

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 :

11.07.2018

Dossier complet le :

11.07.2018

N° d'enregistrement :

2018.2788

1. Intitulé du projet

PROJET T2020 - CREATION D'UN TERMINAL FERROVIAIRE SUR LA CARRIERE DE FERQUES (62)

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

CARRIERES DU BOULONNAIS

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

M.VINCENT AMOSSE, Directeur Général Adjoint

RCS / SIRET

5 4 1 7 5 0 5 5 0

Forme juridique

Société par actions simplifiée (SAS)

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.))
• 5° a) et b) Infrastructures ferroviaires	5° Infrastructures ferroviaires : a) Création de voies ferroviaires et voies de services sur plus de 5 km b) Création d'un terminal ferroviaire
• 39° a) - Travaux, constructions et opérations d'aménagement.	39° a) Travaux de construction : création d'un terminal (bâtiment + voies) : 16 800 m ² et d'un bâtiment d'accueil : 59,7 m ² soit 16 859,7 m ² au total

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 création d'un nouveau terminal ferroviaire de la carrière de FERQUES (62), les caractéristiques générales du projet consistent en la création :

- d'un terminal de chargement des trains T2020 d'une surface de plancher de 933,61 m²,
- de voies ferrées pour les arrivées des trains fret et pour le chargement, sur une longueur d'environ 5 km,
- de nouveau matériel roulant de type robot,
- de voies goudronnées avec un nouveau plan de circulation,
- d'un bâtiment d'accueil clients de surface de plancher de 59,7 m² avec 5 ponts bascules,
- d'installations d'éclairages pour le chargement et les voies goudronnées.

L'ancien terminal ferroviaire, construit dans les années 70 et aujourd'hui vétuste, sera démantelé à la mise en route du nouveau terminal ferroviaire.

La vue de dessus du projet localisant l'emprise du bâtiment, ainsi que certaines vues des façades et en coupe du projet figurent en annexe.

4.2 Objectifs du projet

Afin de pérenniser l'avenir commercial de la carrière, le projet permettra :

- d'augmenter la capacité d'expédition qui est actuellement limitée à 2,4 millions de tonnes/an à 4 millions de tonnes/an. Le potentiel généré par le bon positionnement des plateformes pour les chantiers du Grand Paris et les chantiers liés aux JO 2024, mais aussi par la nouvelle plateforme d'Emerainville et par l'approvisionnement long terme de la nouvelle usine Ecophos à Dunkerque (2018) amènent les CARRIERES DU BOULONNAIS à des prévisions de trafic ferroviaire accrues à court terme.
- désengorger la gare de Caffiers : elle est actuellement saturée par sa taille pour le stockage des wagons en attente de départ ou à l'arrivée, le terminal de Ferques servant de tampon. Il peut être très vite engorgé compte tenu du dimensionnement de son faisceau qui n'était pas prévu pour un tel trafic.
- réduire les émissions de bruit et de poussières liées au chargement des matériaux à l'air libre actuellement ;
- améliorer les conditions de travail des opérateurs : diminution par 3 ou 4 des manœuvres ferroviaires (automatisation-digitalisation du système de pesée), circulation en entrée/sortie de la carrière plus fluide, etc.
- améliorer la pérennité des équipements : le terminal actuel, âgé de 50 ans, est vétuste, et engendre des coûts d'entretien et des risques de saturation, de perte d'exploitation et de dégradation du taux de service clients au rythme actuel.

Ces éléments sont autant d'arguments pour la réussite du projet.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

• Calendrier de réalisation :

Les travaux de création du nouveau terminal ferroviaire, objet de la présente demande, sont prévus pour l'horizon 2020 et s'étaleront sur une période d'environ 24 mois à compter du 22/10/2018 selon le planning projeté.

Afin de permettre la continuité de l'acheminement des matériaux, les travaux de démantèlement seront réalisés après la mise en service de ce nouvel ouvrage, et ce pour un achèvement fin mai 2020.

