

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 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 :
1/08/2013

Dossier complet le :
10/09/2013

N° d'enregistrement :
F-031-13-C-0065

1. Intitulé du projet

Modification des accès aux quais et des circulations piétonnes en gare de Templeuve (Nord)

2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Réseau Ferré de France (RFF)

Nom, prénom et qualité de la personne

Madame Lucette Vanlaecke

habilitée à représenter la personne morale

Directrice Régionale Nord-Pas-de-Calais – Picardie

RCS / SIRET

4 1 2 2 8 0

7 3 7 0 4 4 0 1

Forme juridique

EPIC

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
7b : « Tunnels et tranchées couvertes d'une longueur inférieure à 300 m »	La modification des accès aux quais consiste principalement au prolongement (d'environ 10 m) du passage souterrain existant dans la gare de Templeuve pour permettre le débouché (escalier et ascenseur) vers un futur parking situé au nord.

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1

4.1 Nature du projet

La modification des accès aux quais et des circulations piétonnes de la gare de Templeuve comprend :

- le prolongement du souterrain existant sous la Voie 1, sur environ 10 m de long, avec une hauteur libre de 2,30 m ;
- l'installation d'un ascenseur en accès direct du parking nord futur.

En complément, la mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR) de la gare de Templeuve sera réalisée grâce à :

- la création d'une rampe sur le quai du Bâtiment Voyageur (BV), côté sud, sur environ 200 m² ;
- la suppression du passage planchéié de service au niveau des voies ;
- l'implantation en quai central d'un ascenseur (encombrement d'environ environ 2,30 m x 2,40 m).

4.2 Objectifs du projet :

Le projet vise à créer un second accès au souterrain ferroviaire de la gare de Templeuve depuis le futur parking situé au nord.

Les travaux intègrent également la mise en accessibilité des quais à tout usager, et plus spécifiquement aux personnes à mobilité réduite (PMR).

4.3 Décrivez sommairement le projet :

4.3.1 dans sa phase de réalisation :

Les travaux de réalisation des différents ouvrages en gare de Templeuve vont être programmés d'août 2015 à septembre 2016 en deux phases distinctes :

- en 2015, les travaux concerneront la réalisation (phase 1) :
 - o la construction de la rampe sud (côté BV) ;
 - o la mise en place des clôtures et l'installation du chantier « ascenseur du quai central » ;
- en 2016, les travaux concerneront la réalisation en parallèle :
 - o de la pose de l'ascenseur sur le quai central (phase 2) ;
 - o du prolongement du souterrain, puis de l'ascenseur nord et de l'escalier fixe nord (phase 2).

Afin de maintenir le fonctionnement du trafic ferroviaire de jour, les travaux impactant les circulations seront effectués de nuit. Ceux qui concernent la deuxième phase (pose des ascenseurs et prolongement de la rampe) auront lieu un week-end.

Cette programmation est subordonnée à l'obtention des interruptions de circulations ferroviaires commerciales nécessaires.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation :

A l'issue des travaux, les trafics sur les voies resteront inchangés.

Ces aménagements compléteront ceux spécifiques au pôle d'échange multimodal porté par la collectivité, en zone sud (en cours de travaux), et nord (en cours d'étude). Ils faciliteront aussi les accès aux différents quais pour les personnes à mobilité réduite.

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).

La modification des accès aux quais et des circulations piétonnes de la gare de Templeuve, par le prolongement du souterrain au nord du site, sera soumise à la concertation L300-2 du code de l'urbanisme.

Cette concertation sera faite en lien avec le projet de création du futur parking au nord du site porté par la communauté de communes du Pays de Pévèle.

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

Ce formulaire répond à la procédure de demande d'examen au cas par cas, conformément au décret 2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux et d'ouvrages d'aménagement.

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur
Prolongement de l'accès souterrain existant	20 m ² / 10 m
Création d'une rampe d'accès (PMR) côté sud	200 m ² / 100 m
Installation de deux ascenseurs	2,3 m x 2,4 m par ascenseur

4.6 Localisation du projet :

Adresse et commune(s) d'implantation:

Commune de Templeuve / au droit de la gare de Templeuve (59 242)

Coordonnées géographiques¹

Long. 3°10'32.39"E

Lat. 50°31'43.18"N

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

Point de départ :

Long. ° ' " _

Lat. ° ' " _

Point d'arrivée :

Long. ° ' " _

Lat. ° ' " _

Communes traversées :

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 ?

L'aménagement de la gare de Templeuve s'inscrit dans un programme composé de 3 opérations :

1/ L'aménagement d'un pôle d'échange de la gare de Templeuve sur l'actuel parking et sur un ancien bâtiment industriel (projet soumis à étude d'impact et travaux en cours de réalisation) sous maîtrise d'ouvrage de la communauté de communes du Pays de Pévèle (ayant fait l'objet d'une étude d'impact – cf avis Ae en annexe 8).

2/ La prolongation du souterrain et la création du débouché au nord de la voie ferrée, ainsi que la mise en accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR) des quais de la gare de Templeuve sous maîtrise d'ouvrage de Réseau Ferré de France (RFF) (objet du présent CERFA).

3/ L'aménagement d'un parking au nord de la voie ferrée, sur d'anciens terrains ferroviaires, sous maîtrise d'ouvrage de la communauté de communes du Pays de Pévèle.

