



Liberté • Egalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION
NORD - PAS-DE-CALAIS

Direction régionale de
l'environnement, de
l'aménagement et du
logement

Service ECLAT/DAT

Affaire suivie par :

Thibaud ASSET

Tél : 03 59 57 83 31

Fax : 03 20 31 28 02

Thibaud.asset@developpement-durable.gouv.fr

Lille, le

21 JAN. 2011

Objet : Évaluation environnementale - Projet de création d'une nouvelle desserte "Est" de la gare d'Orchies depuis la RD 953

Réf : TA 2010-11-29-082 (10-1844)

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

En application du décret du 30 avril 2009 relatif à l'autorité compétente en matière d'environnement, prévue à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le projet de création d'une nouvelle desserte "Est" de la gare d'Orchies depuis la RD 953 est soumis à évaluation environnementale. L'avis porte sur la version de novembre 2008 de l'étude d'impact, transmise le 23 novembre 2010.

L'avis de l'autorité environnementale se fonde sur l'analyse des services de la DREAL Nord-Pas-de-Calais.

1. Présentation du projet :

Le projet concerne la création d'une nouvelle desserte "Est" de la gare d'Orchies depuis la RD 953, dont les objectifs sont de permettre :

- un accès plus aisé au pôle multimodal pour les usagers des transports ferroviaires, en provenance principalement des communes voisines,
- de réduire considérablement les engorgements quotidiens des artères accédant à la gare de la ville d'Orchies,
- d'assurer une meilleure sécurité sur les voies étroites de certains lotissements utilisées comme délestage par les automobilistes pour éviter les bouchons jusqu'à la gare,
- de mieux desservir les quartiers d'habitat de l'Est d'Orchies.

Le tracé de la voie projetée suivra l'ancienne voie ferrée désaffectée Halluin-Somain. Les travaux consistent en la réalisation d'une desserte à 2x1 voie, d'une piste cyclable bidirectionnelle, d'ouvrages de collecte et de stockage des eaux pluviales.

La piste cyclable bidirectionnelle prévue se fera dans le prolongement du chemin de randonnée réalisé par le département de l'autre côté de la RD 953. Le raccordement aux voies existantes se fera par le biais de giratoires. La voie prévue comprendra une chaussée de 7 mètres de large avec accotements.

2. Qualité de l'étude d'impact :

• Résumé non technique de l'étude d'impact:

Conformément au III de l'article R.122-3 du code de l'environnement, « Afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude, celle-ci fait l'objet d'un résumé non technique ».

Le résumé non technique intégré à l'étude d'impact reflète le contenu de l'étude d'impact. Il permet une bonne prise de connaissance du projet et des enjeux liés aux déplacements et à l'accessibilité de la gare d'Orchies. Toutefois, l'appréciation des autres enjeux du territoire (biodiversité, air, bruit, paysage) et des impacts du projet est très sommaire et générale.

• État initial, analyse des effets et mesures envisagées:

Conformément au II de l'article R.122-3 du code de l'environnement, l'étude d'impact doit contenir :

« 1° Une analyse de l'état initial du site et de son environnement, portant notamment sur les richesses naturelles et les espaces naturels agricoles, forestiers, maritimes ou de loisirs, affectés par les aménagements ou ouvrages ; 2° une analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement, et en particulier sur la faune et la flore, les sites et paysages, le sol, l'eau, l'air, le climat, les milieux naturels et les équilibres biologiques, sur la protection des biens et du patrimoine culturel et, le cas échéant, sur la commodité du voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses) ou sur l'hygiène, la santé, la sécurité et la salubrité publique ;

4° les mesures envisagées par le maître d'ouvrage ou le pétitionnaire pour supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes ».

Biodiversité :

En ce qui concerne « l'état initial du site et notamment sur les richesses naturelles et les espaces naturels agricoles, forestiers » (2° de l'alinéa II de l'article R.122-3 du Code de l'Environnement), il se fonde sur les données d'inventaire et de protection réglementaires, ainsi que sur une expertise de terrain.