Les travaux comprennent 3 phases : Phase 1) Remblai et assainissement ; Phase 2) Voiries et réseaux Divers ; Phase 3) pose des rails et construction des bâtiments, mise en service du nouveau terminal et démantèlement de l'ancien.

• Modalités de réalisation des travaux de création du nouveau terminal ferroviaire:

Les travaux comprendront : des nouveaux bâtiments de chargement des rames, un nouvel aménagement paysager, un nouveau plan de circulation, le déclassement de la voie mère.

La capacité de chargement passera de 2,4 million de t/an à 4 million de t/an.

• Modalités de transport des matériaux pendant les travaux

Durant la phase de travaux, les matériaux continueront de transiter par les voiries et le terminal existants.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

• Le bâtiment de chargement T2020 sera destiné au chargement des trains avec les matériaux extraits de la carrière. D'une surface de plancher de 933,61 m², sur 2 niveaux, il permettra de réaliser un chargement de trains en réduisant l'impact sonore, atmosphériques (poussières) et visuel sur le site la carrière. Il est conçu avec une isolation renforcée des parois et de la toiture (tunnels acoustiques, système d'arrosage et de brumisation pour piéger les poussières). L'intérieur du bâtiment sera composé d'un process de chargement sur 2 lignes en simultanée. Le chargement des wagons se fera en continu en utilisant deux robots de manœuvre de toute dernière génération.

• Un bâtiment d'accueil T2020 de plancher de 59,7 m², composé : d'un poste d'accueil et de contrôle, d'un local pour le personnel, de vestiaires, de sanitaire homme et femme, d'un local technique. Le bâtiment pourra accueillir au maximum 6 employés sur une journée et sera certifié RT 2012. Il comprendra 5 ponts bascules (3 ponts de pesée pour l'entrée, 2 de sortie) automatisées.

• Les voies ferrées comprendront :

- en amont du bâtiment : 6 voies de stockage pour le chargement.
- en aval du bâtiment : 2 voies pour le chargement avec les robots.

L'ensemble des voies ferrées sera raccordé au Réseau Ferré National.

De nouvelles voiries goudronnées seront créées sur 24 665 m² pour l'accès aux bascules. L'entrée et la sortie au sud seront reprofilés pour aider à l'insertion des camions sur la RD231, et la gestion des eaux pluviales.

Un plan paysager permettra la bonne intégration paysagère du site, comprenant la plantation d'essences locales recommandées. Aucune source de pollution particulière ne sera présente.

En phase d'exploitation, le projet ne comprendra pas d'activités ou d'installations pouvant porter une atteinte notable à l'environnement.

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).

L'ensemble du projet fera l'objet d'une demande de permis de construire, qui sera déposé auprès de la Mairie de FERQUES.

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Emprise au sol concernée par le projet.....	52 000 m ²
Répartition des surfaces.....	16 800 m ² pour le terminal 35 200 m ² pour les voiries
Gabarit des bâtiments.....	Maximum en R+1 (terminal)
Voies goudronnées.....	24 665 m ²
Surface d'espaces verts en pleine terre.....	5 350 m ²

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

Carrières de FERQUES (62)

Parcelles cadastrales section A2 : n°
185 ; 187 ; 189 ; 192 ; 193 ; 194 ; 195 ;
196 ; 197 ; 198 ; 199 ; 205 ; 214 ; 577 ;
578 ; 579 ; 581 ; 615 ; 731 ; 732 ; 734 ;
735 ; 873 ; 874 ; 900 ; 902 ; 908 ; 911 ;
915 ; 916 ; 917 ; 918 ; 919 ; 920 ; 1136

Coordonnées géographiques¹

Long. + 1° 4 5' 17 " 986 Lat. 5 0° 4 9' 5 4 " 596

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. + 1° 4 5' 17 " 986 Lat. 5 0° 4 9' 5 4 " 596