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

La loi n°78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés s'applique aux données nominatives portées dans ce formulaire. Elle garantit un droit d'accès et de rectification pour ces données auprès du service destinataire

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 ?

Les sols utilisés par le projet font actuellement partie des emprises ferroviaires.

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

Le POS de Templeuve a été approuvé le 27/04/1995. Une révision simplifiée du POS a eu lieu en avril 2013.

Zonage : UA

SCoT de la métropole de Lille

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 type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le secteur situé au débouché Nord du futur passage souterrain prolongé n'est concerné par aucun zonage d'inventaire ou de protection. Il s'agit d'une zone de délaissé entre un lotissement et la voie ferroviaire. Dans le document d'urbanisme de la commune de Templeuve, il figure au sein du « zonage urbain densifié ». L'intérêt écologique de ce site est limité. La CCPP, maître d'ouvrage du projet de parking prenant assise sur ce terrain réalisera
dans une 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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) du département du Nord a été arrêté le 7 juin 2002. La ligne Lille – Templeuve - Valenciennes n'y est pas évoquée.

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"/>	Le plan de prévention des risques d'inondation de la Vallée de la Marque concerne la commune de Templeuve. Ce PPRI est prescrit (29/12/2000). La zone de projet n'est pas concernée par ce PPRI, dont la zone d'expansion de crue la plus proche se situe à plus de 1,6 km de la gare.
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 en 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"/>	La gare de Templeuve se situe à plus de 500 m de la plaine de Vertain (site inscrit) et du moulin de Vertain (site classé).
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
d'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La gare de Templeuve se situe à 12 km de la ZPS « Vallée de la Scarpe et de l'Escaut », à 12 km de la ZPS « Les Cinq Tailles » et à 10 km de la ZSC « Bois de Flines-lez-Raches et système alluvial du courant des Vanneaux ».
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le périmètre de protection de 500 m du monument historique inscrit « Hôtel de ville de Templeuve » est limitrophe à la gare.

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>
Ressources	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"/>	Les premiers essais géotechniques ont conclu à une très faible perméabilité des sols en place. Ainsi, la réalisation des ouvrages souterrains ne devrait engendrer aucun prélèvement d'eau, ni aucun rejet (pas de drainage prévu, pas de pompage prévu). Des études géotechniques permettront de confirmer ces conditions pendant la phase travaux et la phase d'exploitation du passage souterrain.
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet prévoit l'installation de 2 ascenseurs et le prolongement du passage souterrain existant. Les matériaux issus de l'extraction seront évacués, traités et/ou éliminés selon la filière appropriée.
	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 type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'intérêt écologique de ce site est limité du fait de son inscription dans un secteur urbain et de milieux à faible patrimonialité. Les travaux prévus sur la gare de Templeuve auront un impact très faible sur le milieu naturel. L'emprise du projet sur le terrain situé au Nord (débouché du futur souterrain prolongé) sera très réduite. Les investigations écologiques fines rendues éventuellement nécessaires du fait du projet d'aménagement de la zone de parking seront réalisées par la CCPP, maître d'ouvrage.
	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Risques et nuisances	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 ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Commodités de voisinage	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les habitations situées à moins d'une trentaine de mètres de la voie ferrée, au droit de la gare de Templeuve sont toutes dans une zone d'ambiance sonore non modérée, avec 72 dB(A) de jour et 68 dB(A) de nuit.</p> <p>En phase travaux, quelques nuisances sonores pourront avoir lieu. Des périodes de 5 à 6 heures seront réservées la nuit avec le souci de remettre la gare en exploitation chaque matin. Les modalités en phase travaux de nuit feront l'objet d'une concertation avec la commune et d'une information du voisinage.</p> <p>En phase d'exploitation, les modifications apportées à la gare de Templeuve n'auront aucun impact sur l'ambiance acoustique actuelle, les circulations ferroviaires n'étant pas modifiées du fait du projet.</p>
	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"/>	<p>Le chantier engendra des vibrations. Elles concernent essentiellement les manœuvres des engins de chantier (pas d'utilisation d'explosifs).</p> <p>En phase d'exploitation, les modifications apportées à la gare de Templeuve n'auront aucun impact vibratoire par rapport à la situation actuelle, les circulations ferroviaires n'étant pas modifiées du fait du projet.</p>

	<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>Dans le cadre de l'aménagement de la gare, les éclairages existants s'avèreront insuffisants.</p> <p>Ceux-ci seront donc renforcés le long des quais, en application du Référentiel Infrastructure SNCF IN 0188 «Éclairage électrique extérieur – Éclairage des quais à voyageurs, des cours à marchandises, des routes ou des pistes, des faisceaux de voies».</p> <p>Toutefois, la gare faisant déjà l'objet d'un éclairage, l'incidence du projet sera faible.</p>
Pollutions	<p>Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des rejets hydrauliques ? Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les aménagements génèrent des arrivées d'eau superficielles complémentaires au niveau du souterrain. Ces eaux sont récupérées dans le système existant du souterrain (système de pompe de relevage) et évacuées vers le réseau d'assainissement existant, comme dans la situation actuelle.</p>
	<p>Engendre-t-il la production d'effluents ou de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
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>La visite terrain du 11 juin 2013 a permis de conclure à l'absence de co-visibilité, notamment liée à la densité des constructions dans ce périmètre.</p>
	<p>Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les aménagements auront un effet positif sur le comportement des usagers en facilitant l'accès aux personnes à mobilité réduite.</p> <p>Ils permettront la promotion de l'utilisation du transport ferroviaire auprès de ce public.</p>

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 :

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.

