

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

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

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

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

Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

### Cadre réservé à l'administration

Date de réception

Dossier complet le

N° d'enregistrement

### 1. Intitulé du projet

Modification du chargement train et allongement de la voie ferrée privée

### 2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

#### 2.1 Personne physique

Nom

Prénom

#### 2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

CEMEX Granulats

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

HUVELIN Bruno, président-directeur général

RCS / SIRET

5 5 2 | 0 0 5 | 9 6 9 | 0 1 3 1 4

Forme juridique

SA

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

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

N° de rubrique et sous rubrique	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la rubrique
5. Infrastructures ferroviaires a) autres voies ferroviaires de plus de 500 mètres	Pose d'une voie ferrée privative de 620 m

### 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

Le site CEMEX Granulats de Gudmont-Villiers / Donjeux est raccordé à la voie nationale ferrée par une ITE privée. Le tracé de cette voie, datant des années 50, nécessite d'être revu afin d'être dimensionné à l'usage et au rythme d'exploitation actuelle et future. En effet, le mode de chargement des trains (à l'aide de chargeur), la longueur trop courte de la voie, sa pente ainsi que son rayon de courbure, entraînent la réalisation de manoeuvres de découpage et reconstitution des trains et oblige l'opérateur à réduire considérablement la vitesse des convois. Ces manoeuvres augmentent le temps de l'opération.

Le projet consiste donc à allonger la voie, modifier son tracé afin de supprimer le rayon de courbure trop important, diminué la pente et implanter un système de chargement automatique. Les opérations de chargement et les manoeuvres des trains seront ainsi plus efficaces mais aussi plus sécuritaires.

## 4.2 Objectifs du projet

Les matériaux de Gudmont évacués par train, sont envoyés vers d'autres sites CEMEX, afin d'y être recomposés avec des matériaux alluvionnaires et approvisionner le marché parisien. Ce dispositif permet à la fois une valorisation des produits calcaires de Haute-Marne par leur utilisation dans le béton prêt à l'emploi, tout en économisant les matériaux alluvionnaires nobles dont les réserves arrivent à épuisement.

Aussi, dans un premier temps, l'objectif de CEMEX est d'assurer le maintien de sa politique d'économie de la ressource en améliorant l'efficacité des opérations de chargement de trains au départ de Donjeux, et en augmentant la rentabilité de ce mode de transport. En effet, le nouveau dispositif permettra le chargement de convois jusqu'à 32 wagons (2240 tonnes transportées) en 3 heures environ; contre 3 à 6 heures actuellement pour des convois de 24 wagons (1600 tonnes environ). La sécurité sera également améliorée: un croisement entre les trains et les VL dans l'enceinte du site sera supprimé; les manoeuvres de découpage et reconstitution des trains ne seront plus nécessaires.

A terme la nouvelle ITE permettra aussi à CEMEX de rationaliser la capacité d'évacuation de la carrière en adaptant le nombre de rotations des trains.

## 4.3 Décrivez sommairement le projet

### 4.3.1 dans sa phase de réalisation

Il s'agit tout d'abord de procéder à la dépose des voies existantes qui ne seront plus utilisées afin de récupérer les rails et les traverses.

Les travaux objets de ce formulaire consisteront à déboiser 3000 m<sup>2</sup> de friches et bois (dont 1000 m<sup>2</sup> dans l'enceinte ICPE autorisé par AP du 18 juillet 2014) ; à réaliser des opérations de terrassement pour conserver une pente faible et constante sous les voies; à poser les voies et aiguillage puis bourrer l'ensemble du réseau.

L'installation de chargement du train sera implantée au sein du périmètre ICPE autorisé par AP du 18 juillet 2014 à l'emplacement d'une ancienne installation de traitement (aujourd'hui démantelée)

### 4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Le site bénéficiera de deux voies de 450 m utiles, raccordées entre elles par un aiguillage à chaque extrémité afin de permettre les manoeuvres des locomotives et/ou d'un locotracteur. Le locotracteur, présent à demeure sur le site, déplace les wagons vides sous la sauterelle de chargement.

Dès l'opération de chargement achevée, le convoi est placé en attente sur une voie de l'ITE. Le convoi vide provenant de la voie nationale est directement placé sur la seconde voie libre de l'ITE. La locomotive/locomoteur, après s'être détaché du convoi vide, se place directement sur la voie où stationne le convoi chargé pour l'emmener sur la voie nationale.