Point d'arrivée :

Long. + 1° 4 4' 4 4 " 104 Lat. 5 0° 4 9' 3 4 " 911

Communes traversées :

FERQUES (62250)

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui ☐

Non ☒

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

Oui ☐

Non ☒

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

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère 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) ?	☐	☒	Les terrains concernés par le projet sont en dehors de toute ZNIEFF. La ZNIEFF la plus proche est celle de la "Vallée de la Slack entre Rinxent et Réty" (référéncée n° 310013299 - ZNIEFF de type I) qui se situe à 1,2 km au sud du projet. Son éloignement laisse présager l'absence d'interaction écologique notable entre ce dernier et la ZNIEFF.
En zone de montagne ?	☐	☒	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	☐	☒	Le site n'est concerné par aucun statut de protection (Arrêté de protection de biotope, réserve naturelle, Espace naturel sensible, etc.).
Sur le territoire d'une commune littorale ?	☐	☒	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	☒	☐	L'emprise du projet est concernée le Parc naturel régional "Caps et marais d'Opale" (référéncé n°FR8000007) où l'activité extractive est très ancienne et continue d'être autorisée. Etant donné la nature du projet et son implantation au sein même du site de CARRIERES DU BOULONNAIS, qui est dûment autorisé par arrêté préfectoral du 8 aout 2008, aucun incidence n'est à craindre sur le PNR.
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	☐	☒	Un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE-2ème échéance de la directive Européenne) a été établi par l'arrêté préfectoral du 5 octobre 2015 dans le département du Pas-de-Calais mais la commune d'étude n'est pas concernée par ce plan.
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	☐	☒	Le site n'est concerné par aucun périmètre de protection d'un monument historique. Le site classé le plus proche, dénommé "Ruines du Château de Blacourt" sur la commune de Leubringhen, classé par arrêté ministériel du 30 janvier 1923, se situe à environ 1,8 km au nord. Le site inscrit le plus proche correspondent aux "Ruines de la chapelle du Monastère de Beaulieu", inscrit le 8 juillet 1912 à 2,8 km à l'est. → Voir cartographie de localisation du patrimoine culturel en Annexes.
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	☐	☒	Dans un rayon de 3 km, on recense 3 "plans d'eau" recensés comme zone humide d'après la DREAL Nord-Pas de Calais. Ce sont des plans d'eau dans l'emprise de la carrière; le projet n'aura aucune interaction avec ces zones humides. → Voir cartographie de localisation des zones humides en Annexes.

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 ?	☐	☒	La commune de Ferques n'est concernée par aucun Plan de Prévention des Risques Naturels et n'est pas répertoriée dans l'atlas des zones inondables de la région.
Dans un site ou sur des sols pollués ?	☐	☒	Aucun site BASOL n'est recensé sur la commune de Ferques ou à proximité du site d'étude. Le site BASOL le plus proche est recensé sur la commune de Marquise, il s'agit du site recensé n°62.0041 - AFAM à environ 4 km au sud-ouest. Un site BASIAS est recensé au nord-est à moins d'1 km à au nord-est du projet, il s'agit du site recensé n°NPC6202424n c'est une société de transport. Compte tenu de l'activité même de carrière et d'excavation des sols, aucune pollution des sols n'est recensée au droit de l'emprise du projet.
Dans une zone de répartition des eaux ?	☐	☐	Aucune Zone de Répartition des Eaux n'est recensée au niveau des terrains d'étude.
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	☐	☒	Le projet n'est pas situé dans un Périmètre de Protection Rapprochée (PPR) de captage d'Alimentation en Eau Potable. Le PPR le plus proche correspond aux points de captages de Hames-Boucre (environ 2 km au nord) et Witerhum (3 km à l'ouest).
Dans un site inscrit ?	☐	☒	Le site inscrit le plus proche correspondent aux "Ruines de la chapelle du Monastère de Beaulieu", inscrit le 8 juillet 1912 à 2,8 km à l'est. → Voir cartographie de localisation du patrimoine culturel en Annexes.
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	☐	☒	La zone NATURA 2000 la plus proche est localisée à 6,7 km au nord-ouest. Il s'agit de la zone "Falaises et pelouses du Cap Blanc-Nez, du Mont d'Hubert, des Noires Mottes, du Fond de la Forge et Mont de Couples" (Directive Habitats) → Voir cartographie de localisation des zones NATURA 2000 en Annexes.
D'un site classé ?	☐	☒	Le site classé le plus proche, dénommé "Ruines du Château de Blacourt" sur la commune de Leubringhen, classé par arrêté ministériel du 30 janvier 1923, se situe à environ 1,8 km au nord. → Voir cartographie de localisation du patrimoine culturel en Annexes.