Les aménagements prévus restent circonscrits au périmètre de la gare.

L'aménagement ne concerne pas de zone à enjeux vis-à-vis de l'environnement.

Ainsi, il ne nous apparaît pas nécessaire de réaliser une étude d'impact pour le projet de modifications des accès aux quais et de la mise en accessibilité PMR de la gare de Templeuve.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	L'annexe n°1 intitulée « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publiée ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle de 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	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° : 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

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 6 - Carte de synthèse des enjeux environnementaux
Annexe 7 – Note de la Communauté de communes du Pays de Pévèle présentant ses aménagements
Annexe 8 – Avis de l'Autorité Environnementale sur le projet d'aménagement du pôle d'échange de la gare à Templeuve, signé le 03/02/12

9. Engagement et signature

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

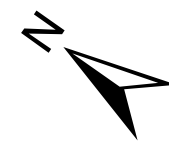


Fait à

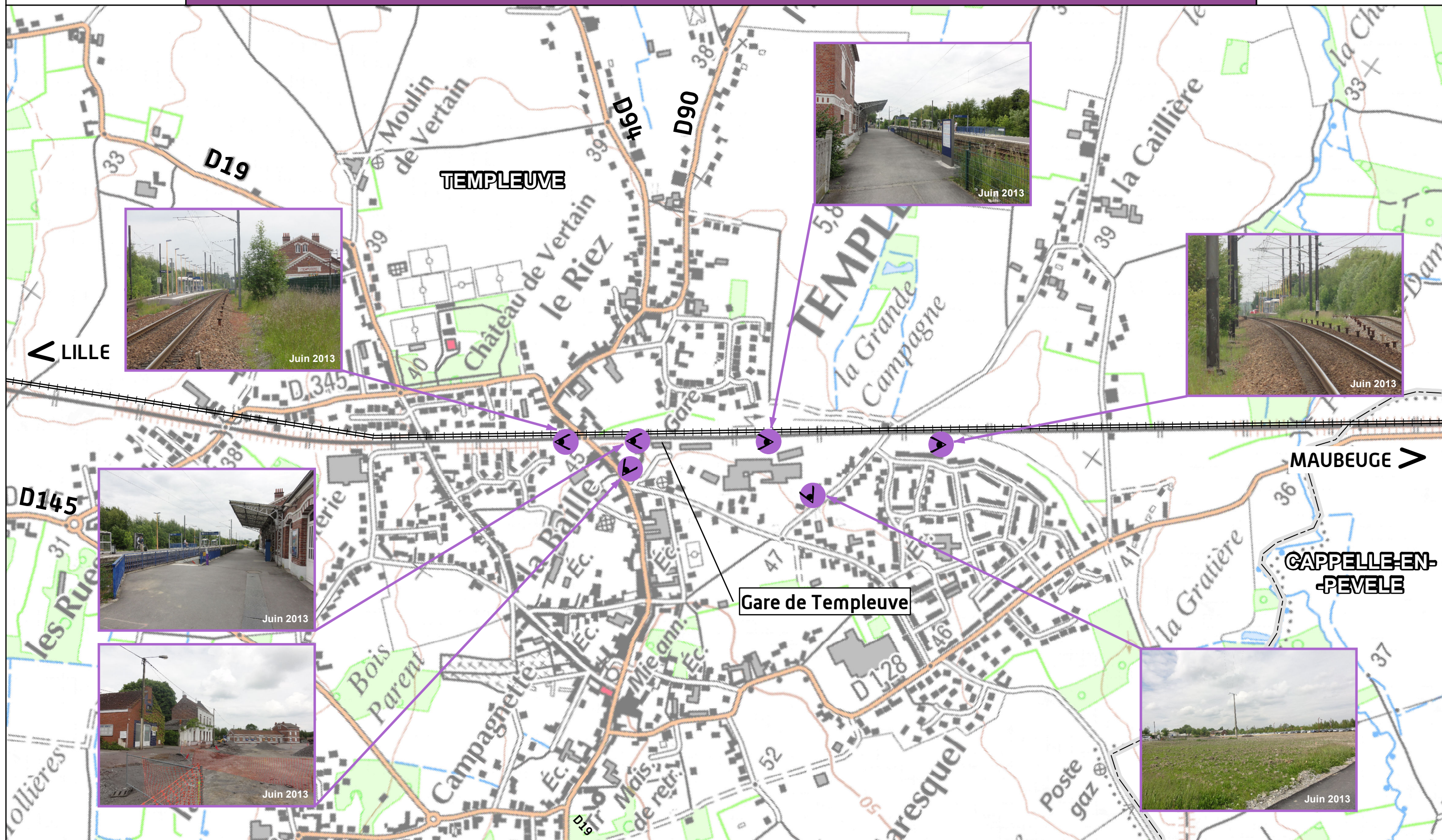
le

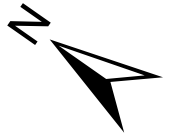
Signature





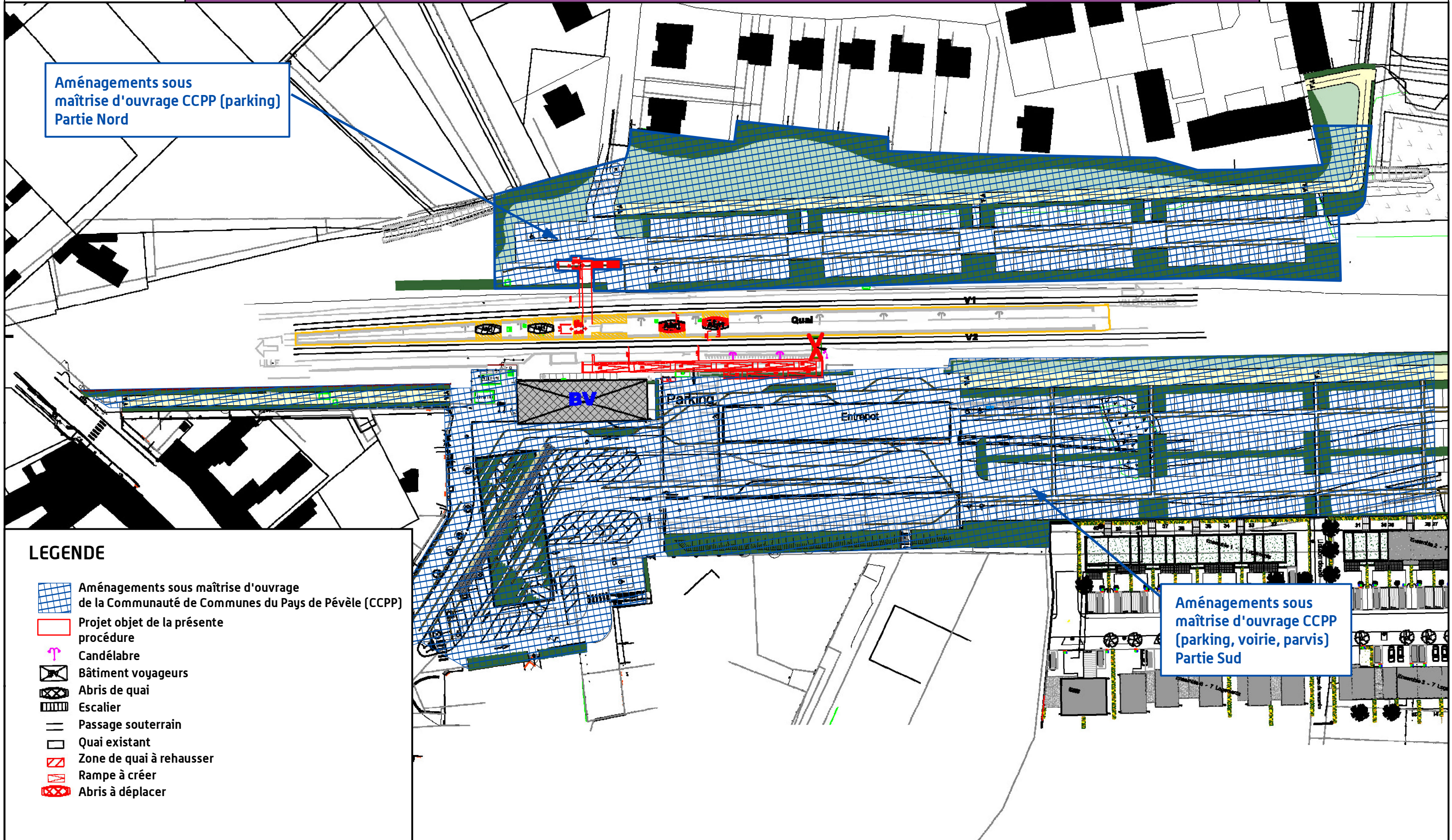
Plan de situation / Annexes 2 et 3
















