

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 :

10/05/2019

Dossier complet le :

10/05/2019

N° d'enregistrement :

F-032-19-C-0049

1. Intitulé du projet

Construction d'une voie d'essai ferroviaire de 6,2 km entre Wallers-Arenberg et Raismes (59), aménagements associés (création d'1 sous-station électrique, renforcement de poste électrique existant 63kV, quais d'embarquement, local opérateur, suppression de 5 passages à Niveau), en prolongement du Centre d'Essais Ferroviaires (CEF) existant de Petite-Forêt (59)

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

2.1 Personne physique

Nom TREGOAT

Prénom Eric

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

IRT RAILENIUM

Nom, prénom et qualité de la personne

TREGOAT ERIC, Directeur Général

habilitée à représenter la personne morale

RCS / SIRET

7 9 0 0 6 0 0 2 4 0 0 0 2 9

Forme juridique

Fondation

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.))
Catégorie 1: ICPE Catégorie 5a) : infrastructures ferroviaires Catégorie 6a) et 6b) : Infrastructures routières Catégorie 47a) : Premiers boisements et déboisements en vue de la reconversion de sols	1) : le CEF n'est pas identifié comme ICPE avant ou après projet ; 5a) : réalisation d'une voie d'essai de 6,2 km. Suppression de 5 passages à niveau (considéré comme une « autre modification » soumise à étude d'impact au cas par cas ; 6a) : création du pont-route sous l'A23, modification de voies communales et création des accès routiers piste contiguë à la voie (> à 3 km) (étude d'impact au cas par cas) ; 47a) : le projet est a priori soumis à autorisation de défrichement (superficie déboisée/ défrichée d'environ 3 ha, pour un seuil départemental compris entre 1 et 4 ha).

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

Le projet consiste à réaliser une nouvelle voie ferrée d'une longueur de 6,2 km dans le département du Nord (59). Le tracé s'étend de la commune de Raismes jusqu'à Wallers-Arenberg en traversant Petite-Forêt et Aubry-du-Hainaut. La voie d'essai sera quasiment parallèle à la voie ferrée existante, liaison Douai-Blanc-Misseron. Elle sera décalée vers le sud, selon une distance allant de 5 m à 30 m environ sur certaines portions. L'emprise au sol moyenne est de 12 m (voie ferrée et zones de levées de terre). D'autres éléments structurants sont également prévus : quais d'embarquement en bout de voie, installation d'équipement liés aux télécommunications (antennes relais, GSM-R notamment), 1 sous-station électrique complémentaire, 1 renforcement de poste électrique existant, 1 zone en bout de voie raccordée en eau/électricité/réseaux pour installer un local pour les opérateurs, un grillage bilatéral, la suppression de 5 passages à niveau (dont 1 rétabli par pont route à créer), la création d'un ouvrage sous l'A23, le prolongement de 5 ouvrages hydrauliques et la création d'un bassin d'assainissement. Deux fosses de visite d'environ 20 m de long seront aménagées en extrémités, et des heurtoirs mis en place.

4.2 Objectifs du projet

L'Institut de Recherche Technologique (IRT) Railenium participe activement au développement de tests et d'homologation dans le domaine ferroviaire (transport urbain, conventionnel et à grande vitesse). L'objectif est de mettre au point de nouvelles solutions au service de la filière.

Le Centre d'Essais Ferroviaires de Petite Forêt, près de Valenciennes réalise des activités d'essai pour la mise au point des matériels roulants et des essais d'intégration de systèmes ferroviaires, ainsi que des activités de maintenance et de formation sur les éléments d'infrastructures (voie ou caténaire), sur une voie d'essai principale actuelle de 2,7 km, autorisant une vitesse en pointe de 110km/h.

L'évolution du CEF1, visant à obtenir une voie d'une longueur de 6,2 km, a pour objectif d'augmenter la vitesse en pointe à 140/160 km/h, d'élargir la gamme d'essais et de certifications et le développement d'outils de recherche et de modélisation. L'ambition pour Railenium est de devenir un leader mondial pour la R&D, l'innovation et l'ingénierie de formation dans le domaine du ferroviaire, au service d'une filière déjà bien implantée dans le Valenciennois.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

La création de la voie nouvelle se traduira par des déboisements, défrichements et dégagements d'emprises localisés le long de la voie ferrée existante, par des terrassements en déblais ou remblais permettant d'obtenir le profil en long visé, la réalisation des structures de voie et la pose des équipements (rails, caténaires, signalisation,... nécessaires aux essais ciblés). Le projet étant excédentaire en matériaux d'environ 220 000 m³, les excédents seront valorisés ou mis en dépôt au sein des emprises ou sur des sites déportés qui tiendront compte des enjeux environnementaux.

Elle s'accompagne d'aménagements localisés du Centre d'Essais Ferroviaires existant (aménagement de quais d'embarquement du matériel d'essais, nouveaux appareils de voie, nouveaux équipements de contrôle de vitesse, aménagement d'un local opérateurs raccordé aux réseaux...), de la construction d'une sous-station électrique contiguë à la voie, du renforcement d'un poste électrique existant 63 kV, de la construction d'un passage sous l'A23 en circulation (basculement prévu sur une durée d'1 mois), de la suppression de 4 passages à niveau rabattus vers un 5ème PN rétabli par un pont route à construire sur la RD313. Un réseau d'assainissement sera mis en oeuvre associé à un bassin à construire.

Une clôture bilatérale sera mise en oeuvre séparant le projet des emprises extérieures et du RFN.

