

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

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

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

Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception : Dossier complet le : N° d'enregistrement :

1. Intitulé du projet

Création d'une base arrière travaux à BENING-LES-SAINT-AVOLD (57)

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

2.1 Personne physique

Nom Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

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

RCS / SIRET Forme juridique

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. 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.))
Rubrique 1b) Autres ICPE soumises à enregistrement	Nomenclature ICPE (2515-1) : activité générant une puissance maximale de 400 kW sur plus de 6 mois, soumise à enregistrement car supérieure au seuil de 200 kW
Rubrique 5a) Infrastructures ferroviaires : construction de voies de service sur plus de 1 000 ml	Linéaire de voie supprimé : 18,7 km, linéaire de voie régénéré : 5,5 km, linéaire de voie créé : 0,8 km, soit un projet concernant un linéaire total de voies de service de 25 km
Rubrique 47a) Déboisement + 0,5 ha en vue de la reconversion de sols	Surface de travail de 11 500 m ² en clairière

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 des travaux de renouvellement de voies et ballast, SNCF Réseau prévoit une Grosse Opération Programmée (GOP) en 2022 et 2023 en Alsace-Lorraine et Champagne-Ardenne.

Afin de regrouper les moyens de production de plusieurs chantiers voisins, le projet de la présente demande comprend une intervention au niveau de la gare de BENING LES SAINT AVOLD (57), située au km 39 de la L IF 172 000, afin de réaliser les travaux sur les lignes IF 140 000 allant de Reding à Metz Ville Culmont et Chalindrey à Toul, IF 172 000 allant de Rémilly à Stiring-Wendel et IF 180 000 allant de Metz à Zoufftgen. Ce projet consiste en un renouvellement de voies de service et des équipements et en l'aménagement d'un centre logistique (appelée base arrière travaux), permettant de stocker temporairement les anciens et nouveaux matériaux et d'exploiter les différents constituants de voies. Cette base doit faire l'objet de travaux préparatoires avant de l'aménager et lui donner une configuration pour approvisionner les chantiers voisins. Elle est située sur la commune de BENING LES SAINT AVOLD, dans les emprises ferroviaires et au sein d'une clairière contiguë au Nord-Est.

La mise en service de la base, non pérenne dans le temps, est prévue pour début 2022, pour un fonctionnement de juillet 2022 à juin 2023, voire jusqu'en 2025 en fonction des éventuels travaux à venir.

4.2 Objectifs du projet

L'objectif est de regrouper les moyens de production de plusieurs chantiers voisins sur la base arrière de BENING LES SAINT AVOLD.

L'aménagement de la base contribue donc à l'alimentation en matières premières de ces chantiers, mais aussi à :

- Moderniser les voies et remettre en état l'équipement inhérent à la circulation ferroviaire pour mener à bien les travaux (dispositifs d'éclairage, caténaires, etc.) ;
- Renforcer les accès routiers au site (trafic poids lourds) ;
- Obtenir une surface suffisante dans l'emprise ferroviaire pour le stockage et le chargement / déchargement des matériaux (ballast, produits de finition, rails, traverses) ;
- Obtenir un espace au Nord-Est de l'emprise ferroviaire pour le criblage des produits d'excavation (vieux ballast) et le concassage des traverses en béton armé.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

Les travaux d'aménagement de la base arrière travaux sont prévus de début janvier à fin juin 2022.

Les travaux projetés pour l'aménagement de la base sont les suivants (voir plans du projet présentés en ANNEXE 4) :

TRAVAUX PREPARATOIRES :

- Débroussaillage et abattage des quelques arbres présents sur l'espace de criblage et concassage au Nord-Est (11 500 m²) ;
- Débroussaillage simple au niveau des voies 16 à 41 et des accès (environ 98 500 m²) ;
- Aménagement de l'accès au site pour un trafic poids lourds (chemin carrossable : existant 10 500 m² et création 5 400 m²) ;
- Création/remise en état des dispositifs d'éclairage du site avec création de nouveaux éclairages de manière à obtenir 10 lux au sol et dépose des caténaires et poteaux caténaire (voies 16 à 41) ;
- Reconstitution des autorisations d'accès à la base travaux.

TRAVAUX D'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE :

- Dépose et simplification d'appareils de voie, dépose complète ou partielle des voies, régénération de voie courante (sur linéaire complet ou partiel) avec 18 300 m² de voies de service existantes et 2 500 m² de voies de service et appareils de voies nouveaux ;
- Pose de 6 heurtoirs, 3 appareils de voie, création de points d'eau et aménagement de 3 rampes d'arrosage pour le ballast.

TRAVAUX SUR PLATEFORME ET STOCKAGE :

- Création de traversée routière et piétonnes sur voies ferrées ;
- Création d'espaces de stockage des matériaux pour un total de 14 320 m², d'espaces de travail et de maintenance (2 x 4 300 m²), d'un espace de déchargement (500 m²) et de spare (2 x 200 m²).

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

L'exploitation de la base travaux est prévue de juillet 2022 à juin 2023, du lundi au samedi matin, avec des phases bruyantes (criblage / concassage) uniquement de jour.

La base travaux fonctionnera par intermittence en fonction des plages travaux programmées pour assurer le renouvellement de l'infrastructure ferroviaire sur les chantiers concernés.

La base arrière a pour rôle de stocker temporairement des anciens et nouveaux matériaux des différents constituants de la voie ferrée (ballast neuf, rail ancien, traverses béton, produits de finition) et d'exploiter les matériaux anciens tels que le ballast et les traverses.

A noter que :

- Les rails neufs ne sont pas stockés sur la base travaux (conservation en train travaux jusqu'à la pose) ;
- Le ballast neuf fait l'objet d'un stockage en 2 sites de 2 500 m² et 2 400 m², soit une surface totale de 4 900 m².

Une étude de gestion des flux de matières a permis de dimensionner le stockage minimal de matériaux à créer sur la base travaux tout en assurant efficacement l'approvisionnement des chantiers.

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).

- Procédure de défrichement : le fonctionnement de la base travaux implique l'aménagement d'une zone de criblage et de concassage sur une surface de 11 500 m². Cette zone a été choisie sur une clairière au Nord-Est. Une rencontre est prévue sur le terrain avec la DDT (service défrichement mi-janvier 2021) afin d'avoir un avis sur l'état boisé et la procédure à mener, à savoir si une demande d'autorisation de défrichement doit être rédigée. Suite à cela, si la DDT l'estime nécessaire en fonction de la sensibilité du site, le passage d'un écologue pourra être envisagé au printemps 2021. L'évolution du projet a d'ores et déjà permis l'évitement du défrichement d'une surface boisée de même ampleur au Nord de l'emprise ferroviaire.
- Procédure ICPE : rubrique 2515-1 - Installation de concassage et de criblage impliquant l'utilisation de machines fixes pendant plus de 6 mois et générant une puissance maximale de 400 kW (une cribleuse 150 kW et un concasseur 250 kW), soit supérieure au seuil de 200 kW : procédure d'Enregistrement (E).