Plan du projet / Annexe 4

Aménagements sous
maîtrise d'ouvrage CCPP (parking)
Partie Nord

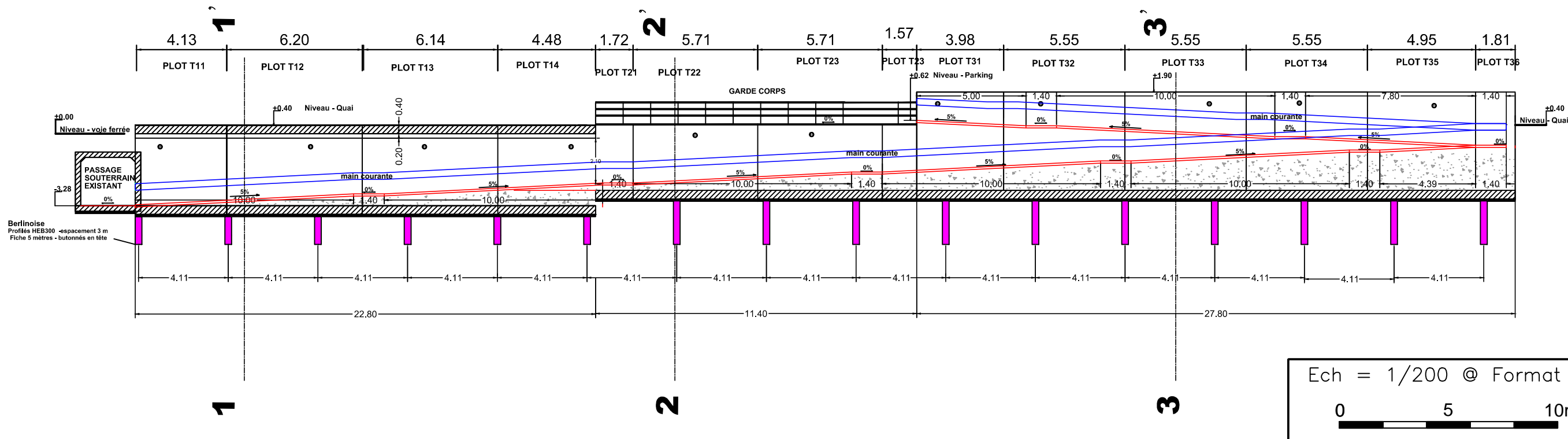


LEGENDE

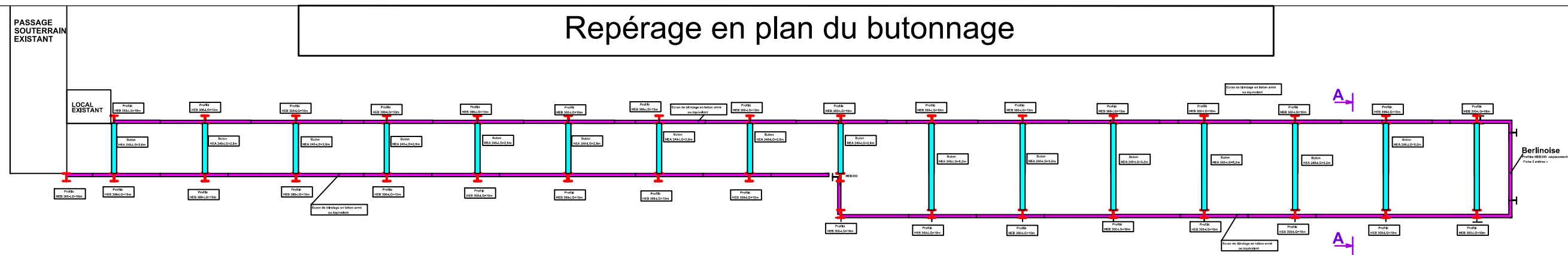
-  Aménagements sous maîtrise d'ouvrage de la Communauté de Communes du Pays de Pévèle (CCPP)
-  Projet objet de la présente procédure
-  Candélabre
-  Bâtiment voyageurs
-  Abris de quai
-  Escalier
-  Passage souterrain
-  Quai existant
-  Zone de quai à rehausser
-  Rampe à créer
-  Abris à déplacer

Aménagements sous
maîtrise d'ouvrage CCPP
(parking, voirie, parvis)
Partie Sud

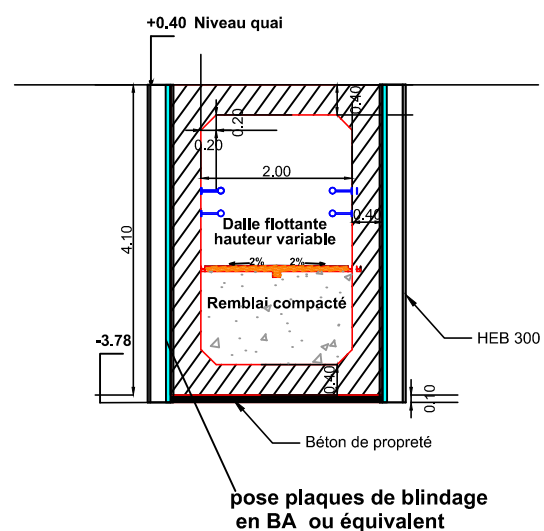
Coupes transversales de la rampe sur le quai coté BV