Le diagnostic écologique réalisé en février, mars et juillet 2008 permet un inventaire de la flore et de la faune satisfaisant. La description des milieux naturels est intéressante et met en évidence un enjeu non négligeable lié à la mosaïque d'habitats (cultures, prairies mésophiles, réseau bocager, peupleraies, boisements de feuillus, eaux douces stagnantes, cours d'eau, fossés, mégaphorbiaie, phragmitaie, jonchaie, friches herbacées, bosquets). Il est à noter qu'une espèce patrimoniale (la Pétasie officinale) a été inventoriée dans l'emprise du projet. La liste complète des espèces végétales aurait toutefois, dû figurer au dossier et être commentée quant aux statuts de rareté, voire de protection, des espèces.

En matière faunistique, la description des peuplements d'amphibiens reste imprécise : elle fait plus état de potentialités que de constats de présence d'espèces. Les espèces présentes de façon effective doivent être mentionnées, ainsi que leur statut de protection réglementaire précis. Certaines espèces d'amphibiens sont protégées au titre des spécimens, d'autres le sont également au titre de leur habitat. La présence du Lézard vivipare est signalée, dont l'espèce est protégée au titre des spécimens. Le diagnostic spécifique au lézard démontre que le projet aura un impact sur les spécimens et les habitats.

Le dossier précise le rôle important de corridor écologique joué par le courant de l'Hôpital. Cependant, l'étude omet de préciser le rôle de corridor écologique terrestre tout aussi important joué par l'ancienne voie ferré : l'intérêt, le rôle et la fonctionnalité de cet ouvrage n'ont pas été analysés.

Le dossier ne qualifie pas clairement les incidences du projet vis-à-vis des espèces protégées (amphibiens, avifaune) et de leurs habitats et des corridors écologiques existants. Une cartographie superposant la localisation des espèces et habitats et le projet permettrait de démontrer si les efforts d'évitement d'impact sont suffisants. Si tel n'était pas le cas, le projet resterait à ajuster en conséquence.

Les mesures d'accompagnement et compensatoires pour la faune et la flore proposées consistent à recréer des milieux favorables à la Pétasie officinale, à la création de boisements, de mares pour les amphibiens et de zones rocheuses pour le Lézard vivipare. Les plantations doivent se limiter à des espèces non seulement autochtones, mais encore spontanées sur le site. Ainsi, on peut douter de la spontanéité du Hêtre sur le type de sol du site. On peut aussi s'interroger sur l'autochtonie des souches de plants de pépinières pour une espèce comme *Dryopteris filix-mas*. Les plantations pourraient donc se limiter à des ligneux d'espèces locales sur le site et un entretien très modéré permettra l'expression d'espèces spontanées. La liste d'espèces à planter mérite donc d'être revue.

Plusieurs mares destinées aux Amphibiens sont prévues. L'une de ces mares ne serait que transitoire. La création d'une mare non définitive est à proscrire puisqu'elle risque de constituer un piège pour les amphibiens qui la coloniseraient. La proposition de créer des passages busés pour la petite faune ne doit pas être écartée sur un principe de risque d'inondations non explicité. Diverses précisions et améliorations sont donc attendues.

Les mesures prévues dans le cadre de ce projet sont intéressantes dans le principe (restauration et création de roselière, création de mares, suppression des peupleraies, boisements compensatoires, aménagement écologique des bassins de rétention...). Toutefois, ces mesures limitées en ce qui concerne l'emprise ne sont pas en adéquation avec l'impact potentiel du projet en particulier sur les amphibiens, les lézards et leurs habitats et sur le fonctionnement écologique des corridors biologiques.

De surcroît, la réalisation de ce projet va induire la destruction d'espèces et d'habitats protégés au titre de l'article L.411-1 du code de l'environnement. L'impossibilité d'éviter ces destructions implique pour le maître d'ouvrage d'envisager la sollicitation d'une dérogation exceptionnelle de destruction d'espèces et d'habitats protégés.