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
- Superficie globale de l'opération (emprise ferroviaire et clairière au Nord-Est)	environ 15 ha
- Zone de criblage et de concassage	11 500 m ² (1,15 ha)
- Création/Réfection de chemins carrossables (terrassement)	15 900 m ²
- Création d'espaces divers (stockage, travail, maintenance, etc.)	23 820 m ²
- Voies de services existantes (terrassement)	18 300 m ²
- Voies de service nouvelles et appareils de voie nouveaux (terrassement)	2 500 m ²
- Création de pistes carrossables	1 080 ml
- Réfection de pistes carrossables existantes	2 100 ml

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation

Adresse :
Rue de la Gare
57 800 BENING LES SAINT AVOLD

Commune d'implantation :
BENING LES SAINT AVOLD (57)

Coordonnées géographiques¹

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

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

Point de départ :

Long. 06° 49' 27" E Lat. 49° 08' 18" N

Point d'arrivée :

Long. 06° 50' 16" E Lat. 49° 08' 25" N

Communes traversées :

BENING LES SAINT AVOLD (57)

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

Modification de voies ferroviaires très anciennes

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 en charge 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"/>	Les ZNIEFF les plus proches sont de type 1 : - n° 410030001 « Rosbruck-Marienu » à 2 200 m au Nord-Est de la base arrière travaux ; - n° 410030006 « Forêt du Warndt à Saint-Avold » à 2 500 m à l'Ouest de la base arrière travaux.
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"/>	
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune de BENING LES SAINT AVOLD est concernée par l'arrêté du 27 juillet 2018 (3ème échéance) approuvant les cartes de bruit du réseau ferroviaire dans le département de la Moselle ; il s'agit de la ligne IF 172 000 de Rémyilly à Stiring-Wendel qui affecte le voisinage sur une bande tampon de 250 m de part et d'autre des voies (catégorie 2 - voir carte en ANNEXE 7).
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"/>	Une étude pour l'élaboration de l'inventaire des zones humides a été lancée en juin 2012 sur le périmètre du SAGE du Bassin Houiller : le secteur à aménager n'est pas inscrit en zone humide. Une enveloppe de zone humide dessinée autour du cours d'eau de la Rosselle se trouve limitée par la voie ferrée (voir carte en ANNEXE 8). Un autre secteur de zone humide définie comme "dégradée" se trouve à l'Est de la zone de criblage et de concassage ; elle est également limitée par la voie ferrée.

<p>Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ?</p> <p>Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>La commune est soumise à un Plan de Prévention des Risques inondation (PPRI) « Vallée de la Rosselle », mais la zone d'étude n'est pas réglementée en tant que zone naturelle d'extension des crues dans le PPRI (voir carte en ANNEXE 9).</p> <p>La commune n'est soumise à aucun Plan de Prévention des Risques technologiques (PPRT)</p> <p>PPRI adopté le 23/07/2002</p>
<p>Dans un site ou sur des sols pollués ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le site pollué le plus proche se trouve à l'Est immédiat de la base travaux (base de données BASOL) : Société SOFERLOR (SSP00038960101), séparée de la base travaux par la voie ferrée. L'activité exercée jusqu'en avril 2016 est la récupération de métaux soumise à la législation sur les ICPE. En mai 2006, il a été mis en évidence plusieurs sources de pollution en métaux et hydrocarbures.</p> <p>La base de données BASIAS recense des anciens sites industriels et activités de service à 1 km au Sud-Est de la zone : ancienne station-service et dépôt sauvage.</p>
<p>Dans une zone de répartition des eaux ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le secteur d'étude appartient au bassin-versant de la Rosselle qui coule au Nord de la zone.</p>
<p>Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Aucun périmètre de protection ou aire d'alimentation de captage n'existe sur le secteur d'étude. Le captage de BENING LES SAINT AVOLD a été supprimé avec sa DUP : il consistait en 2 forages abandonnés en 1996 et 2000, le motif étant la dégradation et la vétusté des ouvrages.</p>
<p>Dans un site inscrit ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<p>Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :</p>	<p>Oui</p>	<p>Non</p>	<p>Lequel et à quelle distance ?</p>
<p>D'un site Natura 2000 ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Les sites NATURA 2000 les plus proches se trouvent à :</p> <ul style="list-style-type: none"> - plus de 9 km à l'Ouest pour le site FR4100172 "Mines du Warndt" Directive Habitats - près de 13 km au Sud-Est pour le site FR4110062 "Zones humides de Moselle" Directive Oiseaux <p>Voir carte en ANNEXE 6</p>
<p>D'un site classé ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le site classé le plus proche se trouve à environ 30 km à l'Ouest de la base travaux projetée.</p>

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 ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Quatre points d'eau seront créés sur la base travaux : le prélèvement a lieu depuis une borne incendie située près de la base (Nord-Ouest). Ces points d'eau servent à arroser le ballast pour limiter l'envol des poussières et les nuisances afférentes (ballastières - système d'arrosage par portique à raison d'un débit attendu de 24 m ³ /h).
	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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La création (ou réfection) de chemins carrossables, d'espaces de stockage, de travail, de criblage et de concassage, des voies et appareil de voies nouveaux, nécessitera un faible décaissement conduisant à générer près de 9 000 m ² de déblais. Le fraïsat sera réutilisé sur les plateformes (espaces de stockage et de travail). Les rails et les traverses constituant les voies retirées sur les chantiers seront réemployés quand ils le peuvent (30% pour les traverses et 70% pour les rails). Le ballast sera criblé et les traverses concassées, pour valorisation et réutilisation sur les mêmes chantiers. Les éléments restants, comme certains ballasts, seront évacués vers des filières appropriées.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'aménagement de la zone nécessite l'apport de près de 8 200 m ² de matériaux de sous-couche et de couche de forme pour les besoins de terrassement. La base travaux sera également fournie en ballast pour 9 500 tonnes ainsi que tout équipement nécessaire au renouvellement des voies et à l'installation de la base travaux (bois d'appareils de voie, heurtoir, éclairage, etc.). Le projet ne nécessite pas d'utiliser les ressources naturelles du sol ou du sous-sol.
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet se trouve au sein d'emprises ferroviaires abandonnées, sur un site fortement anthropisé et utilisé jusqu'à une date comprise entre 2009 et 2012 (selon les photographies aériennes "Remonter le temps" - IGN). La zone au Nord-Est de la base travaux (espaces de criblage et de concassage) est un clairière contiguë aux voies ferrées. Les travaux de débroussaillage et potentiellement de défrichage seront effectués en dehors de la période de nidification des oiseaux ; ils sont programmés pour octobre/novembre 2021.
	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"/>	La base travaux est trop éloignée des sites NATURA 2000 recensés pour avoir une quelconque incidence sur les habitats ou les espèces. En particulier, la zone en Directive Oiseaux "Zones humides de Moselle" est liée directement aux zones humides et les espèces inféodées ou ayant un intérêt à la fréquenter (chasse et/ou gîte et/ou reproduction) sont amenées à utiliser des sites similaires ou proches. Or, cette zone se trouve à plus de 13 km de la base arrière travaux.

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet comprend l'aménagement d'un espace de criblage et de concassage dans une clairière sur une surface de 11 500 m ² au Nord-Est de la base travaux projetée. A la fin des travaux, la zone sera remise en état avec végétalisation naturelle.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'engendre pas de risques technologiques, les matériaux utilisés et manipulés sur la base travaux étant inertes. L'environnement de la base travaux n'est pas non plus favorable au cumul d'impacts technologiques sur l'environnement : absence de risques dans l'entourage proche.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	En termes de retrait et de gonflement des argiles, le site de la base travaux est inscrit en aléa moyen au niveau de l'emprise ferroviaire et faible à moyen au Nord-Est (zones de criblage et de concassage) ; l'aléa reste peu important étant donné le projet et les aménagements prévus pour mettre en œuvre la base travaux. Le projet n'est pas concerné par d'autres risques naturels.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Les matériaux qui seront amenés par camion ou par train et stockés sur la base travaux pendant la phase de fonctionnement ne sont pas des matériaux dangereux. Pendant la phase travaux, il existe toujours un risque de pollution accidentelle à partir du matériel roulant (camion ou locomotive) ; ce risque d'accident reste cependant rare.
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Il existera un trafic ferroviaire et routier lors de l'aménagement et pendant la phase de fonctionnement de la base, du lundi matin au samedi midi ; en moyenne la circulation poids lourds est estimée à 15 véhicules/jour et la circulation véhicules légers à 50 véhicules/jour. Les trains travaux circuleront à raison de 10 par jour. Un plan de circulation sera en vigueur sur le site (voir plans en ANNEXE 4).
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Le projet générera une nuisance sonore pendant l'aménagement et le fonctionnement de la base (circulation des engins de chantier et travaux) ; les travaux les plus bruyants (criblage et concassage) ayant lieu uniquement de jour. La ligne IF 172 000 est inscrite sur la carte du bruit du réseau ferroviaire en catégorie 2 : une bande tampon de 250 m de part et d'autre des voies signale déjà les nuisances sonores en temps normal pour les habitations proches. Une information sera mise en place à destination des riverains.