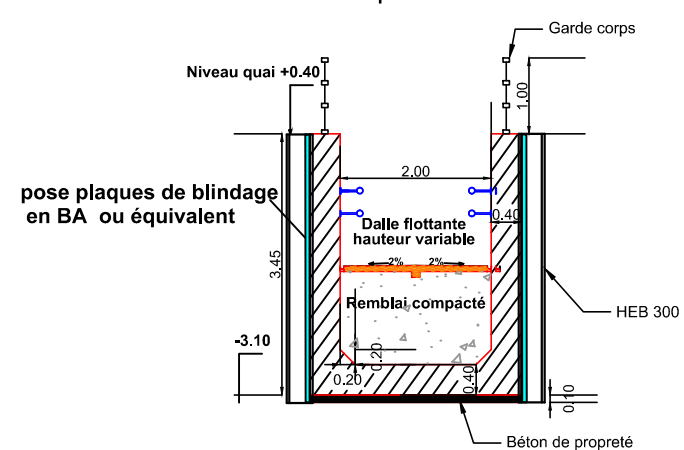
Repérage en plan du butonnage



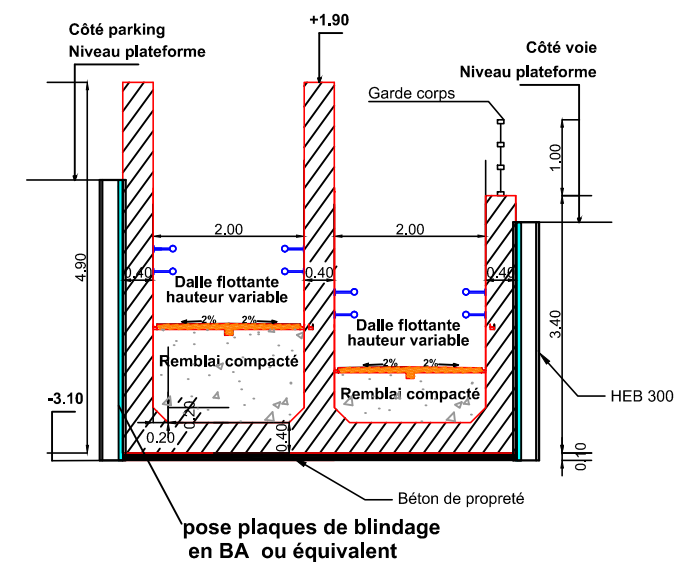
Coupe 1 - 1'



Coupe 2 - 2'



Coupe 3 - 3'

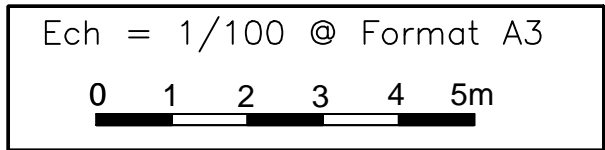
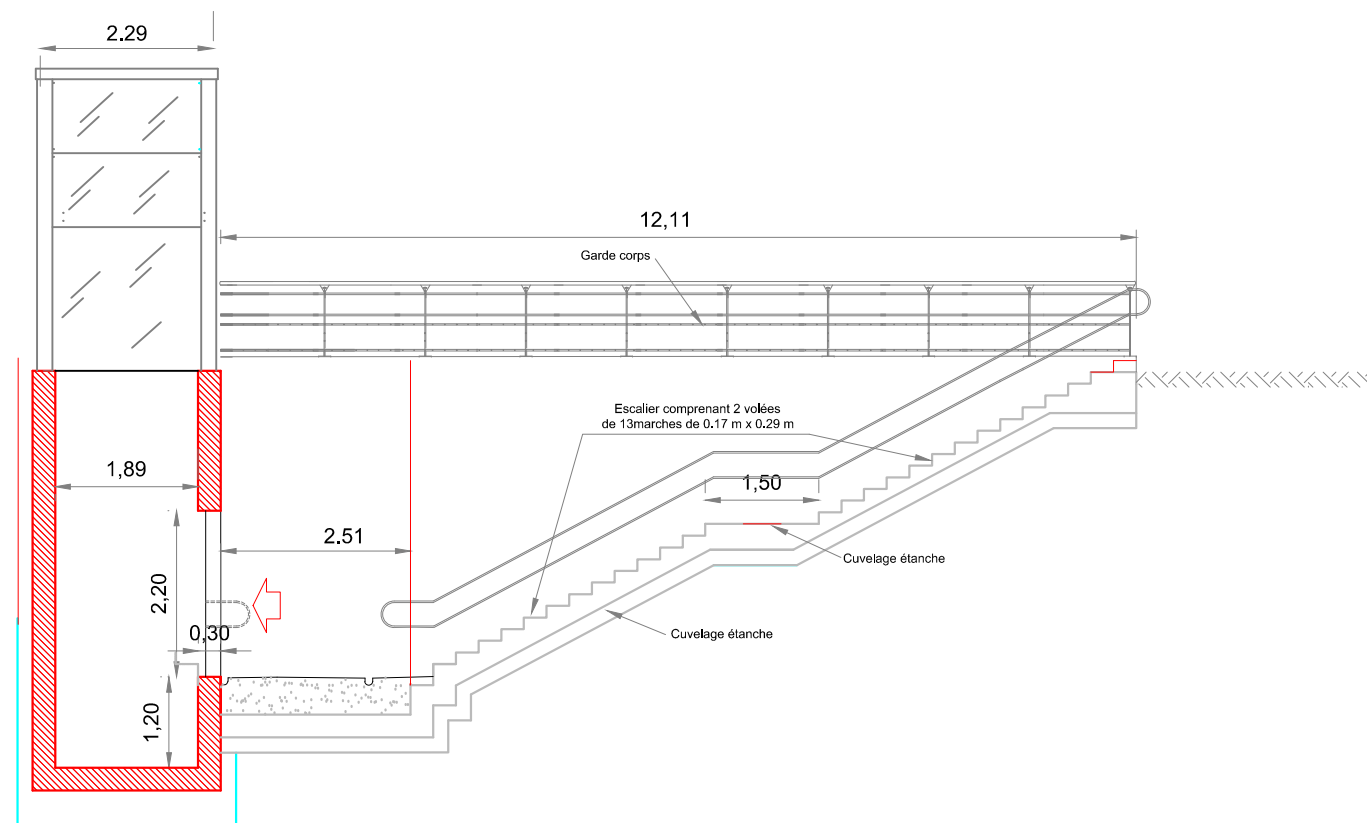