**4.4.1 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 administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

N.C

Portée à connaissance auprès de la Préfecture de Haute-Marne: cf. courrier de la Préfecture de Haute-Marne en date du 13 février 2015, en annexes

A noter, absence de demande de défrichement: cf. courrier de la DDT en date du 15 juillet 2015, en annexes;

**4.4.2 Précisez ici pour quelle procédure d'autorisation ce formulaire est rempli**

Projet répondant aux seuils de l'art. R 122-2 du code l'environnement

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur
Création d'une voie ferrée privée sur une longueur de	620 m
Emprise maximale des travaux	11 000 m <sup>2</sup>
dont surface de bois à abattre	3 000 m <sup>2</sup>
dont surface dans le périmètre ICPE (zone industrielle et boisée non différenciée)	9 000 m <sup>2</sup>

**4.6 Localisation du projet**

Adresse et commune(s)  
d'implantation

La Carrière  
52320 Gudmont-Villiers

Coordonnées géographiques<sup>1</sup>

Long. \_\_\_° \_\_\_' \_\_\_" \_\_\_    Lat. \_\_\_° \_\_\_' \_\_\_" \_\_\_

Pour les rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32° ; 41° et 42° :

Point de départ :                    Long. 05° 08' 43" 6    Lat. 48° 20' 37" 9

Point d'arrivée :                    Long. 05° 08' 36" 6    Lat. 48° 20' 52" 2

Communes traversées :

Donjeux

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 étude d'impact ?

Oui  Non

4.7.2 Si oui, à quelle date a-t-il été autorisé ?

4.8 Le projet s'inscrit-il dans un programme de travaux ?

Oui  Non

Si oui, de quels projets se compose le programme ?

<sup>1</sup> Pour l'outre-mer, voir notice explicative

## 5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

### 5.1 Occupation des sols

Quel est l'usage actuel des sols sur le lieu de votre projet ?

9 000 m<sup>2</sup> de site industriel: stockage de matériaux de carrière autorisé par AP du 18 juillet 2014  
2 000 m<sup>2</sup> de zone naturelle

Existe-t-il un ou plusieurs documents d'urbanisme (ensemble des documents d'urbanisme concernés) réglementant l'occupation des sols sur le lieu/tracé de votre projet ?

Oui

Non

Si oui, intitulé et date d'approbation :  
Précisez le ou les règlements applicables à la zone du projet

Commune en RNU

Pour les rubriques 33° à 37°, le ou les documents ont-ils fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui

Non

### 5.2 Enjeux environnementaux dans la zone d'implantation envisagée :

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

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ou couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ZNIEFF II n° 210020162 : "Vallée de la Marne de Chaumont à Gourzon". => un diagnostic écologique a été réalisé en 2012-2013. Les résultats sont présentés sous forme d'une carte et d'une note sur l'emprise des travaux (voir annexes) (18 % du projet est en ZNIEFF2: 3 000 m <sup>2</sup> )
en zone de montagne ?	<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 (régionale ou nationale) 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 type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

dans une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ou une zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager ?	<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"/>	
dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles ou par un plan de prévention des risques technologiques ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Aléa inondation - le projet est hors de la zone délimitée
dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
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 l'alimentation humaine ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
dans un site inscrit ou classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :</b>	<b>Oui</b>	<b>Non</b>	<b>Lequel et à quelle distance ?</b>
d'un site Natura 2000 ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ZSC n° 2100291 "Vallée du Rognon de Doulaincourt à la confluence de la Marne" à 1.2 km => entre le projet de voie ferrée et site Natura 2000, se trouvent la zone de dépôt des granulats (n°2517 de la nomenclature ICPE) et des grandes cultures
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Chateau de Gudmont-Villiers - 550 m Chateau de Donjeux - 2.5 km Eglise de Donjeux - 2 km

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

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

Veillez compléter le tableau suivant :

Domaines de l'environnement :		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
<b>Ressources</b>	engendre-t-il des prélèvements d'eau ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	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 type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	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"/>	Les matériaux nécessaires proviendront directement du site CEMEX sur lequel le projet est implanté.
<b>Milieu naturel</b>	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"/>	Destruction de 2 000 m <sup>2</sup> de zone naturelle boisée. => voir la note écologique en annexes, pour l'analyse des impacts écologiques des travaux. En phase d'exploitation, les perturbations seront limitées à la manoeuvre de la locomotive en bout de voie. Il n'y aura pas de circulation d'engins ou autres activités industrielles sur ce secteur.
	est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Emprise de 3 000 m <sup>2</sup> sur la bordure de la ZNIEFF type 2 dont 1 000 m <sup>2</sup> inclus dans le périmètre ICPE.