	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les activités envisagées sur la base travaux ne sont pas de nature à générer des odeurs et une nuisance olfactive.
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas de nature à créer des vibrations, même s'il est possible que les engins génèrent de légères vibrations, uniquement dues à la circulation des engins du chantier et aux actions de chargement et de déchargement. Le concasseur et la cribreuse vont également provoquer des vibrations, sans conséquence pour les riverains étant donné l'éloignement des installations. Ces vibrations sont limitées dans l'espace et dans le temps, et restent restreintes en comparaison à la circulation des trains sur les voies ferrées principales.
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La base travaux sera éclairée suivant les normes en vigueur au niveau des zones de travail et de leurs abords. En phase d'exploitation, un éclairage sera présent sur le site pour le sécuriser et se prémunir d'actes malveillants. L'éclairage sera toutefois limité aux zones d'intervention et sera adapté en termes de technologie et de positionnement de façon à limiter la pollution lumineuse. La lumière émise sera circonscrite au site et ne générera pas d'impacts sur les riverains.
Emissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La base travaux, dans sa phase de fonctionnement, pourra émettre des poussières dues à la manipulation du ballast ; grâce à la création des points d'eau, cet inconvénient est géré par l'arrosage du matériau (ballastières), ce qui évitera l'envol des poussières.
	Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	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"/>	S'agissant d'une base pour le renouvellement des voies et ballast, les chantiers produiront des matériaux non dangereux et inertes : ballast, anciens rails, traverses en béton armé et produits de finition sont prévus d'être stockés sur l'emprise ferroviaire. Sur le site au Nord-Est, les matériaux anciens seront traités par criblage (ballast) et concassage (traverses). La réutilisation sera privilégiée sur le site, à défaut les matériaux seront évacués vers des filières appropriées.

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"/>	Le contexte paysager de la base travaux est celui d'un milieu ferroviaire historique (gare de triage effective depuis plus d'un siècle) ; la perception visuelle ne sera donc pas modifiée. En outre, il n'existe pas dans les alentours du projet de site patrimonial remarquable, de monuments historiques ou de sites inscrits ou classés. En revanche, la commune est inscrite dans l'Atlas des patrimoines comme zone de présomption de prescription archéologique (identifiant 131867 – arrêté du 07/07/2003), qui définit un seuil de consultation à 3 000 m ² notamment pour les défrichements.
	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"/>	Le projet se situe dans une emprise ferroviaire dont la vocation restera la même. En ce qui concerne la zone au Nord-Est de la base travaux, il s'agit d'une clairière contiguë aux voies ferrées. De ce fait, le projet n'engendre pas de modifications substantielles sur les activités humaines liées à l'usage du sol.

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

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

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

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

Le projet se trouve à 1,2 km au Sud de la frontière avec l'Allemagne, mais il n'est pas susceptible d'avoir des effets de nature transfrontalière.

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

Les mesures liées aux impacts négatifs du projet sont les suivantes :

- Nuisances sonores : les travaux les plus bruyants (criblage et concassage) ont lieu uniquement de jour ;
- Destruction d'un espace naturel (clairière au Nord-Est) : utilisation d'une surface minimale requise, sans destruction de l'espace boisé alentour. A la fin des travaux, la zone sera remise en état avec végétalisation naturelle ;
- Le débroussaillage et le défrichage sont réalisés uniquement en dehors de la période de nidification des oiseaux, l'opération est programmée en octobre et novembre 2021 ;
- Problème de sécurité (circulation) : établissement d'un plan de circulation sur le site et information du voisinage (voirie publique) ;
- Nuisances lumineuses : éclairage limité aux zones d'intervention et minimaliste, adapté à la lutte contre la pollution lumineuse ;
- Émission de poussières : arrosage du ballast pour éviter l'envol des poussières vers l'environnement proche (habitations, voirie publique, etc.) ;
- Production de déchets : un espace de criblage et de concassage des matériaux anciens est prévu sur le site (Nord-Est de la base), de manière à réutiliser les matériaux sur les chantiers. En cas d'impossibilité, ils seront évacués vers des filières appropriées.

7. Auto-évaluation (facultatif)

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

Le projet est situé en grande partie sur des emprises ferroviaires abandonnées et reboisées naturellement depuis environ 10 ans, nous pouvons considérer cet espace comme un site industriel, dont la destination et le paysage ne seront pas modifiés pendant et après la mise en service de la base travaux.

Le projet est également situé sur un espace naturel constitué d'une clairière au Nord-Est de la base travaux. Si l'aménagement de ce site entraîne une destruction de bois au sens de la DDT 57, et qu'il est soumis à demande d'autorisation, il sera déposé un dossier en ce sens.

Au regard des qualités du site, des travaux prévus et des mesures prévues pour en maîtriser les effets, il semble que ces aménagements pourraient être dispensés d'évaluation environnementale.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

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

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

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

Objet
ANNEXE 7 - Carte des secteurs affectés par le bruit - Ligne IF 172 000 de Rémilly à Stiring-Wendel et bande tampon de 250 m de part et d'autre des voies (catégorie 2)
ANNEXE 8 - Carte issue de l'étude pour l'élaboration de l'inventaire des zones humides sur le périmètre du SCOT du Val de Rosselle et du SAGE du Bassin Houiller – ASCONIT Consultants – Juin 2012
ANNEXE 9 - Plan de Prévention des Risques inondation (PPRI) « Vallée de la Rosselle »

9. Engagement et signature

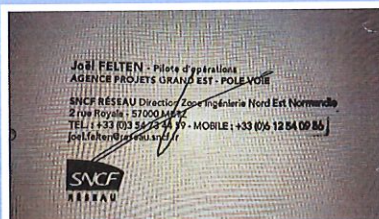
Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus



Fait à METZ

le, 02/12/2020

Signature

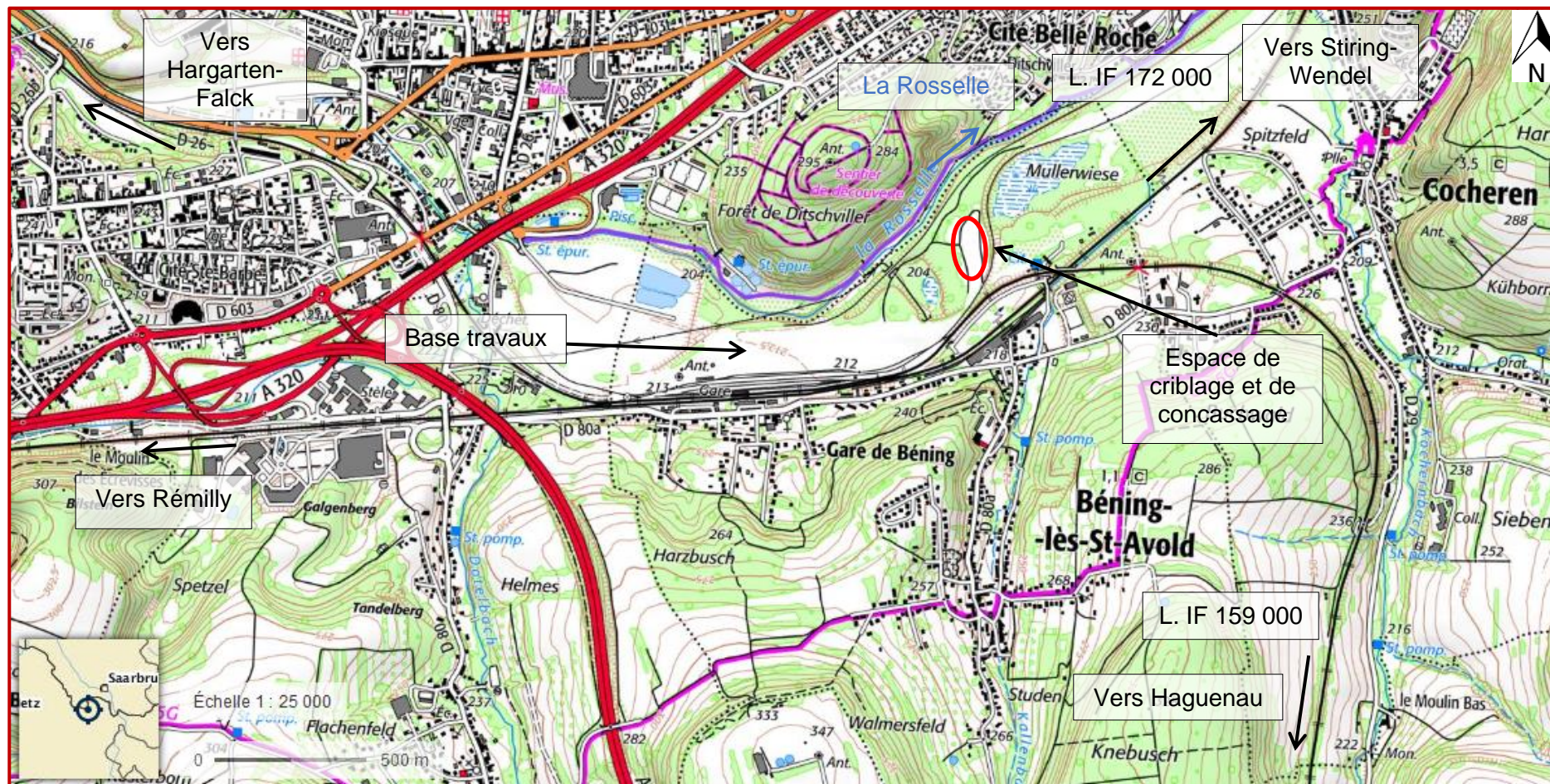


ANNEXE 2 – PLAN DE SITUATION (CARTE IGN) – Commune de BENING LES SAINT AVOLD (57)

CREATION D'UNE BASE ARRIERE TRAVAUX

Ligne IF 140 000 allant de Reding à Metz Ville Culmont – Chalindrey à Toul

Ligne IF 172 000 allant de Rémilly à Stiring-Wendel – Ligne IF 180 000 allant de Metz à Zoufftgen



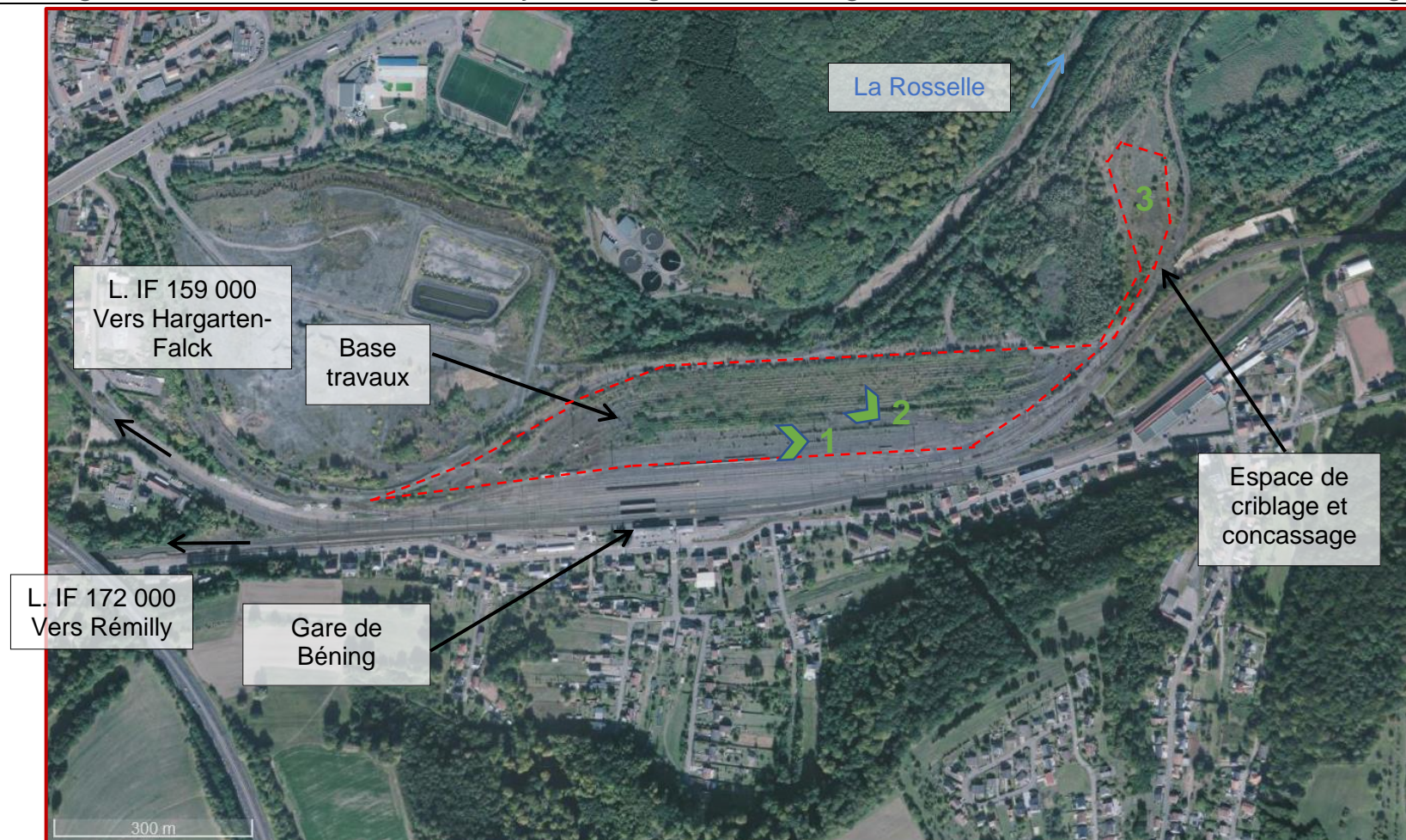
Source : © IGN - © scan25 - © Géoportail

ANNEXE 3 – PRISES DE VUES SUR LE PROJET – Commune de BENING LES SAINT AVOLD (57)