Ech = 1/100 @ Format A3

0 1 2 3 4 5m

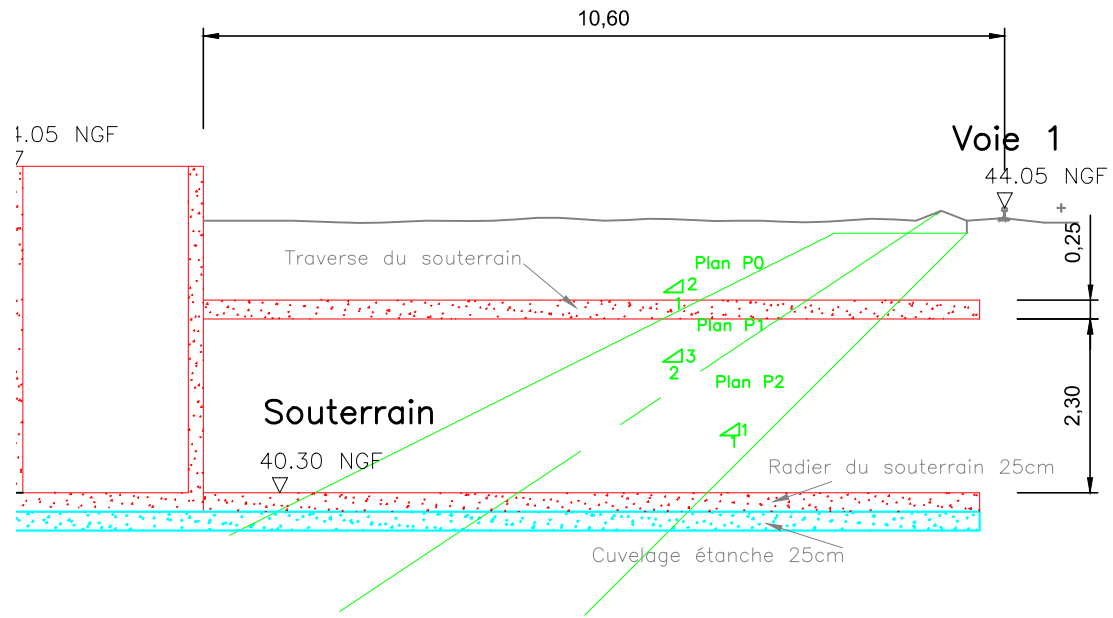
22/04/13	04	Mise à jour
Date	Indice	Objet de l'indice