Les emprises temporaires seront remises en état à l'issue des travaux, et les enjeux patrimoniaux existants seront particulièrement pris en compte pour assurer l'insertion paysagère du projet.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

La voie d'essai permettra au CEF 1 de Petite Forêt de faire circuler des trains à des vitesses de l'ordre de 140 km/h à 160 km/h, et de réaliser les essais de freinage, acoustique, compatibilité électromagnétique, essais sous tensions : 750V, 1500V, 3000V, 15000V, 25000V.

La fréquence prévisionnelle des essais dépendra de la demande des opérateurs ferroviaires amenés à utiliser le site; les circulations engendrées seront inférieures à celles de la ligne ferroviaire existante, à vocation commerciale, avec une régularité variable dépendant des besoins d'essais.

Les essais seront réalisés d'ouest en est, avec une zone de montée en vitesse d'un peu moins de 4 km, une zone d'essais d'environ 300 m et une zone de freinage d'environ 1,4 km, l'ensemble étant majoritairement hors zones bâties qui se concentrent aux extrémités du projet, à l'exception des habitations de Wallers-Arenberg le long de la RD313.

La réalisation du projet engendre la suppression de 5 PN, 3 étant des pistes, 1 une rue avec piste cyclable, le cinquième étant la RD313 qui sera rétablie par Pont Route. Ces modifications induisent une réorganisation locale des circulations, l'axe principal de la zone d'étude se trouvant pour sa part sécurisé vis à vis du projet et de la voie ferrée existante.

Le projet sera sécurisé par éclairage au niveau des extrémités de voies sur 500m (zones heurtoirs), et un système anti intrusion complet (barrières infra rouge, vidéosurveillance, etc.).

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).

Concertation préalable code de l'environnement avec garant.

Autorisation environnementale englobant IOTA, dérogation espèces protégées (hypothèse), évaluation préliminaire des incidences sur les sites Natura 2000, autorisation de défrichement, autorisation spéciale de travaux en site classé, autorisation de travaux aux abords de monument historique.

Autorisations d'urbanisme : permis d'aménager pour les travaux aux abords des monuments historiques, déclaration préalable pour les travaux situés en zones protégées, autorisation pour les travaux sur le terrain classé monument historique

Suppression de Passage à Niveau

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Longueur de la voie d'essais	6,2 km
Surface d'emprise	24 ha

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation

Département : Nord

Communes concernées :

Raismes (59)

Petite-Forêt (59)

Aubry-du-Hainaut (59)

Wallers-Arenberg (59)

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. 03° 23' 41" E Lat. 50° 23' 05" N

Point d'arrivée :

Long. 03° 29' 10" E Lat. 50° 23' 24" N

Communes traversées :

Raismes (59)

Petite-Forêt (59)

Aubry-du-Hainaut (59)

Wallers-Arenberg (59)

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

Projet mis en service en 2000 (pas de régime d'autorisation)

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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ZNIEFF de type 1 FR310014513: Massif forestier de Saint-Amand et ses lisières, inclus partiellement ZNIEFF de type 2 FR310013254: La Plaine alluviale de la Scarpe entre Flines-lez-Râches et la confluence avec l'Escaut, inclus partiellement
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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le site est localisé au sein du Parc Naturel Régional Scarpe-Escaut (FR8000036) créé par le décret n°98-295 du 17 avril 1998.
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le PPBE 1re échéance a été approuvé à l'unanimité lors de la Commission Permanente du 16 février 2015. Le plan de prévention du bruit dans l'environnement 2ème échéance (faisant référence entre autres à la ligne ferroviaire L262000 Douai-Valenciennes) a été approuvé le 8 décembre 2015.
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Immeuble inscrit MH "chateau": périmètre de protection contiguë sur 30 m. Immeuble classé MH "ancien site minier de Wallers-Arenberg" sur 165 m environ, périmètre de protection intersecté. Rétablissement RD313 impactant le site classé "Drèves des Boules d'Hérin" au nord de la voie actuelle. Projet intersectant le site UNESCO 1360-15 paysage et ensemble minier de Wallers-Arenberg et d'Haveluy.
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Classé en zone à dominante humide (ZDH) par la DREAL (bois Lecat et extrémité ouest), délimitation ZH en cours sur critère botanique et pédologique.

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 ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Petite-Foret: PPR MVT Valenciennois / TRI Valenciennes Aubry-du-Hainaut: TRI Douai Wallers: TRI Douai Raismes: TRI Douai PPR LVT Valenciennois approuvé le 21/01/2018 TRI Douai et TRI Valenciennois: arrêté du préfet coordinateur de bassin le 26/12/2012
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Un ancien site pollué est identifié au nord à 250 m du projet à Raismes. Le site a été qualifié en classe 1, le définissant comme prioritaire. Le suivi administratif est en cours. L'autre site le plus proche est l'ancien CET de Wallers, situé à environ 1 km au sud à la fin du projet. D'autres sites, plus anciens qui nécessitent une action des pouvoirs publics sont: la friche Usinor Bail Anzin, et Vallourec AESV, sur la commune d'Anzin. Les anciennes usines Rousseau sur Raismes. GEC Alsthom sur Petit-Foret.
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet est en dehors de tout périmètre de protection de captage AEP. Les captages les plus proches se situent à 700 m au sud de la voie ferrée du CEF1 à Raismes (00283X0690); à 700m au sud à Petite-Foret (00283X0798); à 960 m au sud à Aubry du Hainaut (002830830); à 730 m au sud à Wallers-Arenberg (00282X0227/F3 et 00282X0257/F3B); à 770 m au sud à Wallers-Arenberg (00283X0822)
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site inscrit le plus proche est celui du Terril d'Aveluy (59SI28) sur la commune d'Aveluy
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est séparé de la ZPS « Vallée de la Scarpe et de l'Escaut » par la voie ferrée. Il est également à proximité (200 m au sud environ) de la ZSC « Forêts de Raismes / Saint Amand / Wallers et Marchiennes et plaine alluviale de la Scarpe ».
D'un site classé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le rétablissement de la RD313 concernera le site classé Drèves des Boules d'Hérin dit Pavé d'Arenberg (59SC12) sur la commune de Wallers-Arenberg.