La procédure de dérogation implique le respect de trois conditions :

- qu'il n'existe pas d'autres solutions satisfaisantes permettant l'évitement de la destruction,
- que la dérogation ne nuise pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations locales des espèces concernées. La procédure prévoit à ce propos la validation des mesures compensatoires nécessaires au respect de cette condition par des comités d'experts scientifiques nationaux et régionaux (Conseil National de la Protection de la Nature) appuyés par le Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel,
- que le projet présente une raison impérieuse d'intérêt public majeur ou pour des motifs qui comporteraient des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement.

Bien que la procédure de dérogation « espèces protégées » soit indépendante de la procédure d'étude d'impact, il apparaît souhaitable que l'issue de la procédure de dérogation à l'article L.411-1 du CE soit connue avant le lancement de l'enquête publique, dans la mesure où cette procédure est susceptible d'induire des modifications substantielles et d'avoir des incidences sur l'économie générale du projet.

Le projet est soumis à étude des incidences au titre de Natura 2000 en application de l'arrêté ministériel du 9 avril 2010 alinéa 3 (article R.414-19 alinéa 3 du code de l'environnement). Or le dossier ne contient pas cette étude d'incidence réglementaire.

Il aurait été utile de faire référence aux dispositions de la charte du Parc naturel régional nouvellement adoptée et relatives à la biodiversité.

Agriculture:

Le dossier ne contient pas de volet lié aux activités agricoles. Il est donc impossible d'apprécier l'impact de ce projet relatif à cet enjeu. Le dossier indique simplement que des réunions de concertation ont été organisées avec la Chambre d'Agriculture et certains exploitants.

Eau :

L'état initial du volet eau est de bonne qualité l'ensemble des enjeux ont fait l'objet d'une présentation et en particulier la faible vulnérabilité des nappes d'eau souterraines (nappe de la craie captive) a été précisée, les captages d'eau potable sont localisés et le sens d'écoulement de la nappe est indiqué.

Le dossier précise le caractère inondable d'une partie du territoire des communes d'Orchies et Beuvry-La-Forêt. Le fonctionnement hydraulique et la qualité médiocre du courant de l'hôpital bordant le site sont évoqués ainsi que la catégorie piscicole de ce dernier.

Le dossier présente les principales orientations du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion de l'Eau Artois Picardie et du Schéma d'Aménagement et de Gestion de l'Eau Scarpe aval. Cependant, l'état des lieux de ces deux documents aurait pu être exploité pour identifier finement les enjeux du territoire. Les dispositions du SDAGE et du SAGE Scarpe aval en cours d'approbation ne sont pas présentées. Il est donc difficile d'appréhender la cohérence du projet avec les objectifs de ce document.

En matière de gestion des eaux, le projet prévoit le stockage des eaux de ruissellement au niveau des fossés existants ou de bassins de stockage avant rejet au courant de l'Hôpital à débit régulé.

Ainsi, la gestion des eaux de ruissellement n'apparaît pas cohérente avec les orientations du SDAGE Artois-Picardie (orientation 2 : maîtriser les rejets par temps de pluie en milieu urbain par des voies alternatives (maîtrise de la collecte et des rejets) et préventives (règles d'urbanisme notamment pour les constructions nouvelles) et orientation 13 : limiter le ruissellement en zones urbaines et en zones rurales pour réduire les risques d'inondation)

Quant à l'analyse des incidences du projet, l'absence d'impact de la gestion des eaux de ruissellement sur les eaux superficielles (aspect qualitatif et quantitatif), n'est pas démontrée. Il aurait été intéressant d'estimer les volumes et flux d'eaux pluviales générés par le projet (détermination de la nature et du niveau de pollution générée, le niveau d'abattement de la pollution attendu après traitement par les ouvrages hydrauliques (appréciation des concentrations rejetées)) afin de comparer ces dernières valeurs avec les objectifs de qualité des eaux superficielles et les capacités du système d'assainissement.