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

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veuillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	☐	☒	Le projet ne prévoit aucun prélèvement dans la nappe souterraine ou dans les eaux superficielles, aussi bien en phase travaux qu'en phase d'exploitation. Le projet sera raccordé au réseau d'alimentation en eau potable pour les besoins sanitaires : - des ouvriers en phase chantier, - des occupants en phase d'exploitation : employés de bureaux, ouvriers.
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	☐	☒	La nappe souterraine des calcaires primaires est peu profonde au droit du site. Aucun pompage ou rabattement de nappe (même partiel ou ponctuel) ne sera nécessaire dans le cadre de la création du niveau de sous-sol du projet. Le projet ne prévoit aucun prélèvement dans la nappe souterraine en phase de travaux et d'exploitation.
	Est-il excédentaire en matériaux ?	☐	☒	Les excédents potentiels correspondent au déblais issus des travaux pour la réalisation de l'entre-sol du bâtiment d'accueil. Compte tenu de la topographie et de la création d'un niveau de sous-sol, le projet sera légèrement excédentaire d'environ 120 00 m ³ de terre excavée selon l'estimation du 28 juin 2018. Ces matériaux seront évacués en ISDI, ISDI+ ou ISDND.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	☐	☒	Mis à part les matériaux de construction, le projet ne sera pas déficitaire en matériaux.
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	☐	☒	La zone projet est actuellement occupée par une zone de stocks de matériaux et par la voirie-mère existante. Elle n'est pas bitumée, et comprend quelques espèces courantes d'arbres. L'environnement du projet est industriel, composé d'excavations, de plans d'eau, de plateformes minérales et dépôts de stériles. La faune est rare et peu diversifiée. Au regard de ses caractéristiques, le projet n'est pas à même de dégrader l'écologie du secteur. De plus, des plantations seront effectuées à l'issue des travaux.
	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 ?	☐	☒	Sont présentes à moins de 20 km du projet : 5 zones NATURA 2000. Les zones NATURA 2000 les plus proches sont localisées à plus de 6,7 km au nord-ouest du projet. La zone projet est très anthropisée et n'accueille pas, a priori, d'espèces patrimoniales. Ainsi, le projet n'est pas susceptible d'avoir un impact sur les sites NATURA 2000.