CREATION D'UNE BASE ARRIERE TRAVAUX

Ligne IF 140 000 allant de Reding à Metz Ville Culmont – Chalindrey à Toul

Ligne IF 172 000 allant de Rémilly à Stiring-Wendel – Ligne IF 180 000 allant de Metz à Zoufftgen



Source : © IGN - © orthophotoplan - © Géoportail

PHOTOS (1 et 2) DU 30/10/2019 – VUE AERIENNE DU 29/09/2018

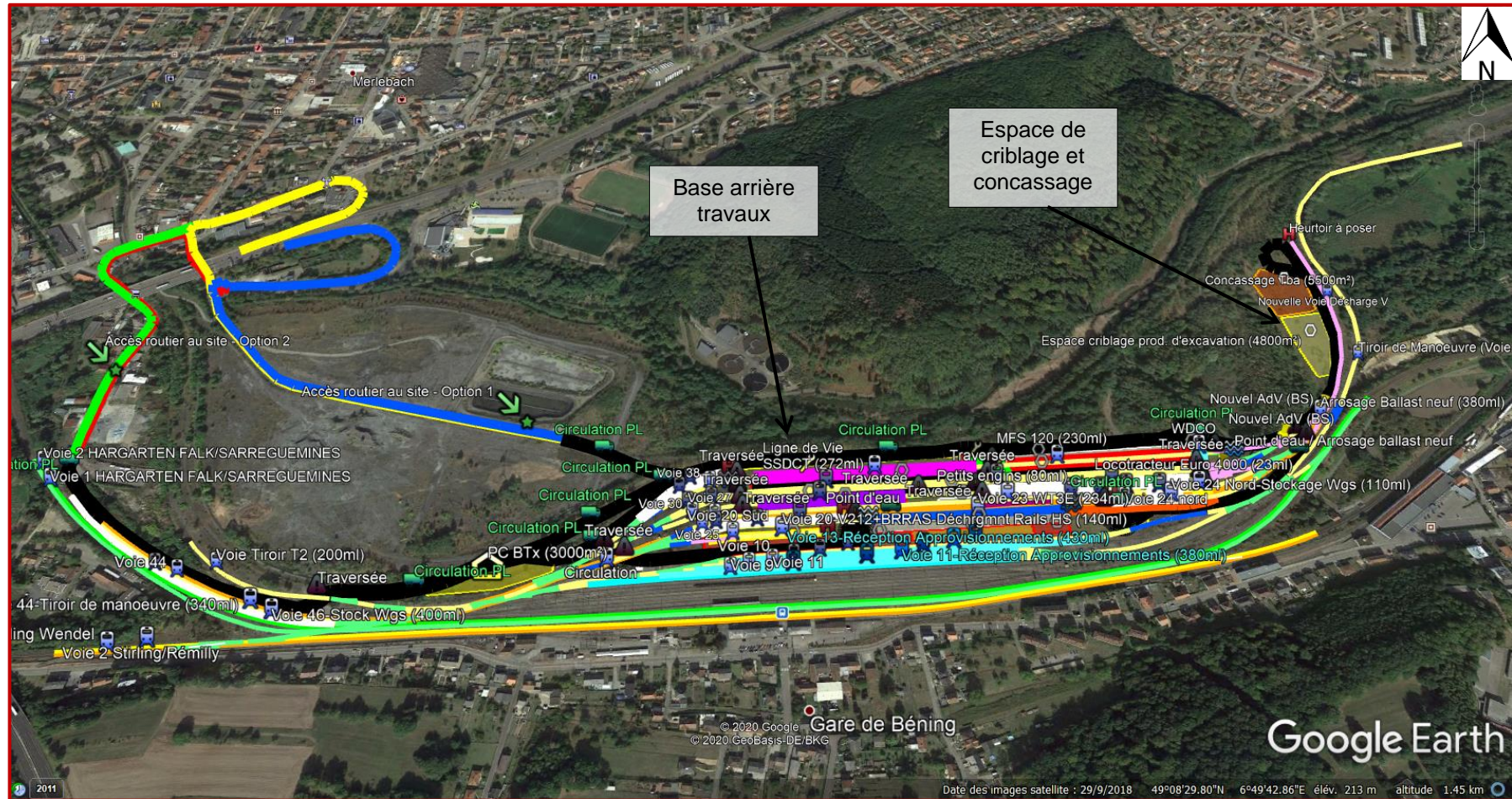


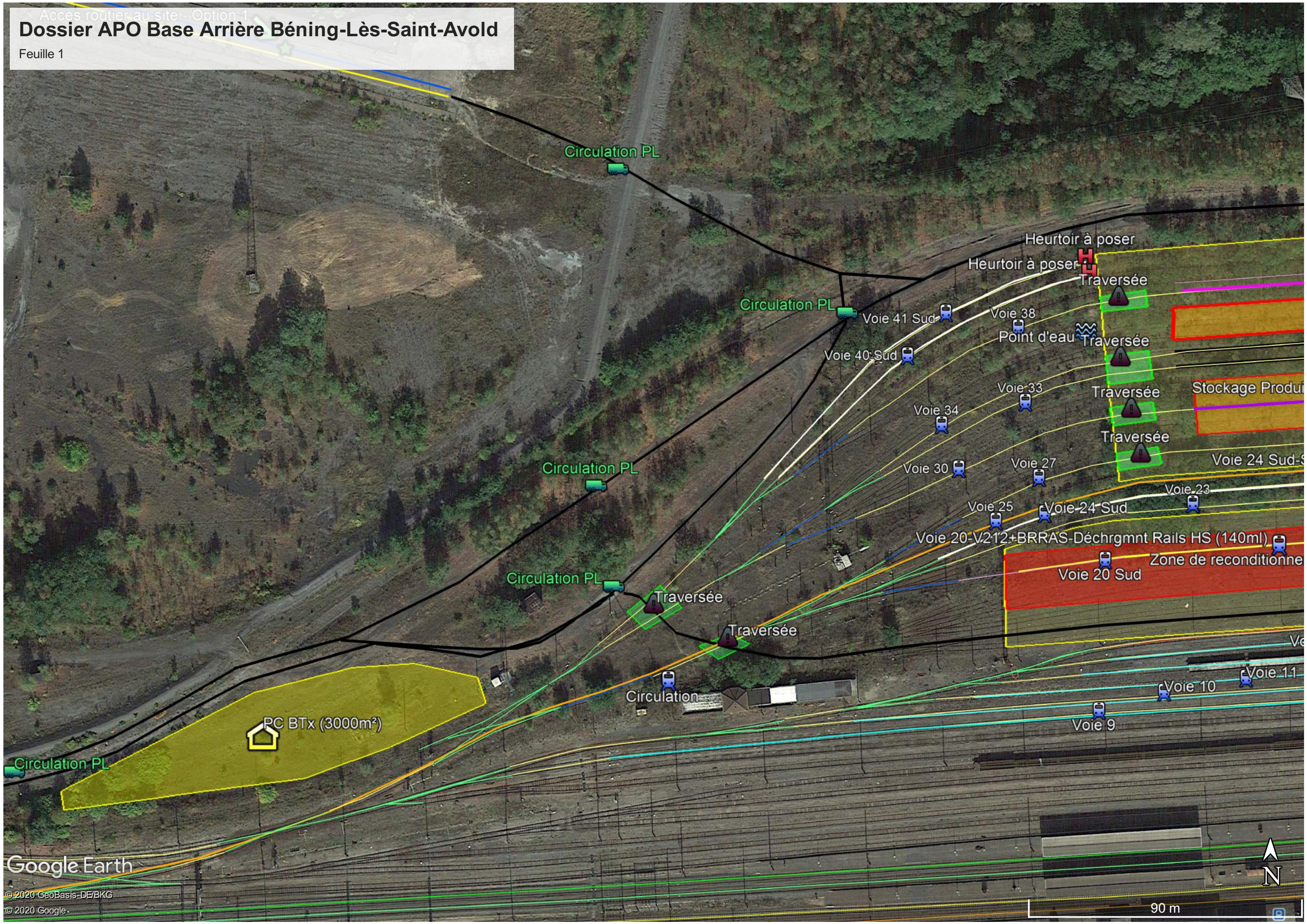
ANNEXE 4 – PLAN DU PROJET – Commune de BENING LES SAINT AVOLD (57)

