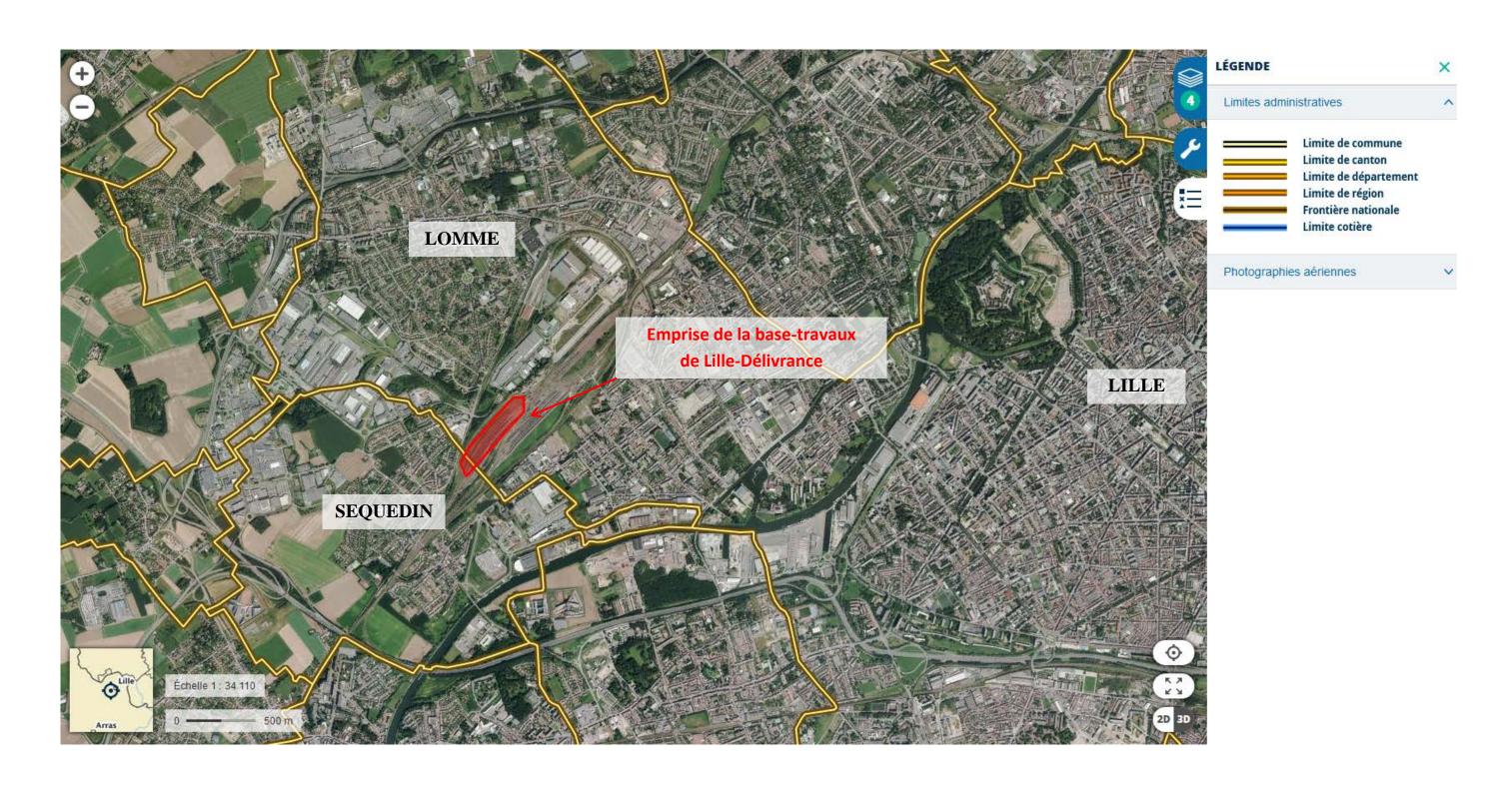


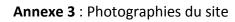
Annexe 2: Plan de situation



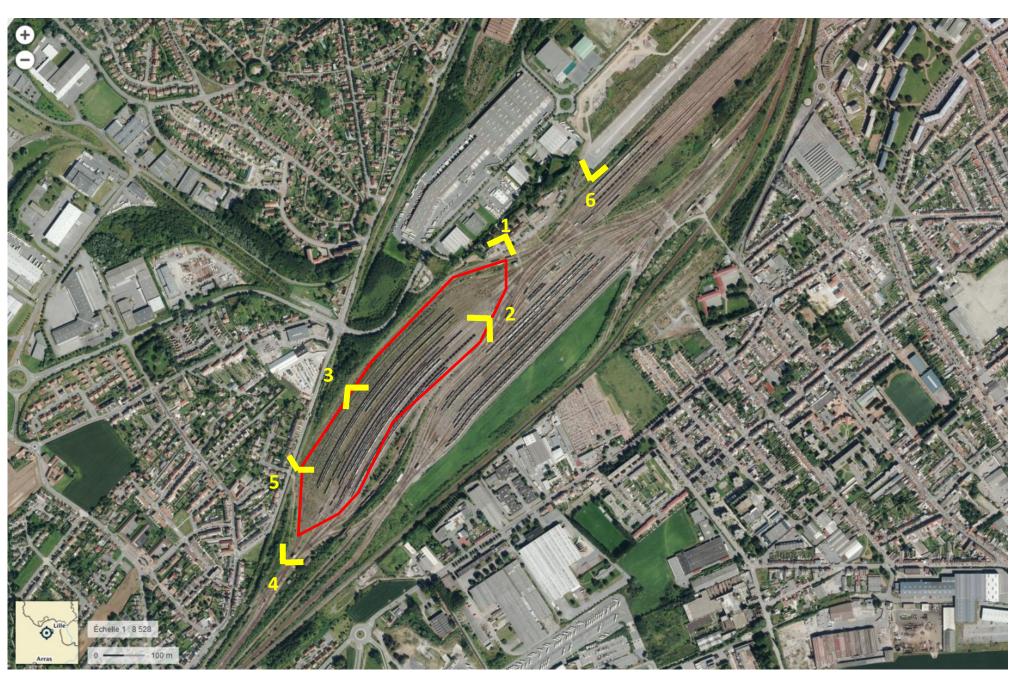


Annexe 2bis : Vue satellite de localisation du projet









Les photographies suivantes ont été prises le 18 novembre 2016.









Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact - ANNEXES



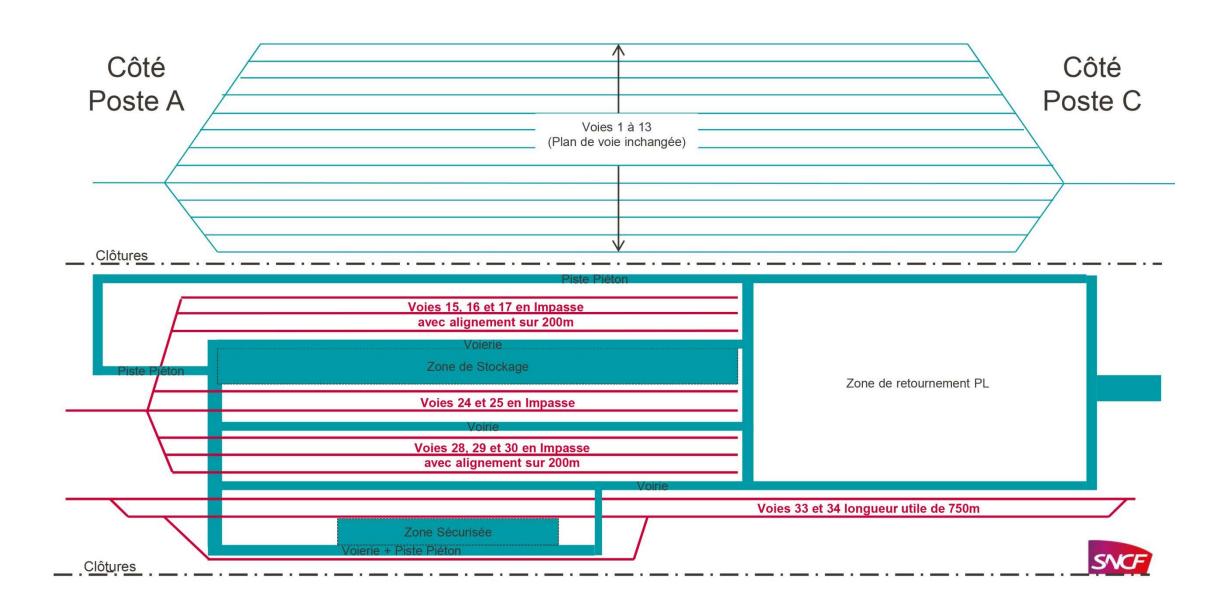






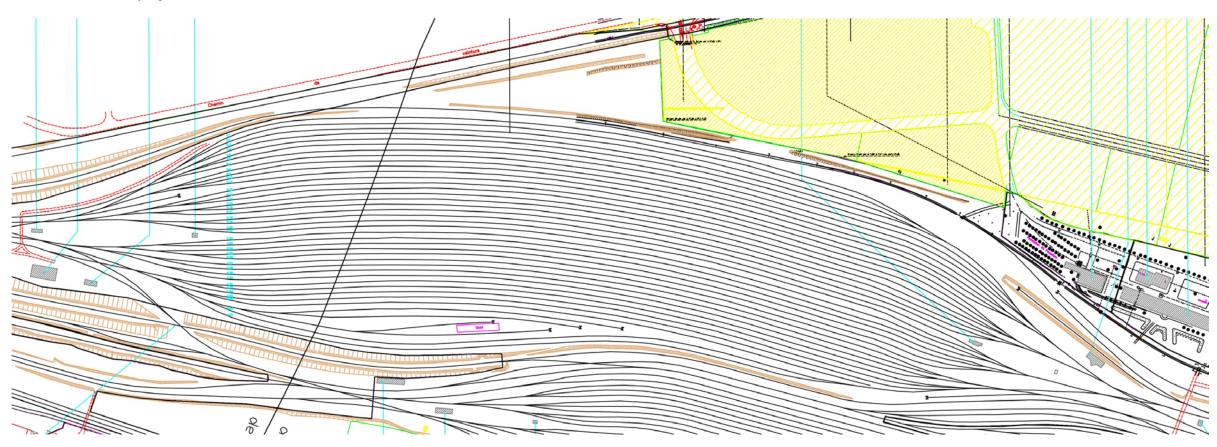


Annexe 4 : Schéma de principe des installations

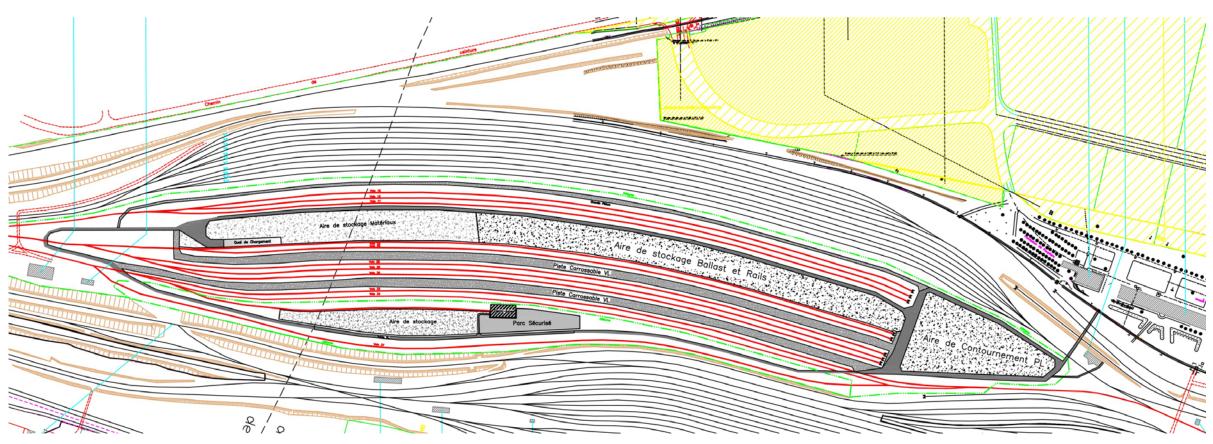




Annexe 4 : Plan du projet - Situation actuelle

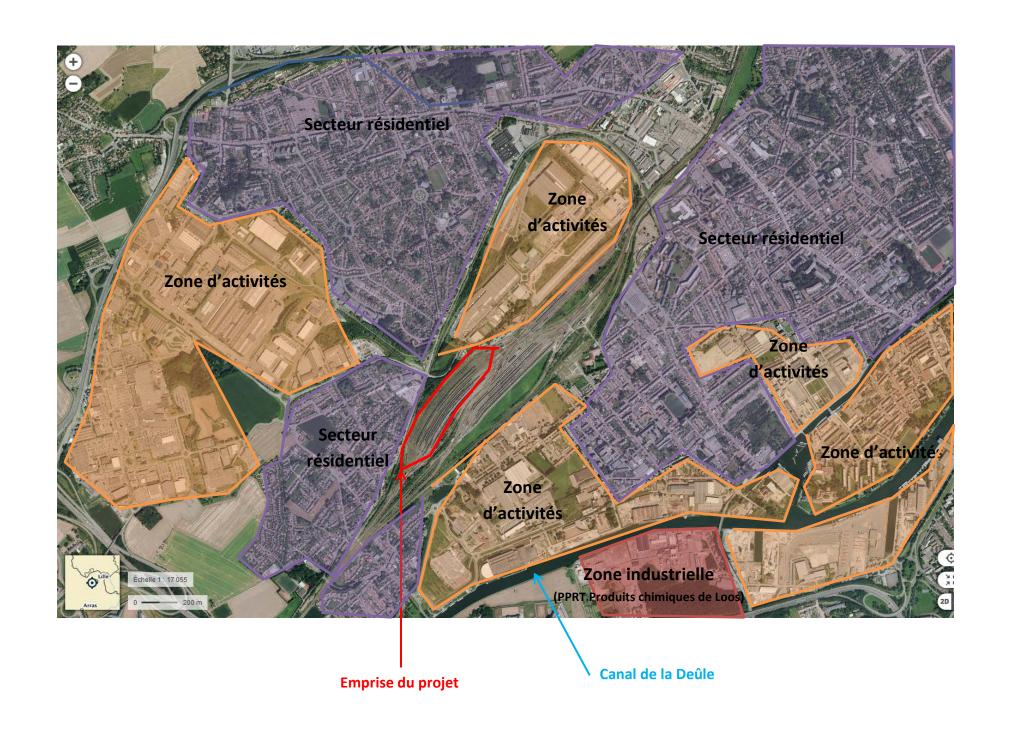


Annexe 4: Plan du projet – Situation future





Annexe 5 : Plan des abords du site



Annexe 6 : Note relative à la caractérisation de la végétation sur le faisceau de voies concerné par le projet



NOTE FLORE

SITE DE LILLE DELIVRANCE

DATE ET LIEU

AUTEURS DE LA NOTE

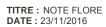
I&P / LVE	Mickaël HAMON	mickael.hamon@reseau.sncf.fr
ICI / LVL	MICKACITIMATOR	THICKACI.HAITIOTIQ COCAG.SHOT.II

NOTE REDIGEE DANS LE CADRE D'UNE ETUDE D'IMPACT AU CAS PAR CAS

DESCRIPTION

Le site de Lille-Délivrance est un site ferroviaire dont certaines zones ne sont plus utilisées depuis plusieurs années.







De nombreux et réguliers apports de déchets sont effectués par des riverains indélicats (déchets verts) et des occupants clandestins du site (déchets organiques ménagers et déjections humaines).



La végétation spontanée s'est implantée sur les parties non étanchéifiée et non construites : voies de service ballastées, cours et aires de stockage en stabilisé.





TITRE: NOTE FLORE

La végétation présente est caractéristique des friches rudérales, avec un cortège de pionnières et de nitrophiles, parmi lesquelles plusieurs invasives exogènes :



Berberis sp. (cultivar)



Buddleia davidii et Betula pendula.





Cordaderia selloana



Coniza sp.





Senecio inaequidens



Cotoneaster sp. (cultivar)

Aucune espèce patrimoniale n'a été détectée.



CONCLUSION

Les travaux de débroussaillage envisagés dans le cadre du projet ne concernent que des emprises industrielles conquises par une végétation rudérale banale, y compris certaines invasives dont l'expansion n'est pas souhaitable comme Cordaderia selloana.

De plus, la configuration en "raquette" du site et la présence de cette végétation peuvent contribuer à la fermeture progressive du milieu et à termes une homogénéisation à l'origine de la réduction de la biodiversité.

Par conséquent, cette opération n'aura pas d'impact négatif sur l'environnement.