Il aurait été utile enfin de faire référence aux dispositions de la charte du Parc naturel régional relatives à l'eau.

Paysage :

L'analyse paysagère présente une cartographie des entités paysagères tirée de l'Atlas des paysages de la région Nord-Pas-de-Calais et un reportage photographique. Les enjeux paysagers n'en sont pas dégagés.

L'analyse des impacts du projet sur le paysage est en revanche intéressante et prend en compte la nature du projet (route en remblais et merlon de 2,5 m) et le contexte paysager (zones urbaines, zone agricole, zones humides). L'intégration paysagère du projet tient compte des séquences paysagères et propose des aménagements adaptés.

Déplacements :

L'état initial de ce volet met en évidence l'excellente desserte routière de la commune d'Orchies puisqu'elle bénéficie d'un échangeur depuis l'A23, mais aussi d'un réseau dense de routes départementales (RD 938 Douai-Orchies-Tournai, RD 957 Orchies-Marchiennes, RD 549 Orchies-Pont-à-Marque). Le trafic observé au niveau de ces axes est relativement important : 50 000 véh/jour au niveau de l'A23, 14 000 véh/jour au niveau de la RD 938, 12 500 véh/jour au niveau de la RD 957 et 9500 véh/jour au niveau de la RD 549.

L'étude circulation montre que la desserte du centre-ville est difficile aux heures de pointe du matin du fait de la géométrie du parcours (sens unique, nombreux carrefour, places à traverser...) et de la fréquentation (population active se rendant vers la gare d'Orchies et l'A23...).

L'étude démontre aussi une excellente desserte de la ville d'Orchies par les transports en commun : 3 lignes TER Lille Orchies, Lille Jeumont, Lille Hirson avec des fréquences importantes de trains (80 trains par jour) et 5 lignes de bus.

En ce qui concerne les modes doux, il n'existe pas d'itinéraires cyclables dans l'aire d'étude, la circulation des cyclistes s'opère sur la route.

Pour les incidences du projet, l'analyse montre que la réalisation de la nouvelle voirie va permettre une nouvelle répartition du trafic routier et donc un délestage de la RD 938 et du centre-ville. Cependant, le trafic reporté au niveau de la nouvelle voirie (objectif de 7 000 véhicules/jour) apparaît peu réaliste dans la mesure où cela reviendrait à reporter l'ensemble du trafic actuellement observé sur la RD 953 (6 301 véh/jour en 2006) sur cette déviation.

Le dossier ne contient pas d'analyse des effets du projet sur les déplacements et les conditions de circulation. Les effets positifs du projet sont soulignés (meilleure répartition des flux, réduction des engorgements quotidiens des artères de la ville) mais non quantifiés. De surcroît, le dossier ne modélise pas la nouvelle répartition des flux automobiles au sein de la commune et n'en apprécie pas les impacts alors que le projet est susceptible de générer des trafics parasites au sein des lotissements à l'Est de la commune.

Le dossier contient un chapitre relatif à « *l'analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter* ». Cette étude montre a priori un coût du projet du fait de l'émission de gaz à effet de serre et de la pollution atmosphérique, cependant cette approche ne concerne que les incidences des trafics observés sur la nouvelle infrastructure sans considérer l'effet report et donc la diminution du trafic sur la RD 953. Ainsi, le dossier n'évalue pas les avantages induits pour la collectivité.

Santé et risques:

L'appréciation de la qualité de l'air se fait à partir des analyses des données de la station de Somain du réseau ATMO située à 15 km d'Orchies. Selon les données de cette station, la qualité de l'air est qualifiée de bonne. Toutefois, le dossier n'analyse pas la représentativité des données de cette station par rapport au contexte du site d'étude. Compte tenu de celui-ci (zone plutôt rurale, éloignement vis-à-vis de l'urbanisation dense), de la nature des stations exploitées (stations urbaines) et surtout de l'éloignement vis-à-vis du site, ces données ne peuvent être considérées comme représentatives de la qualité de l'air au niveau du site.