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 ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet ne nécessite pas de prélèvements d'eau dans sa phase d'exploitation. En phase travaux, les besoins en eau pourront être assurés en approvisionnement extérieur (réseaux) ou par réutilisation des eaux pluviales le cas échéant, sans créer de prélèvement supplémentaire dans les eaux souterraines ou superficielles.
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les études d'Avant-Projet Sommaire conduisent à prévoir la réalisation de fondations profondes dans plusieurs secteurs. Ces éléments de projet ponctuels ne sont pas de nature à modifier les masses d'eau souterraines.
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet étant largement excédentaire, un taux de réemploi de 50% est retenu. Les sols en place sont majoritairement des sols sableux ou limono-sableux avec un terrain de couverture limoneux. Déblais: 282 519m3 Remblais: 61 643 m3 Excès de déblais: 220 876 m3 Déséquilibre marqué entre la section à l'Ouest de l'autoroute A23 (excédentaire) et la section à l'Est (déficitaire).
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet se situe au sein du PNR Scarpe-Escaut caractérisé par une forte présence de zones humides. Elles concentrent les principaux enjeux du territoire en termes de biodiversité. La Mare à Goriaux située à 380m classé en RBD possède une richesse spécifique inféodée à cette zone. Le projet traverse plusieurs réservoirs écologiques: forêt domaniale de Raismes St Amand-Wallers et Bois Lecat; des zones de prairies et bocages sur Wallers-Arenberg; des zones à dominante humides aux abords du dernier tronçon sur Wallers-Arenberg. Il intersecte aussi des corridors écologiques (de zone humide, forestier, de prairie et miniers/terris). Inventaires faune flore en cours en 2019.
	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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les Forêts de Raismes / Saint Amand / Wallers et Marchiennes et plaine alluviale de la Scarpe présentent de nombreuses unités écologiques souvent interdépendantes dans leur fonctionnement. La vallée de la Scarpe et de l'Escaut possède un réseau dense de cours d'eau, de milieux humides, forestiers auxquels sont associés des éléments à caractère xérique (terris). Les inventaires sont en cours pour identifier les espèces présentes en dehors du site et susceptibles d'être concernés par le projet.

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le rétablissement en pont route de la RD313 impactera le site classé des Drèves des boules d'Hérin, nécessitant une insertion soignée dans le site, en concertation avec l'ABF et après avis de la CDNPS.
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet engendre la consommation d'espaces agricoles sur certains tronçons du projet (à hauteur d'environ 3 ha) ainsi que la consommation d'espaces boisés le long de la voie ferrée existante.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est dans une zones d'aléa faible à l'aléa retrait-gonflement des sols argileux. Sur la fin du tronçon, vers Wallers, le projet est jugé soumis à un risque fort d'inondation par remontée de nappe. Le projet est inscrit en zone d'aléa sismique modéré (niveau 3) mais aucune disposition parasismique n'est exigée.
	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"/>	
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Pendant la durée des travaux, un basculement de circulation sur une durée maximale de 1.5 mois est envisageable pour le franchissement de l'A23. Étant donné le fort trafic pendulaire de l'A23 sur la section concernée, les basculements seront à privilégier pendant les congés d'été. La sécurisation du site impose une interdiction de la traversée de la voie d'essais via des Passages à Niveau. Dès lors, 5 Passages à Niveau sont supprimés, dont 1 sera remplacé par un pont route rétablissant la RD313.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	La voie d'essai accueillera, le long d'une ligne existante, des essais ferroviaires dont la finalité est, notamment, d'évaluer les émissions sonores des futur trains. Les essais sont majoritairement situés sur des territoires peu bâtis. Au regard des trafics ferroviaires attendus, il est peu probable que le respect des seuils réglementaires impose la mise en oeuvre de protections acoustiques.

	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La voie d'essai accueillera, le long d'une ligne existante, des essais ferroviaires dont la finalité est, notamment, d'évaluer les vibrations des futurs trains. Au regard des trafics ferroviaires attendus, les nuisances seront limitées. Le projet peut être concerné par des vibrations au niveau de la carrière en exploitation, et le long de la voie ferrée existante.
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Un éclairage sera mis en oeuvre sur 500 m aux deux extrémités du projet, pour un éclairage similaire à celui d'un quai de gare soit une luminosité de 50 lux durant la phase d'exploitation.
Emissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des effluents ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Des fosses techniques sont prévues au Pk (point kilométrique) Initial et PK final du projet. Leur vidange périodique (eaux pluviales) pourra nécessiter des rejets d'effluents qui seront traités conformément à leur nature.
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La réalisation du projet nécessitera des terrassements et notamment le déblai de matériaux sous remblai autoroutier. Des espaces de stockage devront être aménagés de part et d'autre de l'A23. Des hypothèses de zones de dépôts sont situées à une distance de 15 km de la zone du projet. La carrière peut être potentiellement utilisée comme zone de dépôt pour éviter les frais engendrés par le transport d'une quantité importante de matériaux sur de plus longues distances (à confirmer lors des études en cours).