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	☐	☒	Le projet se situe en milieu anthropisé et ne va en aucun cas impacter la faune et flore en relation avec la zone naturelle la plus proche du site. La phase travaux sera néanmoins la plus impactante (bruit, poussières) mais elle sera limitée dans le temps. A terme, le projet permettra de réduire les émissions sonore et de poussières par rapport à l'existant. Les eaux seront gérées en circuit fermé. Il n'aura donc aucun impact sur la faune et la flore.
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	☐	☒	Le site étant au sein même du site des CARRIERES DU BOULONNAIS qui est dûment autorisé par arrêté préfectoral du 8 août 2008, le projet ne consomme pas de milieux naturels. Ces voies seront raccordées au Réseau Ferré National existant. Des plantations d'essences locales seront effectuées à l'issue des travaux.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	☐	☒	La commune de FERQUES n'est concernée par aucun Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT).
	Est-il concerné par des risques naturels ?	☐	☒	La commune de FERQUES est concernée par le risque de mouvement de terrain miniers (effondrements localisés, glissement ou mouvements de pente, tassements) mais la zone d'étude ne se situe pas en zone d'aléa. La commune d'étude n'est concernée par aucun Plan de Prévention des Risques Naturels (PPRN).
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	☐ ☐	☒ ☒	
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	☒	☐	Le trafic passera de 2,4 Mt/an à 4Mt/an. Ces voies de stockage contribueront au désengorgement de la gare de Caffiers, aujourd'hui saturée. Le projet des voies ferrées implique la fermeture d'une route allant à un passage à niveau en accord avec la Mairie de FERQUES. L'accès au site sera amélioré : suppression d'un passage à niveau (plus de klaxon et plus d'accès pour les piétons), reprofilage complet de l'entrée/sortie clients.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	☒ ☒	☐ ☐	Le projet sera temporairement source de bruit en phase chantier. En comparaison de l'existant, les bâtiments intégreront des tunnels acoustiques permettant d'absorber et donc de réduire les ondes sonores du chargement. Le process de chargement des wagons par robots émettra également moins de bruit qu'une locomotive diesel. → Voir étude acoustique en Annexes.

Emissions	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	☐	☒	Absence de sources d'émissions olfactives notables en phase chantier et phase d'exploitation.
		☐	☒	Absence de source notable d'émissions olfactives notables dans l'environnement du site.
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	☒	☐	Le projet est susceptible de créer des phénomènes vibratoires liés aux passages des wagons, comme actuellement.
		☒	☐	Les zones d'habitats ne sont pas aux abords immédiats du site et en sont séparés par une zone boisée.
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	☐	☒	Les travaux se feront en journée.
		☒	☐	En phase d'exploitation, les émissions sont limitées aux installations d'éclairage pour le chargement et les voies goudronnées.
			☐	Ces sources d'émissions seront fondues dans l'environnement du site, déjà très éclairé.
Emissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	☒	☐	En phase chantier : Absence de source notable, exceptée la circulation des véhicules (quelques poids-lourds et camions) sur une durée limitée. En phase d'exploitation : Absence de source notable de rejet. Seules sources : - circulation des véhicules légers des travailleurs et visiteurs, - passage des camions. Les émissions de poussières actuelles liées au chargement des matériaux à l'air libre seront notamment réduites par le chargement par robots pousseurs électriques, l'aspiration et la brumisation lors du process, 2 laveurs de roues, 10 zones de bâchage pour les camions notamment.
	Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?	☐	☒	Les rejets des eaux usées seront acheminés vers le réseau d'assainissement approprié. Une attestation de conformité du projet d'assainissement non collectif est présente en Annexes. La gestion des eaux pluviales et dirigées vers un bassin où elles seront recyclées. Les eaux des 2 laveurs de roues et de brumisation des tunnels sont dirigées vers un bassin de 1000 m3 servant à décanter, puis la surverse est dirigée vers le bassin T2004 après passage dans un déshuileur. Ces eaux sont gérées en circuit fermé. Aucun rejet n'est prévu au milieu naturel.
	Engendre-t-il des effluents ?	☐	☒	
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	☒	☐	En phase chantier : le maître d'ouvrage assurera une gestion adaptée des déchets (tri, collecte et évacuation vers les filières appropriées). En phase d'exploitation : déchets domestiques et déchets de bureaux, collectés dans un local poubelle (avec tri sélectif) et évacués par le service communal.