Dans la note méthodologique, il est fait mention à l'évaluation des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact routières annexée à la circulaire interministérielle DGS/SD7B/2005/273 du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières. Cependant, cette note méthodologique précise le type d'étude à réaliser en fonction du trafic et de la population exposée. Ainsi compte tenu du trafic attendu (près de 7 000 véhicules/jour), bâti avec densité inférieure à 2 000 habitations/km², une étude de niveau III a été menée.

Le dossier contient une évaluation des émissions polluantes induites par l'augmentation du trafic routier par l'intermédiaire du logiciel IMPACT de l'ADEME. Cette estimation montre une augmentation globale de la pollution due uniquement au trafic généré par le projet sans tenir compte de la diminution du trafic sur la RD 953.

Globalement, l'étude air conclut en l'absence d'impact notable compte tenu de l'éloignement des habitations et de l'absence de populations sensibles à proximité de l'ouvrage et aussi de l'amélioration de la qualité de l'air en centre-ville d'Orchies.

L'appréciation du contexte sonore est basée sur le recensement des infrastructures bruyantes (A23 et voie ferrée) ainsi que sur une campagne de mesures in situ de longue durée (24h) et de courte durée (1h) réalisée les 24 et 25 janvier 2008.

Pour apprécier les effets du projet, celui-ci a fait l'objet d'une modélisation acoustique. Cette dernière semble montrer que l'ambiance sonore initialement modérée (inférieur à 60 bd(A) de jour et 55 dB(A) de nuit) sera préservée. Cependant, le dossier omet de préciser que certaines habitations (point R15, R28 et l'habitation située à proximité du giratoire intermédiaire et non modélisée) verront leur ambiance sonore modifiée avec une émergence supérieure à 2dB(A). Ces incidences du projet doivent faire l'objet de mesures d'accompagnement, de réduction d'impact voire compensatoires. Par exemple, la limitation de la vitesse à 70 km/h, permettrait de limiter les nuisances sonores tout en atténuant les émissions de pollution et de gaz à effet de serre.

- **Justification du projet notamment du point de vue des préoccupations d'environnement:**

Conformément au II-3° de l'article R.122-3 du Code de l'Environnement, l'étude d'impact doit contenir un chapitre précisant « les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés qui font l'objet d'une description, le projet présenté a été retenu ».

Le dossier d'étude d'impact ne contient pas de chapitre spécifique précisant les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, le projet a été retenu. Le dossier énonce les raisons qui justifient la réalisation d'une nouvelle desserte de la gare d'Orchies mais le tracé retenu ne fait pas l'objet de justifications.

Le projet ne semble pas avoir fait l'objet d'études de variantes ce qui démontre qu'aucune mesure visant à éviter certains impacts (destruction d'espèces et d'habitats protégés) n'a été envisagée.

- **Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet :**

Conformément au II-5° de l'article R.122-3 du code de l'environnement, l'étude d'impact doit contenir « Une analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement mentionnant les difficultés éventuelles de nature technique ou scientifique rencontrées pour établir cette évaluation ».

Ce chapitre expose de façon claire les modalités de réalisation de l'état initial pour chaque enjeu environnemental, mais ne fournit pas d'élément permettant d'apprécier les méthodologies appliquées pour évaluer les incidences du projet ni les difficultés et limites rencontrées.

- **Analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et avantages induits :**

Conformément au II-6° de l'article R.122-3 du Code de l'Environnement, l'étude d'impact doit contenir « Pour les infrastructures de transport une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ».

Le dossier contient un chapitre relatif à l'analyse des coûts collectifs des pollutions induits par le projet. Cette analyse montre un coût global pour la collectivité.