CREATION D'UNE BASE ARRIERE TRAVAUX

Ligne IF 140 000 allant de Reding à Metz Ville Culmont – Chalindrey à Toul

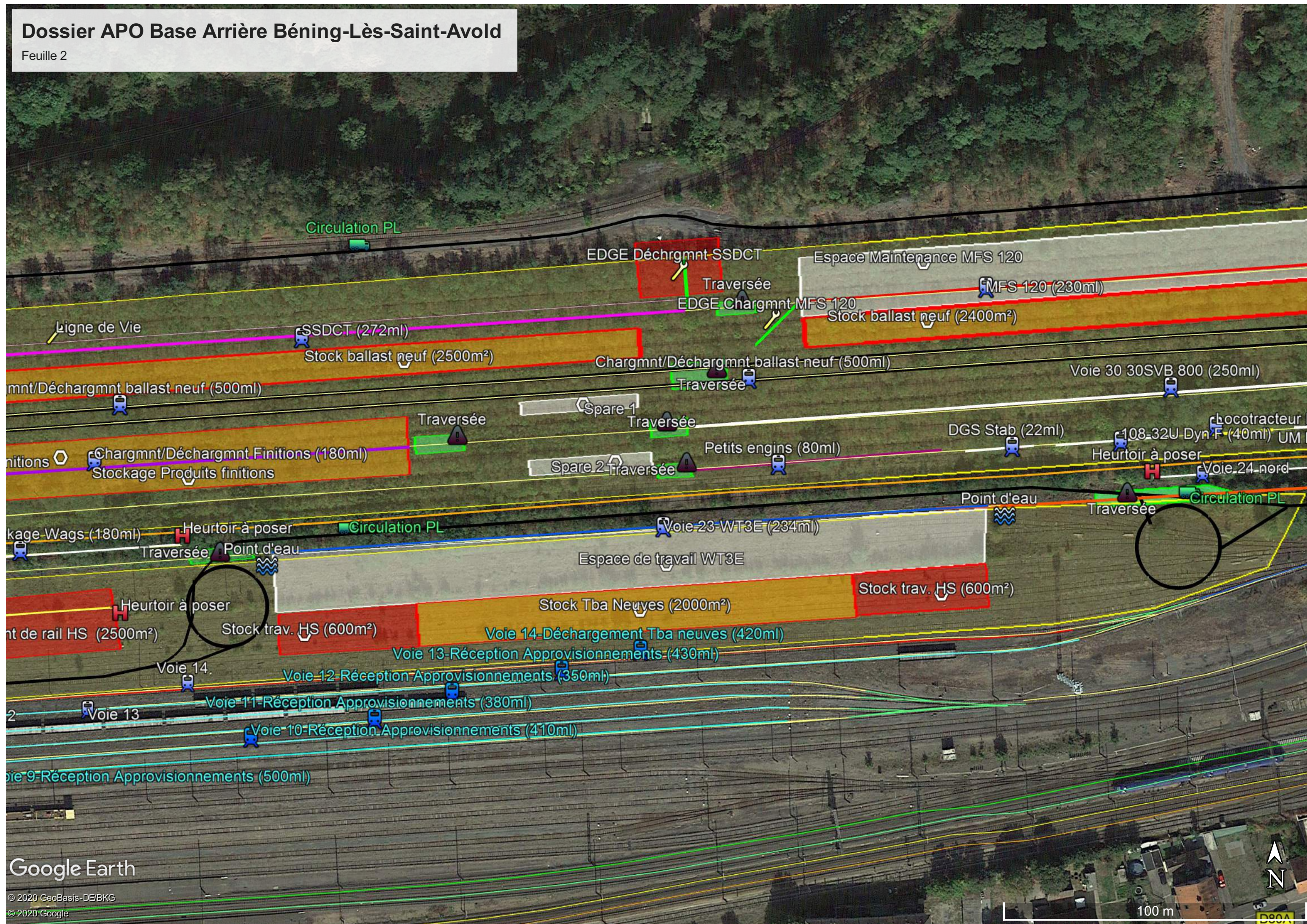
Ligne IF 172 000 allant de Rémyilly à Stiring-Wendel – Ligne IF 180 000 allant de Metz à Zoufftgen