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	☐	☒	De par l'éloignement au patrimoine culturel, et la présence d'écrans naturels boisés, aucune co-visibilité avec le Château de Blacourt n'est possible. Les aménagements paysagers du projet (plantations d'essences locales recommandées seront effectuées) sont conçus de manière à s'intégrer dans le paysage proche et lointain.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	☐	☒	La zone de projet est occupée par des stocks de matériaux actuellement. La création du nouveau terminal et des voiries associées aura un impact positif sur la sécurité des travailleurs et sur l'environnement du site (réduction de l'impact sonore, réduction des poussières, plan paysager)

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 :

Compte tenu de la nature du projet, un rayon d'étude de 2 km autour de la zone projet a été retenu pour l'analyse des effets cumulés. Ce rayon inclut les communes suivantes : FERQUES, MARQUISE, RINXENT, RETY, LEULINGHEN-BERNES, LEUBRINGHEN, LANDRETHUN-LE-NORD.

Sur les communes suscitées, ont été consultés :

- les avis d'enquête publique émis depuis 2017 par la Préfecture du Pas-de-Calais,
- les avis émis depuis 2017 par les Autorités Environnementales (AE).

Selon ces critères de prospection, aucun projet existant ou approuvé n'a été identifié. Ainsi aucune incidence du projet n'est susceptible d'être cumulé.

Ceci étant, au regard des caractéristiques du projet, les effets cumulés potentiels se limiteraient aux éventuelles nuisances lors de la phase de travaux qui restent de durée limitée.

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) :

Pour répondre aux principaux enjeux environnementaux du site, les CARRIÈRES DU BOULONNAIS mettront en œuvre les prescriptions émises par les études d'expertise d'ores et déjà réalisées, à savoir :

- étude acoustique GENERAL ACOUSTIC - juillet 2018.

Dans la continuité du Plan du Paysage du Bassin Carrier de Marquise (PPBCM) les ambiances paysagères du projet sont définies par un plan paysager respectant les essences locales recommandées, sur une surface de pleine terre d'environ 5 350 m².

En complément, les mesures suivantes seront mises en œuvre :

- En phase travaux : Les travaux seront réalisés par une société spécialisée, qui assurera une gestion adaptée des déchets.
- En phase d'exploitation : La gestion des déchets sera adaptée (tri sélectif, benne de collecte et évacuation par le service communal pour les déchets de bureaux et déchets domestiques / gestion par des prestataires spécialisés pour les déchets dangereux). Les bâtiments respecteront l'exigence RT-2012.

Les bâtiments seront conçus de manière à réaliser un chargement de train en réduisant l'impact sonore, poussières et visuel sur la carrière. Ils intégreront un process de chargement qui confinerait au maximum les bruits et les rejets atmosphériques.

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 s'insère à proximité d'emprises ferroviaires pré-existantes.

Les principaux enjeux environnementaux du projet concernent l'environnement sonore, l'émission de poussières et l'insertion paysagère du projet. Ces enjeux ont été pris en compte dès l'amont du projet. L'isolation renforcée des parois et de la toiture seront mis en œuvre afin de réduire l'impact sonore, poussières et visuel sur le site de Carrières du Boulonnais. Les ambiances paysagères du projet ont été conçues dans la continuité de l'environnement proche et lointain.

Selon ces éléments, il ne semble pas nécessaire que le projet fasse l'objet d'une étude d'impact au titre de l'article L.122-1 du Code de l'environnement.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	☒
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	☒
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	☒
4	Un plan du projet <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 ;	☒
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 ;	☒
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	☒

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

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
Plan cadastral Extrait de la cartographie du patrimoine culturel (http://atlas.patrimoines.culture.fr). Extrait de la cartographie des zones humides (http://carmen.developpement-durable.gouv.fr) Rapport "Etude de modélisation acoustique du projet", réalisée par la société GENERAL ACOUSTICS et daté du 09/07/2018. Rapport "Projet T2020 - création d'un terminal ferroviaire" réalisée par Groupe CB et daté du 06/07/2018 Attestation de conformité du projet d'assainissement non collectif

9. Engagement et signature

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



Fait à FERQUES

le, 10/07/2018

Signature