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Emprise du projet en terrassements, équipements ferroviaires, rétablissement de la RD313, clôtures concernant directement ou pouvant être vus depuis ou en même temps que le site "Drève des boules d'Hérin" qui jouxte le tracé au nord, le monument historique "Ancien site minier de Wallers Arenberg", et le site UNESCO.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est essentiellement situé en territoire agricole à Aubry du Hainaut et Wallers. Toutefois, à proximité du village d'Arenberg le projet passe à proximité du groupement d'habitation situé le long de la D313, la plus proche étant située à moins de 10 m et sera acquise. Le projet traverse plusieurs EBC et nécessite le défrichage de certains. Il est aussi concerné par des servitudes d'utilité publique (protection des monuments historiques, protection des lignes ferroviaires et télécommunications notamment).

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 :

Sur la commune de Wallers, sur l'axe D40 à 1km au sud de la fin de la nouvelle voie, un projet de reconstruction de la halle des sports Pierre Durot est en cours (rue Jean Jaurès). La demande a été soumise le 24/04/2018 et publiée le 23/08/2018. La durée des travaux est prévue pour 19 mois. Ce projet ponctuel n'est pas susceptible d'avoir des effets cumulés significatifs avec le projet, par ailleurs prévu à horizon plus lointain.

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) :

Les emprises nécessaires à la réalisation du projet seront limitées au strict nécessaire, d'autant plus que celles-ci ne pourront être acquises qu'à l'amiable (pas de possibilité d'expropriation). Elles seront jumelées au plus près des emprises ferroviaires existantes qu'elles longent.

L'ensemble des rétablissements hydrauliques existants sera prolongé (5 ouvrages), n'entraînant pas de modification des conditions d'écoulements superficielles.

Les emprises s'inscrivent dans des espaces agricoles, boisés, urbanisés pour lesquels des acquisitions seront nécessaires, dont les négociations seront assurées par un expert foncier afin d'en définir la valeur, afin d'indemniser les propriétaires et/ou exploitants concernés. Les effets sur les milieux naturels et zones humides, et en particulier les espèces protégées, sont en cours d'évaluation détaillée sur la base d'inventaires en cours de mars à septembre 2019. Les mesures appropriées seront définies dans le cadre de la constitution du dossier de demande d'autorisation environnementale, elles s'appuieront notamment sur la démarche ERC.

Une étude paysagère est en cours afin de préciser les enjeux et de définir les mesures d'insertion à mettre en oeuvre, en particulier au regard des monuments et sites directement ou indirectement concernés par le projet.

Une étude acoustique est également engagée, qui définira les impacts du projet et mesures éventuelles à mettre en oeuvre.

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.

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 checked="" 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 du projet avec indication des points kilométriques (pk)

9. Engagement et signature

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

Fait à Valenciennes

le 10 avril 2019

Signature



RAILENIUM - CENTRE EUROPÉEN POUR LA PRÉ-CERTIFICATION, L'INNOVATION ET LES ESSAIS POUR LE FERROVIAIRE ET LA PLATEFORME NUMÉRIQUE ASSOCIÉE (CEPCIE)

Cerfa cas par cas

ANNEXES



Liste des annexes :