Dossier APO Base Arrière Béning-Lès-Saint-Avoid

Feuille 2



Google Earth

© 2020 GeoBasis-DE/BKG
© 2020 Google

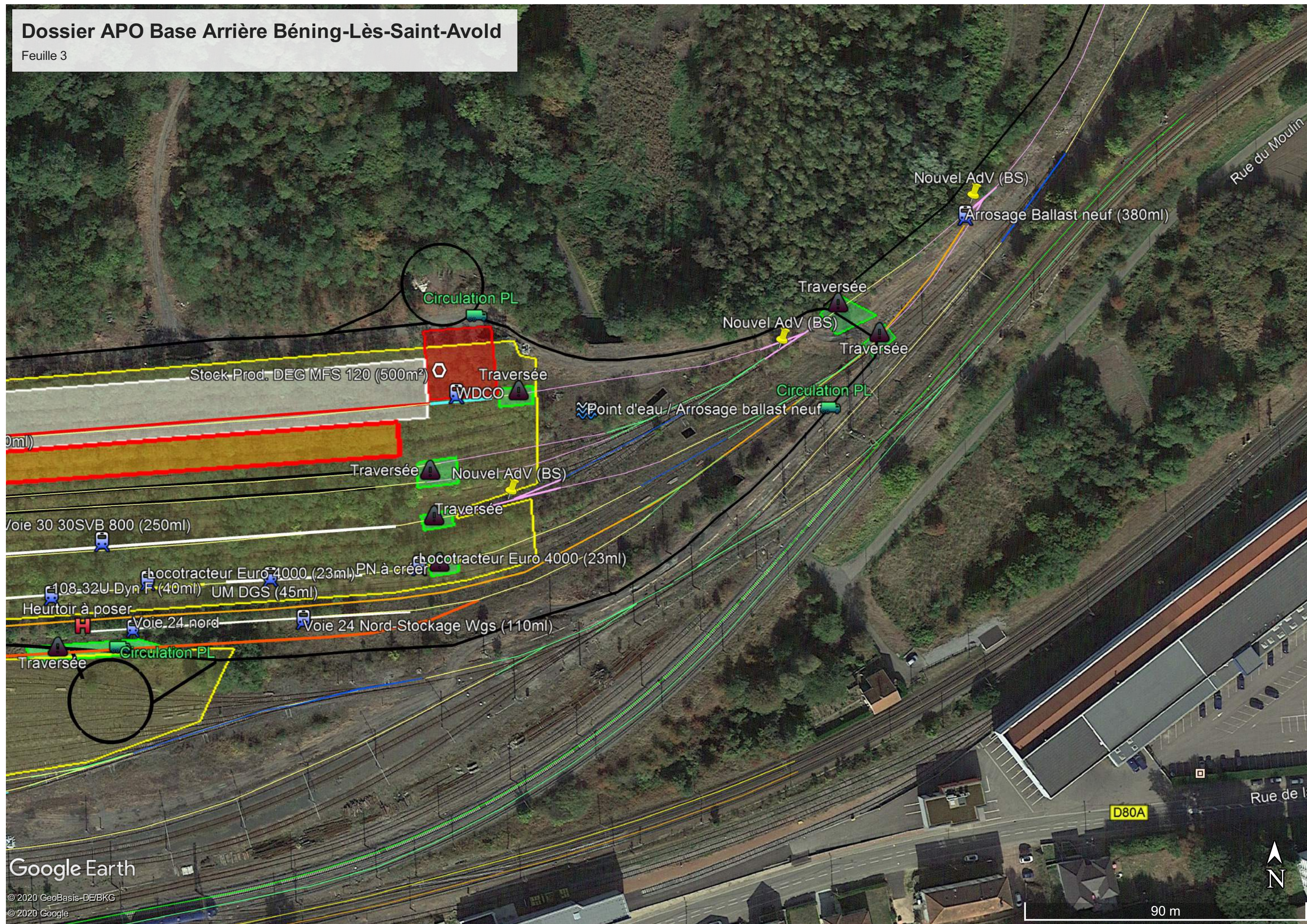
100 m



D80A

Dossier APO Base Arrière Béning-Lès-Saint-Avoid

Feuille 3



Google Earth

© 2020 GeoBasis-DE/BKG
© 2020 Google

D80A



90 m

Dossier APO Base Arrière Béning-Lès-Saint-Avoid

Feuille 4

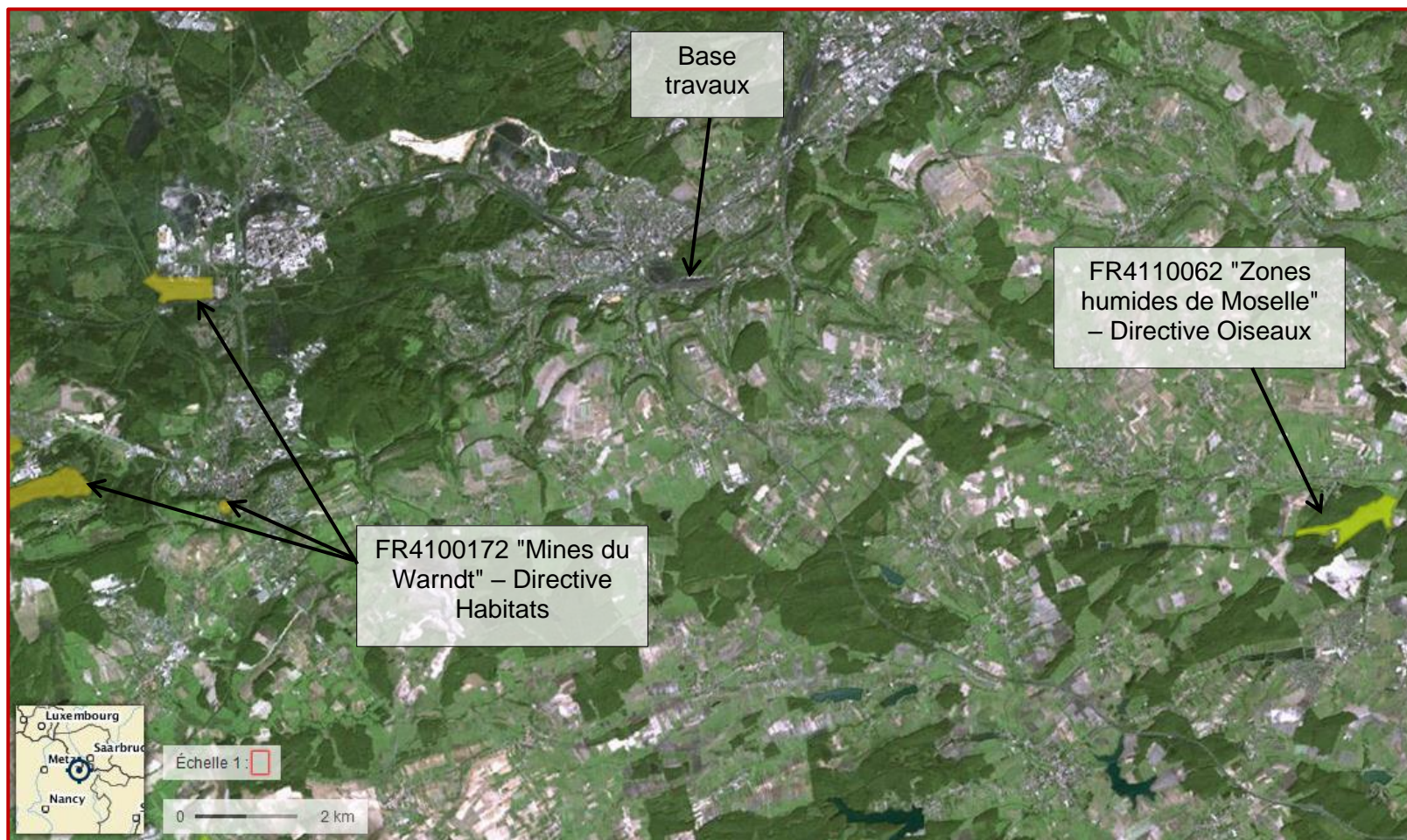


ANNEXE 6 – **PROJET ET ZONES NATURA 2000** – Commune de BENING LES SAINT AVOLD (57)

CREATION D'UNE BASE ARRIERE TRAVAUX

Ligne IF 140 000 allant de Reding à Metz Ville Culmont – Chalindrey à Toul

Ligne IF 172 000 allant de Rémilly à Stiring-Wendel – Ligne IF 180 000 allant de Metz à Zoufftgen