Cependant cette approche ne concerne que les incidences des trafics observés sur la nouvelle infrastructure sans considérer les bénéfices de l'effet report et la diminution du trafic sur la RD 953. Ainsi, le dossier n'évalue pas suffisamment les avantages induits pour la collectivité.

Cette approche du coût du projet reste partielle et n'intègre pas certains impacts, en particulier le coût du projet en phase travaux (consommation énergétique, émissions de gaz à effet de serre) ou les coûts des nuisances ou des gaz à effet de serre.

3. Prise en compte effective de l'environnement :

- **Aménagement du territoire :**

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont d'assurer une gestion économe de l'espace et de limiter la consommation d'espaces agricoles (article 7).

Le projet qui concerne la réalisation d'une nouvelle voirie routière est implanté sur des terres agricoles exploitées intensivement et sur des prairies humides de fauche relictuelles. Ceci ne semble pas pleinement cohérent avec les orientations de l'article 7 de la loi Grenelle du 3 août 2009 (lutter contre la régression des surfaces agricoles et naturelles). En outre, le développement des modes de transports collectifs attractifs permettant de délester la RD 953 et le centre-ville n'est pas envisagé.

- **Transports et déplacements :**

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont de créer un lien entre densité et niveau de desserte par les transports en commun (article 7), de veiller à ce que l'augmentation des capacités routières soit limitée au traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou en limitant les impacts sur l'environnement (article 10), de développer le fret ferroviaire et fluvial (article 11) et de développer le transport collectif de voyageur (article 12).

Le projet a pour but d'améliorer l'accessibilité de la gare d'Orchies ce qui contribue à développer l'usage des transports en commun. Toutefois, la mise en service de navettes entre la gare d'Orchies et les communes de l'Est du territoire permettrait aussi de réduire l'engorgement du centre-ville tout en préservant l'intégrité des milieux naturels de l'Est de la commune.

- **Biodiversité :**

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont de préserver la biodiversité, notamment à travers la conservation, la restauration et la création de continuités écologiques (article 7), de stopper la perte de biodiversité sauvage et domestique, de restaurer et maintenir ses capacités d'évolution (article 23) et de constituer une trame verte et bleue (article 24).

Du point de vue de la préservation de la biodiversité, des écosystèmes et des milieux naturels (titre II de la loi Grenelle), le projet va entraîner la destruction de plusieurs hectares de zones humides de grand intérêt (accompagnée de la destruction d'une partie de la faune et de la flore) ainsi que la destruction d'un corridor écologique terrestre. Le projet va s'accompagner de la mise en œuvre de mesures compensatoires dont les principes visant à recréer des zones humides sont intéressants. Cependant, les éléments du dossier (lacunes de l'expertise écologique et les enjeux forts liés à la présence d'espèces et d'habitats protégés et d'intérêt) ne permettent pas de vérifier l'adéquation entre les impacts et les mesures proposées. Ces mesures doivent être précisées.

Les éléments de l'expertise écologique ont mis en évidence la présence d'espèces et d'habitats protégés, dont la destruction est interdite en vertu de l'article L.411-1 du Code de l'Environnement. La législation relative à la protection des espèces demande en priorité de rechercher des solutions d'évitement à la destruction.

La procédure de dérogation devra être engagée s'il y a effectivement une destruction d'espèces protégées.

- **Émissions de gaz à effet de serre:**

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont d'assurer la rénovation énergétique et thermique des bâtiments existants et la réduction des consommations énergétiques des constructions neuves (article 3), d'intégrer une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables, en particulier sur l'opportunité de la création ou du raccordement à un réseau de chaleur ou de froid ayant recours aux énergies renouvelables et de récupération dans le cadre des opérations d'aménagement définies à l'article L.300-1 du Code de l'Urbanisme (article 8) et de réduire les pollutions et nuisances des différents modes de transport (article 10).