	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Consommation de 2 000 m <sup>2</sup> d'espaces naturels et 1 000 m <sup>2</sup> de friches inclus dans le périmètre ICPE du site.
<b>Risques et nuisances</b>	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les risques sanitaires concernent avant tout le personnel et proviennent du bruit lié à la chute des matériaux dans la benne lors du chargement des trains. L'activité est existante, il n'y a donc pas d'augmentation de ces risques. Par ailleurs, les moyens de prévention (signalétique, EPI, etc.) et les consignes de sécurité existent déjà. Le personnel est régulièrement formé/sensibilisé aux risques lié à la présence des trains.
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Commodités de voisinage</b>	Est-il source de bruit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'installation de chargement des trains sera capotée afin de diminuer le bruit lié à la chute des matériaux dans le wagon. Et bien que non soumis au régime ICPE, les opérations de chargement train entrent dans le suivi des niveaux sonores du site, tant pour la santé des travailleurs que pour celle des riverains. Ce suivi sera maintenu. Tout dépassement de seuil fait l'objet de mesures correctives. Les seuils considérés sont ceux de la réglementation en vigueur et repris dans l'AP d'autorisation d'exploitation ICPE.
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des odeurs ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'exploitation de la carrière de roches massives nécessitent l'utilisation d'explosifs, pouvant être source de vibrations. Des mesures de vibrations sont effectuées à chaque tir. Ces mesures sont conformes au seuil de la réglementation en vigueur.
	Est-il concerné par des vibrations ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les émissions lumineuses seront du même ordre que celles produites par les infrastructures actuelles. Elles seront ponctuelles (période hivernale) et limitées à la sauterelle de chargement des trains et aux feux de la locomotive.</p>
Pollutions	<p>Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>L'installation de chargement sera capotée, ce qui permettra de contenir l'envol de poussières lié à la chute des matériaux. En revanche, le locotracteur et la locomotive sont à moteur thermique. Les rejets sont</p> <p>Rappelons que le chargement des trains est une opération existante actuellement, les rejets resteront identiques.</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets hydrauliques ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Un fossé récupérateur des eaux de pluie longera les voies. Les eaux canalisées seront traitées avant rejet par infiltration.</p> <p>Le système déburbeur-déshuileur sera entretenu régulièrement. Les eaux rejetées feront l'objet d'un suivi annuel qualitatif, conformément à l'arrêté préfectoral en vigueur sur le site.</p>
	<p>Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les traverses sont changées tous les 10 ans en moyenne. Elles sont évacuées et éliminées par des filières agréées.</p> <p>En cas de production d'autres déchets, le site réalise le tri des déchets et est déjà équipé des bennes dont l'évacuation se fait par des filières agréées.</p> <p>L'ensemble des pièces de la traçabilité des déchets produits est tenu à la disposition de l'inspection des ICPE.</p>
Patrimoine / Cadre de vie / Population	<p>Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	



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

Oui  Non  Si oui, décrivez lesquelles :

Il s'agit d'une modification d'une installation existante nécessaire au fonctionnement d'une carrière soumise au régime des ICPE, donc connue et contrôlée par l'administration (DREAL-UT 52)

**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 :

**7. Auto-évaluation (facultatif)**

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

La société CEMEX exploite un site qui a déjà été soumis à étude d'impact et qui fait l'objet depuis 2005 d'un arrêté préfectoral (complété par AP du 17 juillet 2014). Aussi le site fait l'objet de suivi régulier en matière de nuisances environnementales et de santé/sécurité de ses employés et des riverains: suivi de la qualité des eaux rejetées et des eaux du milieu naturel (souterraine et superficielle), mesures de bruit, retombées de poussières, etc. Ces suivis seront maintenus et intégreront le projet. Le site est parallèlement soumis à des visites annuelles de la DREAL.

Parallèlement, CEMEX s'est engagé dans des démarches volontaires d'amélioration environnementale et sécuritaire (ISO 14001, ILO-OSH et la Charte Environnement). Même si ces démarches n'ont aucune valeur réglementaire, cela exige pour CEMEX une vigilance accrue en matière de suivi de ses impacts et une concertation régulière avec ses parties prenantes. Ce projet est ainsi construit de manière à s'intégrer parfaitement dans cette démarche d'amélioration et de concertation: rencontre des maires et des administrations, réalisation d'un diagnostic écologique, plan de gestion des eaux, etc.

Par ailleurs, le projet repose à plus de 80 % sur la zone de stockage de matériaux de la carrière. CEMEX prévoit ainsi la consommation de 3 000 m<sup>2</sup> de zone naturelle dont 1 000 m<sup>2</sup> sont inclus dans le périmètre ICPE et faisaient encore l'objet d'une activité industrielle il y a moins de 15 ans. De plus, l'opération de chargement des trains est une activité déjà existante sur le site: les mesures de sécurité et les moyens de prévention sont existants ainsi que les mesures de protection de l'environnement pour lesquels le personnel y est formé (tri des déchets, gestion de l'eau, moyens en cas de fuites d'hydrocarbures accidentelles...)

Aussi, CEMEX estime que le projet ne nécessite pas la réalisation d'une étude d'impacts. Ces éventuels impacts sur l'environnement et sur les riverains ont été identifiés, le projet a été ajusté afin de les éviter ou de les réduire, tout en améliorant la sécurité des employés.

Excepté la consommation de 2 000 m<sup>2</sup> de milieu naturel boisé (hors ICPE), le projet est autant voire moins impactant (bruit, poussières) que les infrastructures actuelles de chargement des trains.

## 8. Annexes

### 8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	L'annexe n°1 intitulée « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - <b>non publiée</b> ;	<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 rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42° un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	<b>Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux rubriques 5° a), 6° b) et d), 8°, 10°, 18°, 28° a) et b), 32°, 41° et 42°</b> : 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"/>

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

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

Objet
Photographie aérienne du site annotée
Plan récapitulatif des résultats sur le secteur du projet, de l'inventaire écologique réalisé en 2012-2013
"Note de synthèse des enjeux écologiques sur le périmètre des travaux de l'allongement de la voie ferrée - Carrière de Gudmont-Villiers" - Sciences Environnement

## 9. Engagement et signature

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



Fait à

Curly

le,

6/11/15

Signature