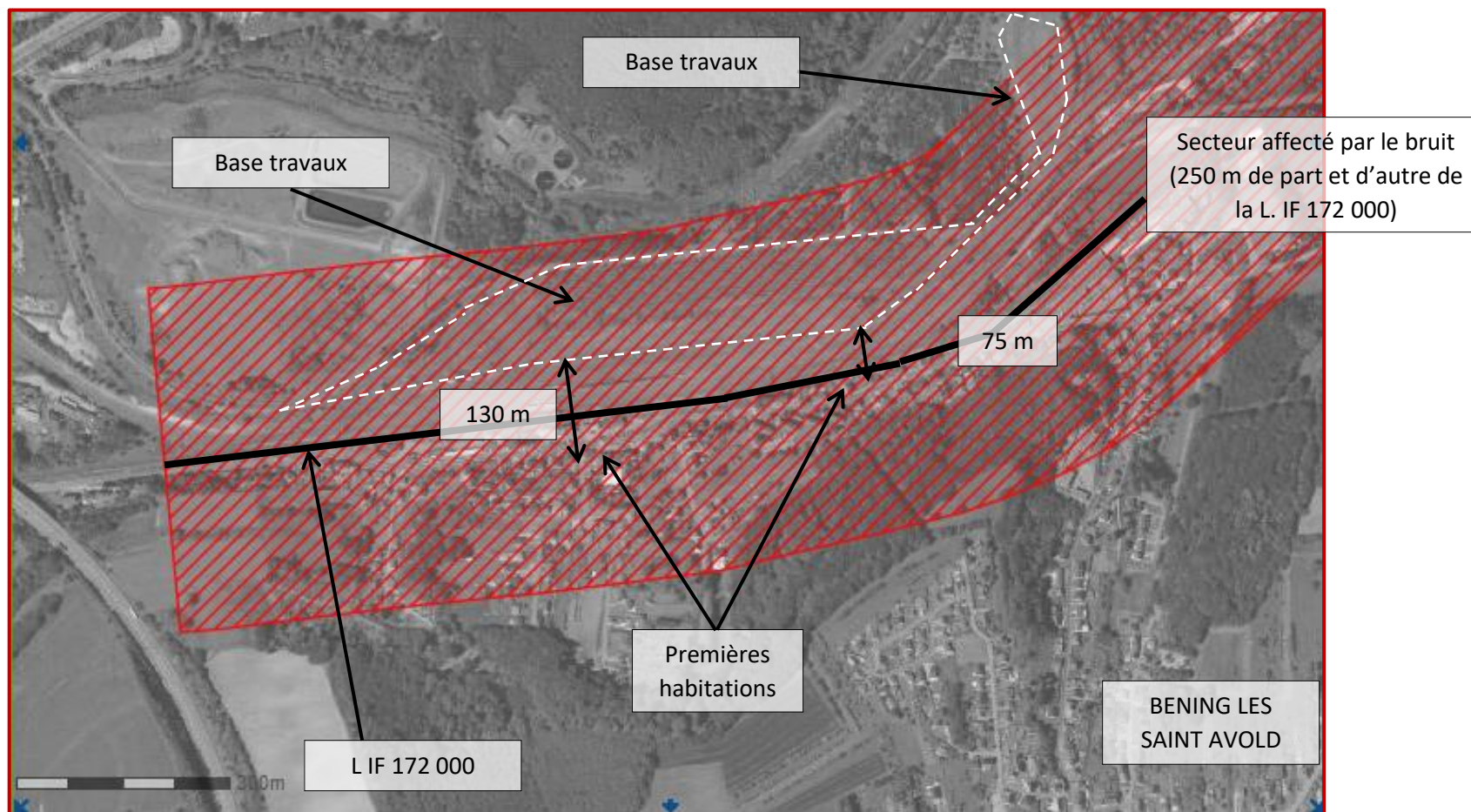
Source : © IGN - © orthophotoplan - © Géoportail

ANNEXE 7 – CARTE DU BRUIT (RESEAU FERROVIAIRE L. IF 172 000) – Commune de BENING LES SAINT AVOLD (57)

CREATION D'UNE BASE ARRIERE TRAVAUX

Ligne IF 140 000 allant de Reding à Metz Ville Culmont – Chalindrey à Toul

Ligne IF 172 000 allant de Rémilly à Stiring-Wendel – Ligne IF 180 000 allant de Metz à Zoufftgen



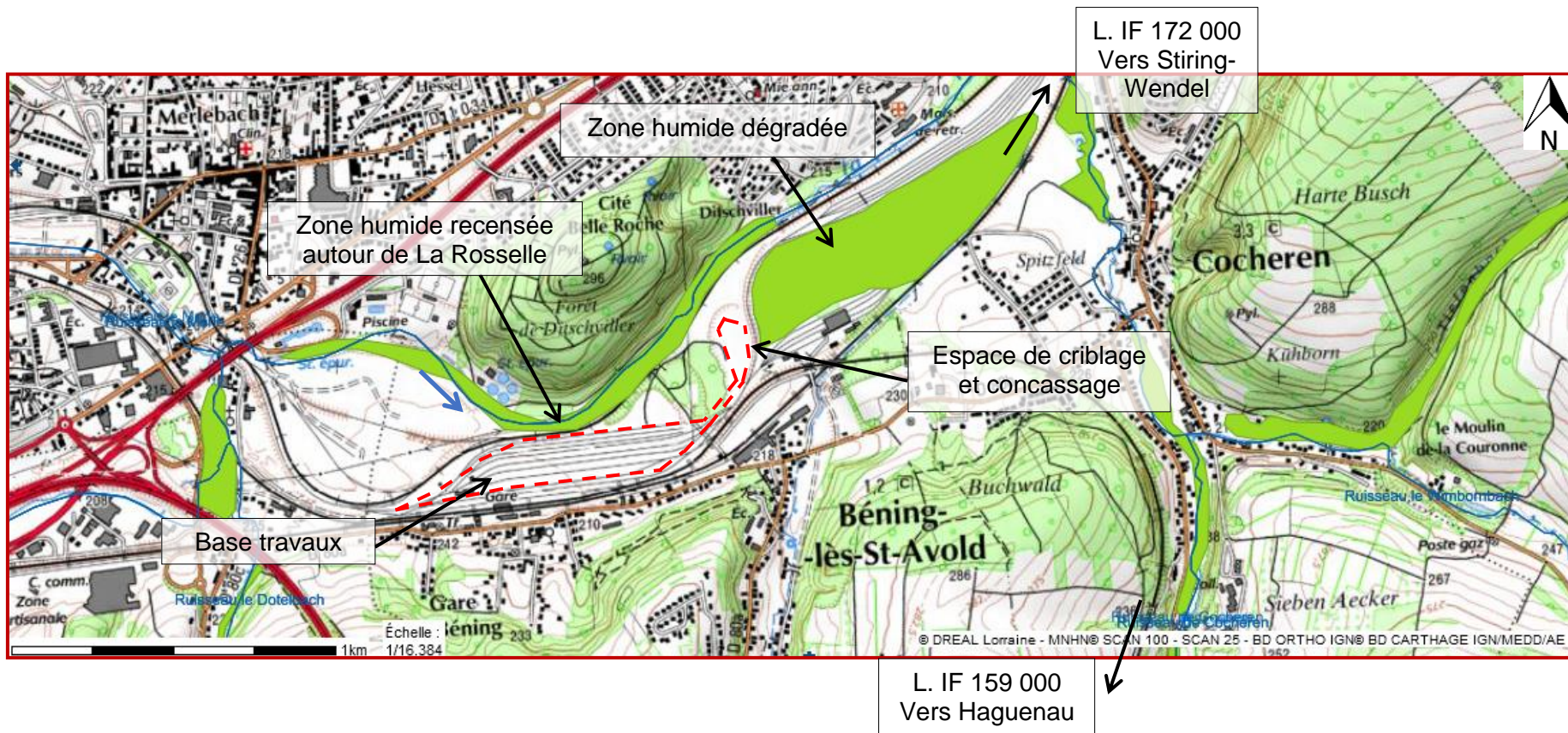
Source : Carte du bruit du réseau ferroviaire (3^{ème} échéance) – Département de la Moselle

ANNEXE 8 – CARTE DES ZONES HUMIDES (SAGE DU BASSIN HOULLER)
Commune de BENING LES SAINT AVOLD (57)

CREATION D'UNE BASE ARRIERE TRAVAUX

Ligne IF 140 000 allant de Reding à Metz Ville Culmont – Chalindrey à Toul

LIGNE IF 172 000 ALLANT DE REMILLY A STIRING-WENDEL – Ligne IF 180 000 allant de Metz à Zoufftgen



Source : © IGN - © scan25 – Inventaire des zones humides SAGE du Bassin Houiller

ANNEXE 9 – PLAN DE PREVENTION DES RISQUES INONDATION

Commune de BENING LES SAINT AVOLD (57)

CREATION D'UNE BASE ARRIERE TRAVAUX

Ligne IF 140 000 allant de Reding à Metz Ville Culmont – Chalindrey à Toul

Ligne IF 172 000 allant de Rémilly à Stiring-Wendel – Ligne IF 180 000 allant de Metz à Zoufftgen