En ce qui concerne les effets du projet sur les émissions de gaz à effet de serre, le dossier devrait présenter les dispositions qui seront prises en phase travaux : favoriser les modes alternatifs d'acheminement des matériaux, favoriser les filières courtes. En phase d'exploitation, les éléments du dossier montrent une augmentation des émissions de gaz à effet de serre et des polluants au niveau de la zone d'étude. Cet aspect mériterait a minima des mesures de réduction d'impact tel que la limitation de la vitesse à 70 km/h qui constitue un optimum entre émissions de gaz à effet de serre et émissions polluantes selon les études SETRA.

Il pourrait être opportun pour apporter des éléments de réponse aux problématiques soulevées par le projet, de présenter les réflexions visant à développer une offre en transports en commun de qualité pour desservir la gare.

- **Environnement et Santé :**

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont de réduire les pollutions et nuisances des différents modes de transport (article 10), d'améliorer la qualité de l'air (article 37) et de résorber les points noirs du bruit (article 41).

Malgré l'augmentation des nuisances sonores induite par le projet et une augmentation locale des émissions polluantes, le projet ne propose aucune mesure de réduction d'impact. Un exemple de mesure est la limitation de la vitesse à 70 km/h.

- **Gestion de l'eau :**

Les principales orientations de la loi Grenelle du 3 août 2009 sont d'assurer une gestion économe des ressources (article 7), d'atteindre ou de conserver le bon état écologique ou le bon potentiel, d'assurer des prélèvements adaptés aux ressources visant une meilleure gestion de l'eau tout en respectant l'écologie des hydrosphères et les priorités d'usage, de développer la récupération et la réutilisation des eaux pluviales et des eaux usées dans le respect des contraintes sanitaires en tenant compte de la nécessité de satisfaire les besoins prioritaires de la population en cas de crise et de limiter les prélèvements et les consommations d'eau (article 27).

Les modalités de gestion de l'eau sont très classiques (tamponnement et rejet en eau superficielle) et ne reflètent pas une prise en compte des orientations des lois Grenelle et du SDAGE (réduction des volumes d'eau générés, infiltration, utilisation des techniques alternatives, réduction des flux polluants).

4. CONCLUSION :

Le résumé non technique bien que succinct sur la présentation des impacts reflète les éléments de l'étude d'impact et permet une bonne prise de connaissance du projet par le public.

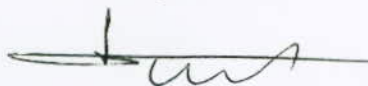
L'état des lieux de l'étude d'impact est de bonne qualité pour les volets eau, bruit et déplacements. En revanche, l'état initial du volet qualité de l'air, biodiversité, paysage, agriculture est incomplet ou ne concerne pas directement le site.

L'analyse des effets du projet ne présente ni justification ni argumentation de l'absence d'impact. Seul le volet sanitaire (nuisance sonore et qualité de l'air) a fait l'objet de modélisations et d'estimations, mais les conclusions sont à nuancer.

L'étude d'impact ne contient pas l'étude d'incidence Natura 2000 visée par le décret du 9 avril 2010. Le projet nécessite la mise en oeuvre de mesures d'évitement vis-à-vis des espèces et habitats protégés ou à défaut la sollicitation d'une demande exceptionnelle de destruction d'espèces protégées. Dans tous les cas, ces démarches sont des préalables nécessaires à la déclaration d'utilité publique.

Le projet dans sa conception et sa définition reflète une volonté de prendre en compte certaines orientations des lois Grenelle en particulier pour le volet relatif au développement des modes de transports alternatifs. Toutefois, le projet ne présente pas les variantes étudiées, comme par exemple la mise en œuvre de navettes, répondant à l'ensemble des objectifs des lois Grenelle.

Pour le préfet et par délégation,
le directeur régional de
l'environnement, de l'aménagement
et du logement

A handwritten signature in black ink, consisting of a vertical stroke followed by a horizontal line and a cursive flourish.

Michel Pascal