ANNEXE 2 : Plan de situation

ANNEXE 3 : Photographies

ANNEXE 4 : Plans des travaux

ANNEXE 5 : Occupation du sol

ANNEXE 6 : Sites Natura 2000

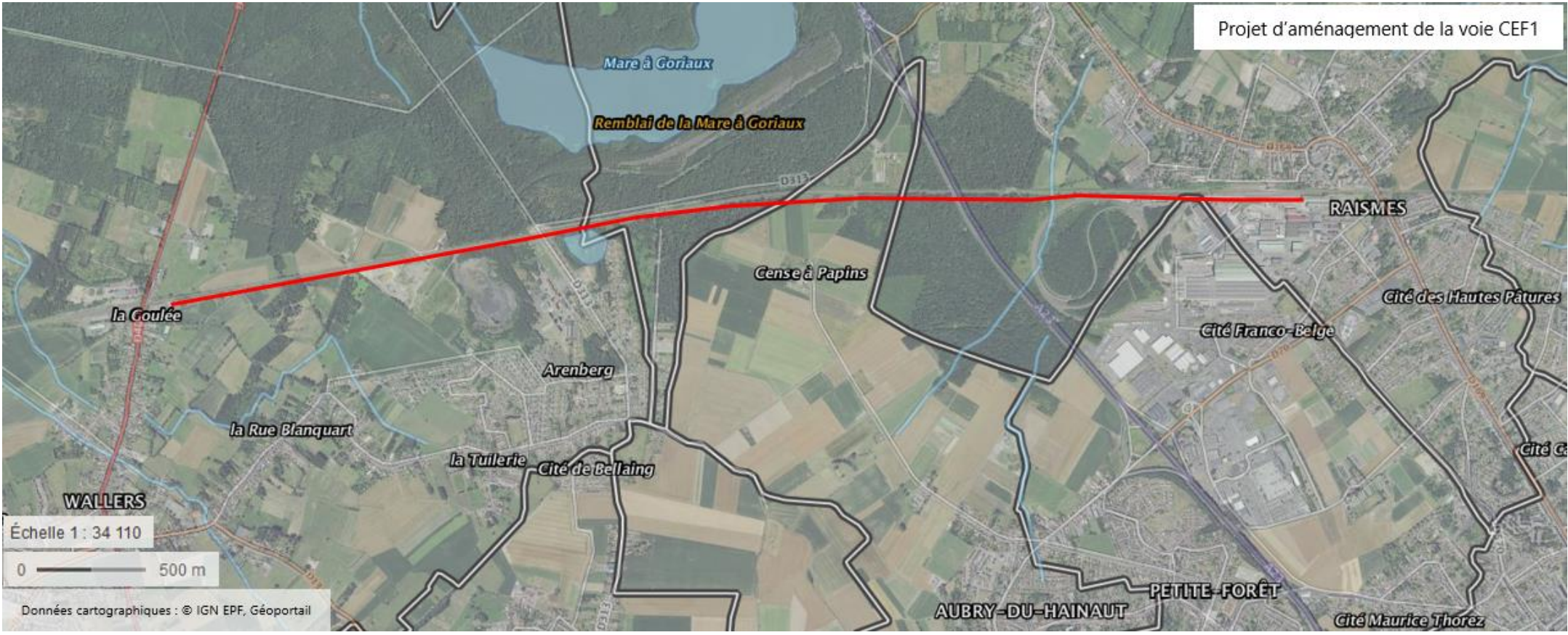
ANNEXE 7 : Points kilométriques

Cerfa cas par cas

ANNEXE 2 : Plan de situation



Projet d'aménagement de la voie CEF1



Échelle 1 : 34 110

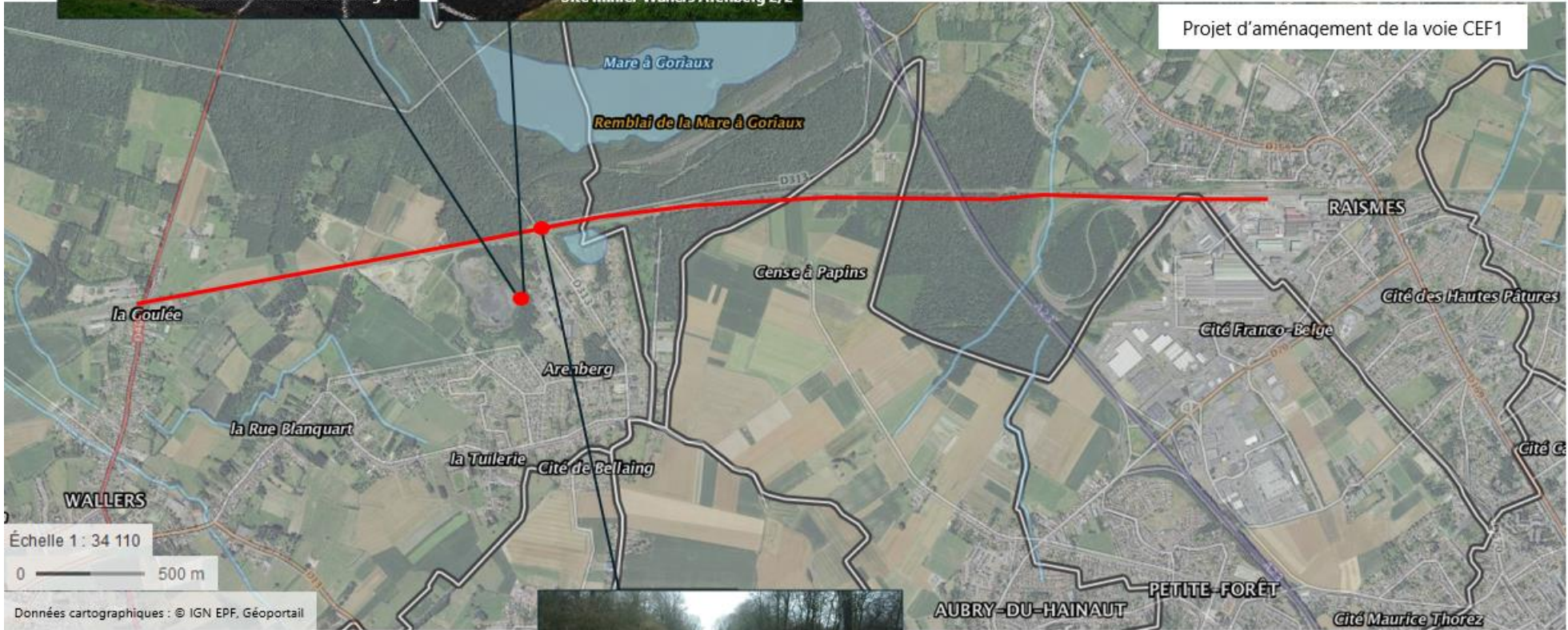
0 — 500 m

Données cartographiques : © IGN EPF, Géoportail

Cerfa cas par cas

ANNEXE 3 : Photographies





Site Minier de Wallers-Arenberg



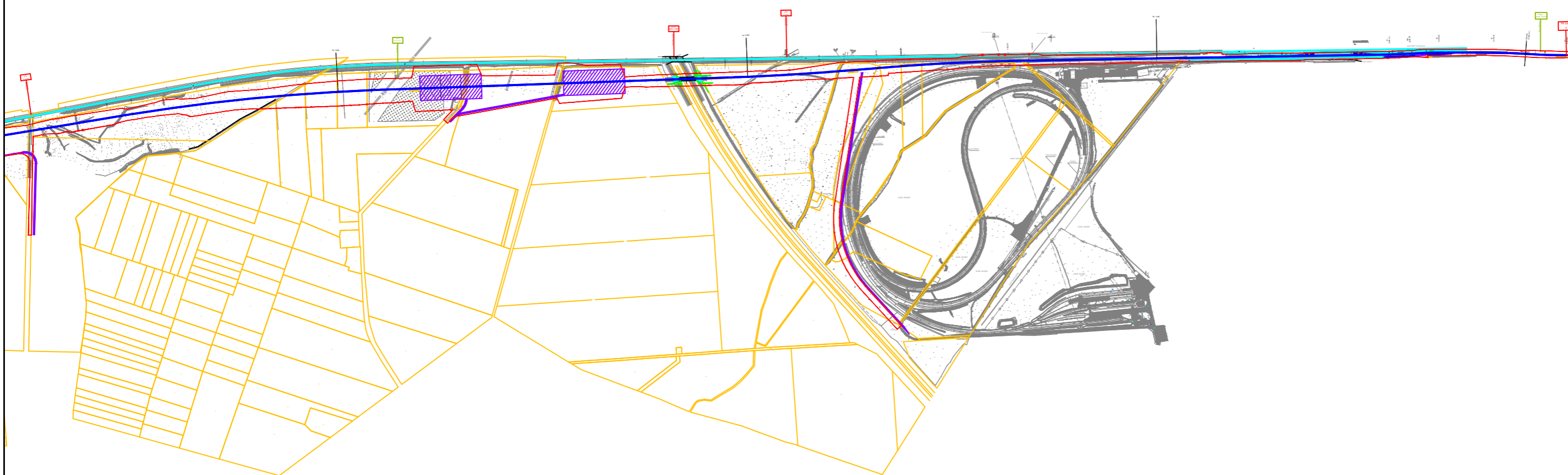
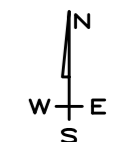
Photographies datant du terrain du 06/03/2019

RAILENIUM - CENTRE EUROPÉEN POUR LA PRÉ-CERTIFICATION, L'INNOVATION ET LES ESSAIS POUR LE FERROVIAIRE ET LA PLATEFORME NUMÉRIQUE ASSOCIÉE (CEPCIE)

Cerfa cas par cas

ANNEXE 4 : Plans des travaux



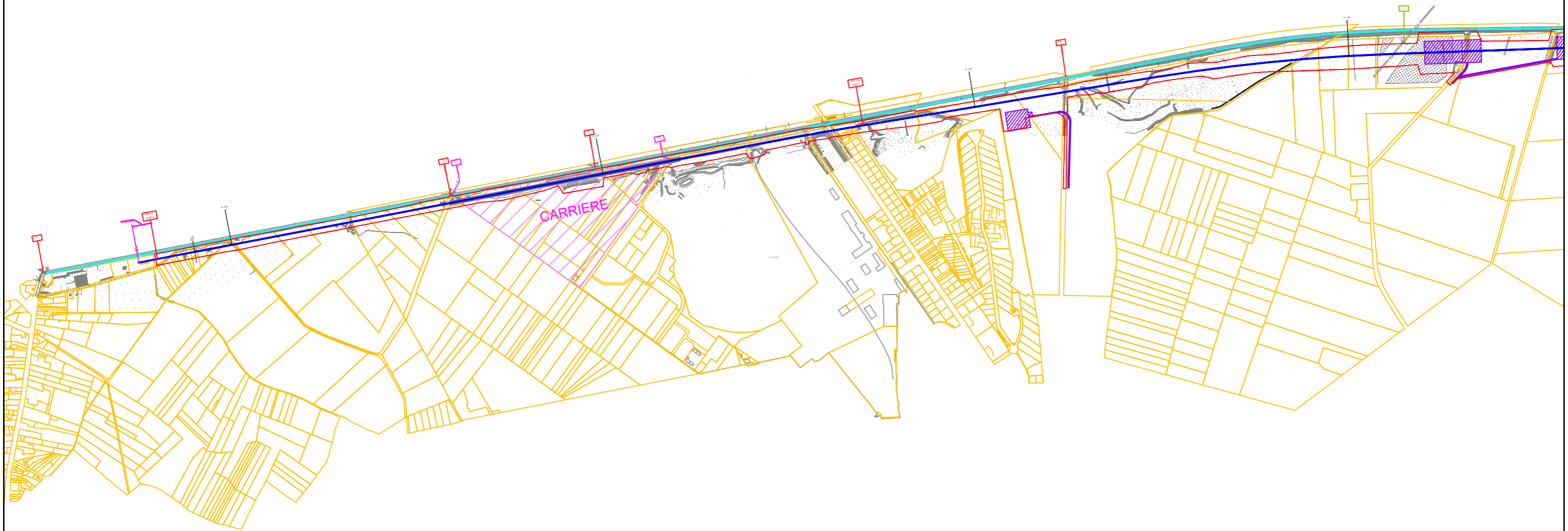


INDICE	DATE	MODIFICATIONS	ET.	AP.	VER.	FORMAT	ECHELLE	FEUILLE
1	06/10/17	Reprises suite aux remarques CEPCIE du 10/10/2017	LCA	JCA	MAA	A3	1/10000	1/2
						Dossier		
						Fichier	VP_Emprises_Railenium_1-1000-V2.dwg	

Etude de préfiguration du Centre Européen pour la Pré-Certification, l'Innovation et les Essais pour le ferroviaire et la plateforme numérique associées

Vue en plan emprise projet Etudes d'avant-projet (APS) PK0+000 à PK 3+750





INDICE	DATE	MODIFICATIONS	ET.	AP.	VER.	FORMAT	ECHELLE	FEUILLE
1	06/10/17	Reprises suite aux remarques CEPCIE du 10/10/2017	LCA	JCA	MAA	A3	1/10000	2/2
						Dossier		
						Fichier	VP_Emprises_Railenium_1-1000-V2.dwg	

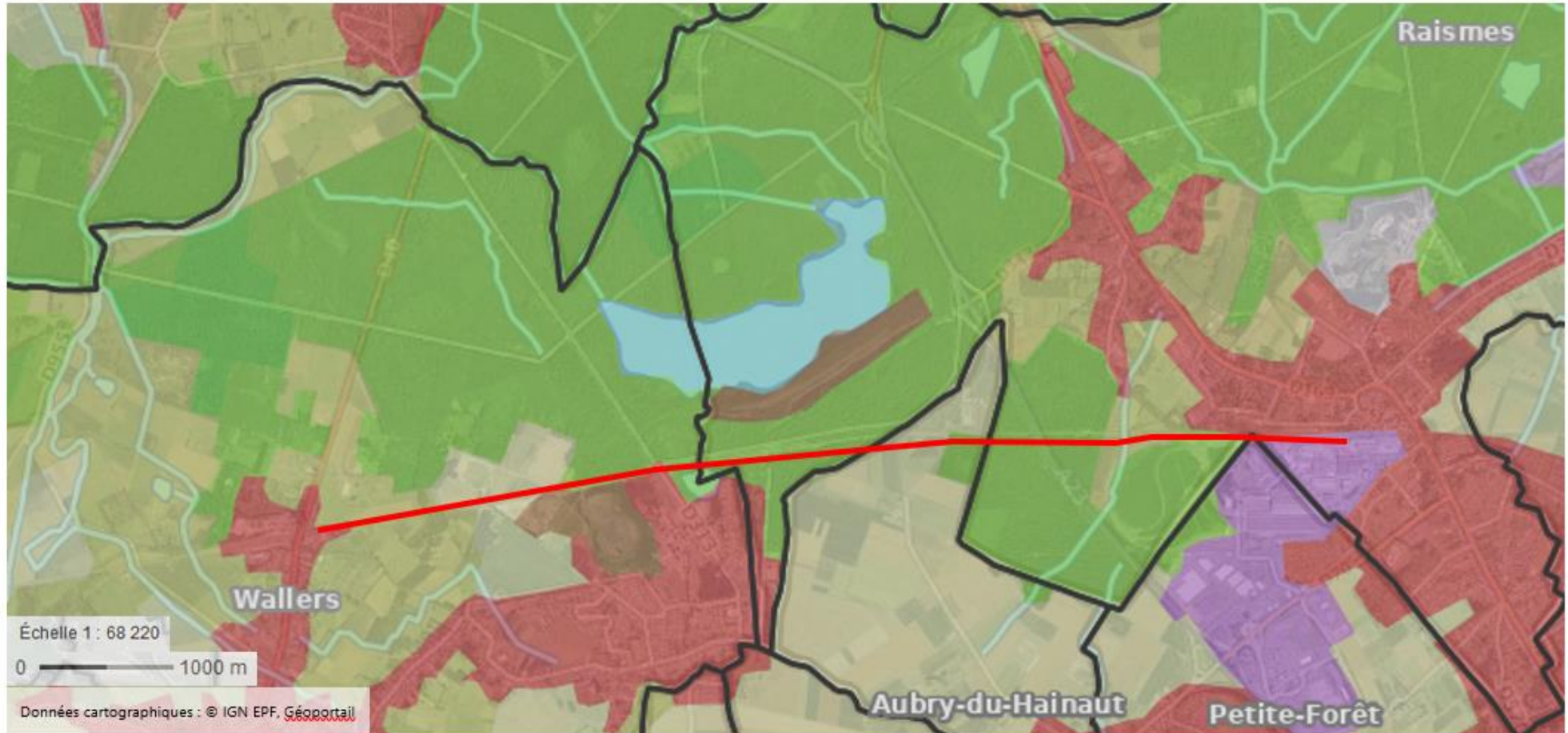
Etude de préfiguration du Centre Européen pour la Pré-Certification, l'Innovation et les Essais pour le ferroviaire et la plateforme numérique associées

Vue en plan emprise projet Etudes d'avant-projet (APS) PK3+750 à PK 6+200



Cerfa cas par cas

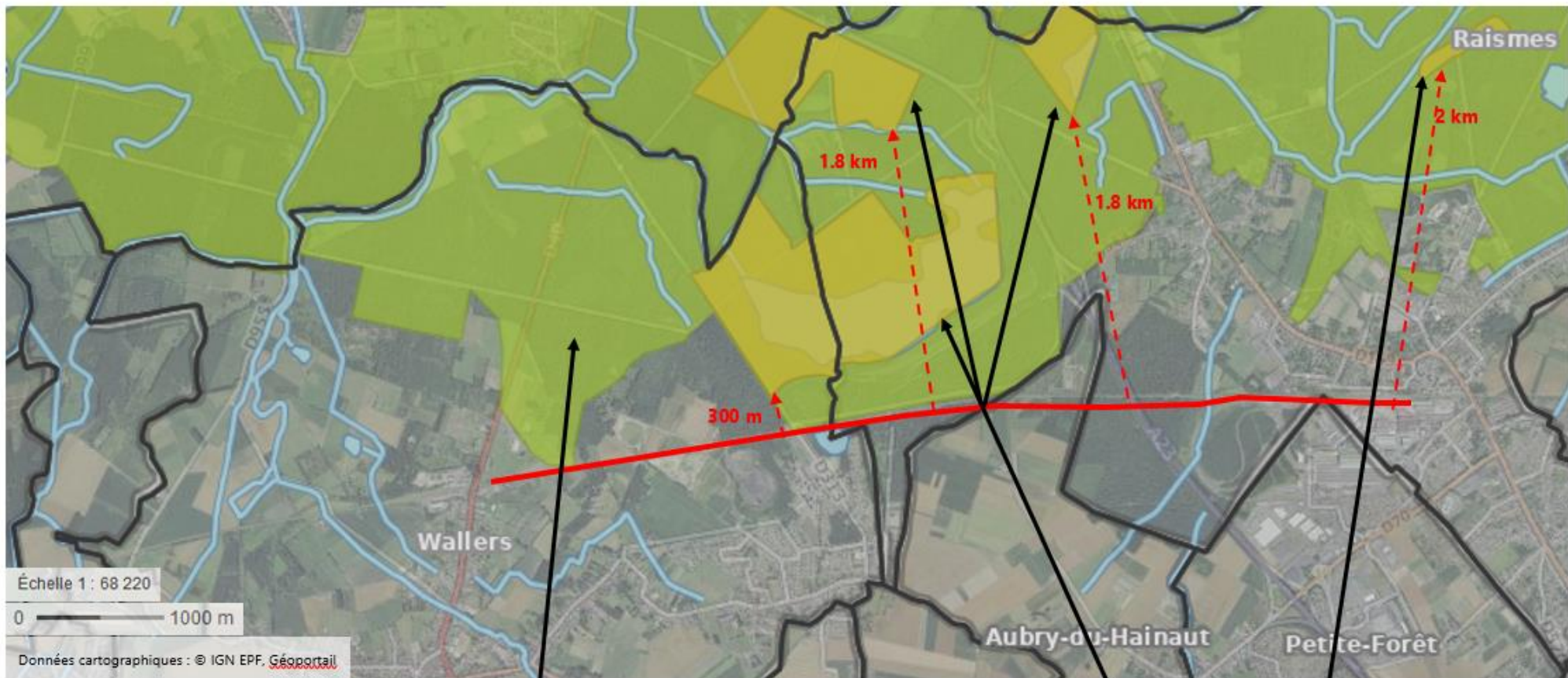
ANNEXE 5 : Occupation du sol



- | | |
|---|--|
| ■ Tissu urbain discontinu | ■ Surfaces essentiellement agricoles, interrompues par des espaces naturels importants |
| ■ Zones industrielles ou commerciales et installations publiques | ■ Plans d'eau |
| ■ Terres arables hors périmètres d'irrigation | ■ Forêts de feuillus |
| ■ Prairies et autres surfaces toujours en herbe à usage agricole | ■ Décharges |

Cerfa cas par cas

ANNEXE 6 : Sites Natura 2000



Vallée de la Scarpe et de l'Escaut
FR3112005 Site Natura 2000 ZSC

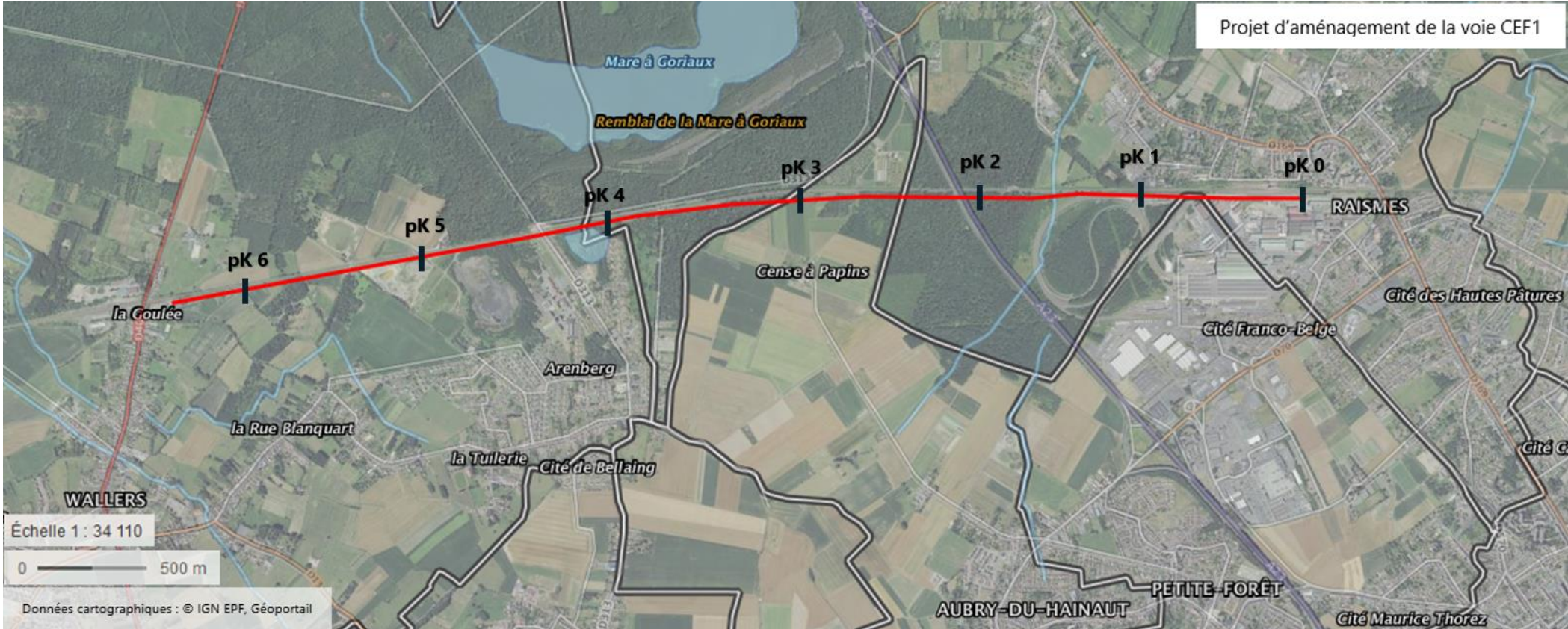
Forêts de Raismes / Saint Amand
/ Wailers et Marchiennes et
plaine alluviale de la Scarpe,
FR3100507 Site Natura 2000 ZPS

Cerfa cas par cas

ANNEXE 7 : Points kilométriques



Projet d'aménagement de la voie CEF1



Échelle 1 : 34 110

0 — 500 m

Données cartographiques : © IGN EPF, Géoportail