Coupes de l'ascenseur du quai central

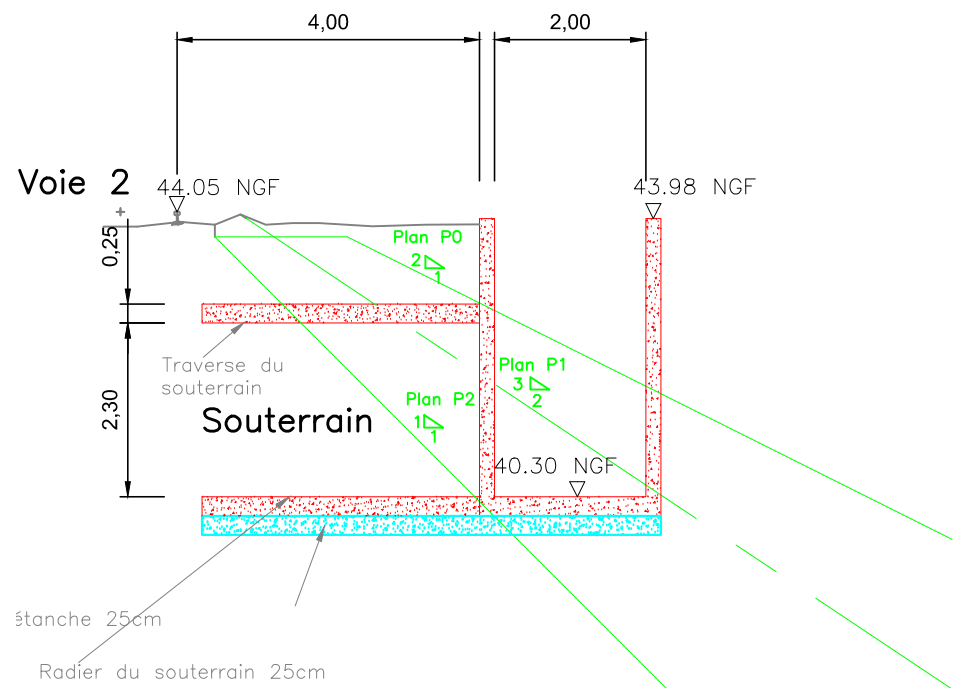


22/04/13	04	Mise à jour
Date	Indice	Objet de l'indice

Coupes de l'ascenseur du quai central

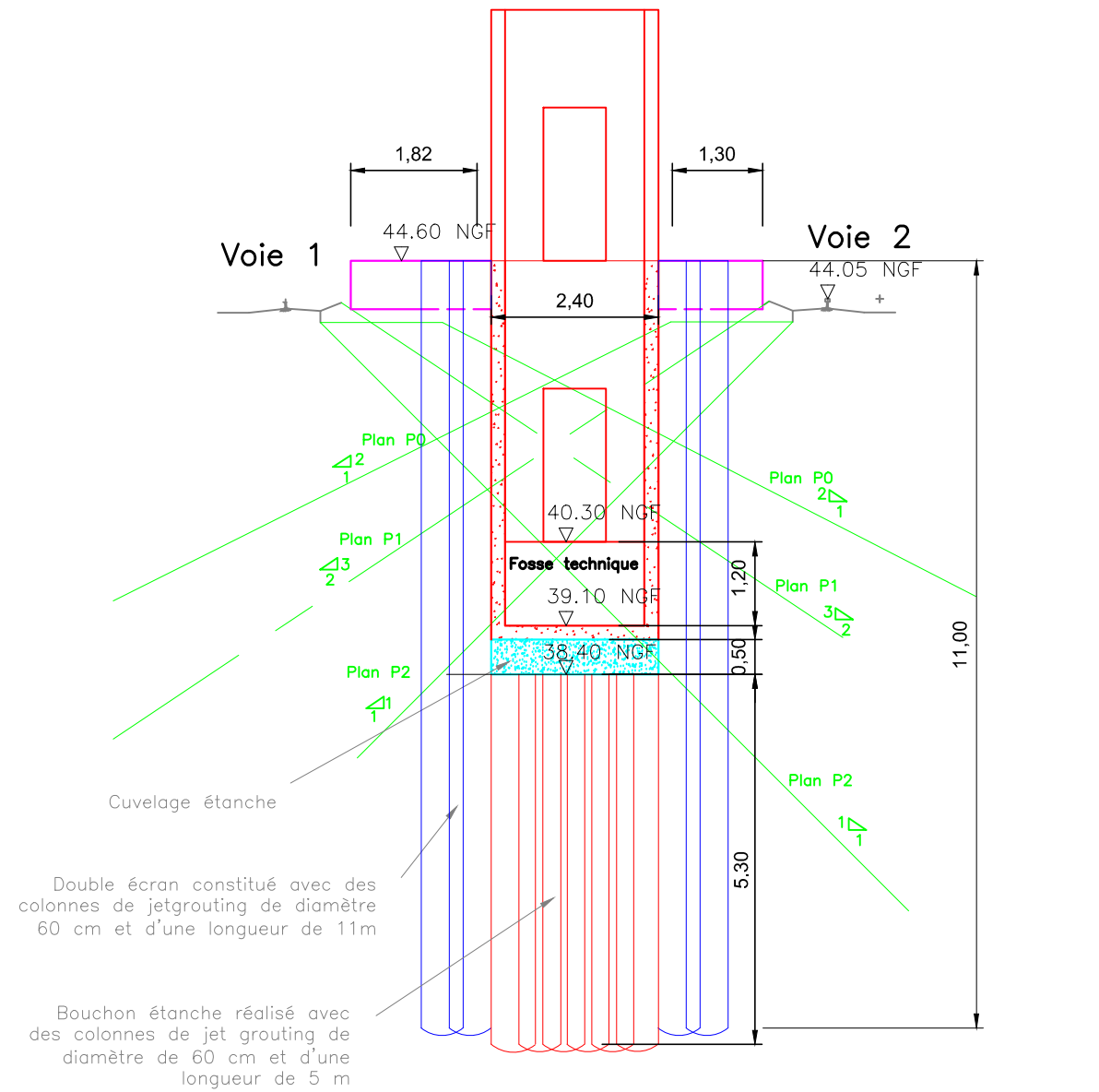


Rampe Nord



Rampe Sud

Ascenseur en quai central



Colonnes de jet grouting injectées depuis le quai

Fond de fouille injecté

Ech = 1/100 @ Format A3

0 1 2 3 4 5m

22/04/13	04	Mise à jour
Date	Indice	Objet de l'indice

Coupe AA-Phasage 1/2

PHASE INITIALE&1 :étape 1

FORAGE Diamètre : 60 cm

Niveau quai: 44.05 NGF

Niveau nappe phréatique 43.2 NGF

Forage trous Ø 60cm
Espacement : 4m

4.90

Niveau basse forage: 34.05 NGF

PHASE INITIALE&1 :étape 2

Mise en place profilés HEB300

Niveau quai: 44.05 NGF

Niveau nappe phréatique 43.2 NGF

Profilés HEB 300
Espacement : 4m

Niveau basse forage: 34.05 NGF

PHASE INITIALE&1 :étape 3

Réalisation des scellements des profilés HEB300

Niveau quai: 44.05 NGF

Niveau nappe phréatique 43.2 NGF

2.00

Réalisation des Scellement
avec un béton C30

Niveau basse forage: 34.05 NGF

PHASE INITIALE&1 :étape 4

Comblement de forage avec de la grave ciment ou du béton maigre

Niveau quai: 44.05 NGF

Niveau nappe phréatique 43.2 NGF

comblement des forages
avec de la grave ciment
ou du béton maigre

Scellement
avec un béton C30

Niveau basse forage: 34.05 NGF

Ech = 1/100 @ Format A3

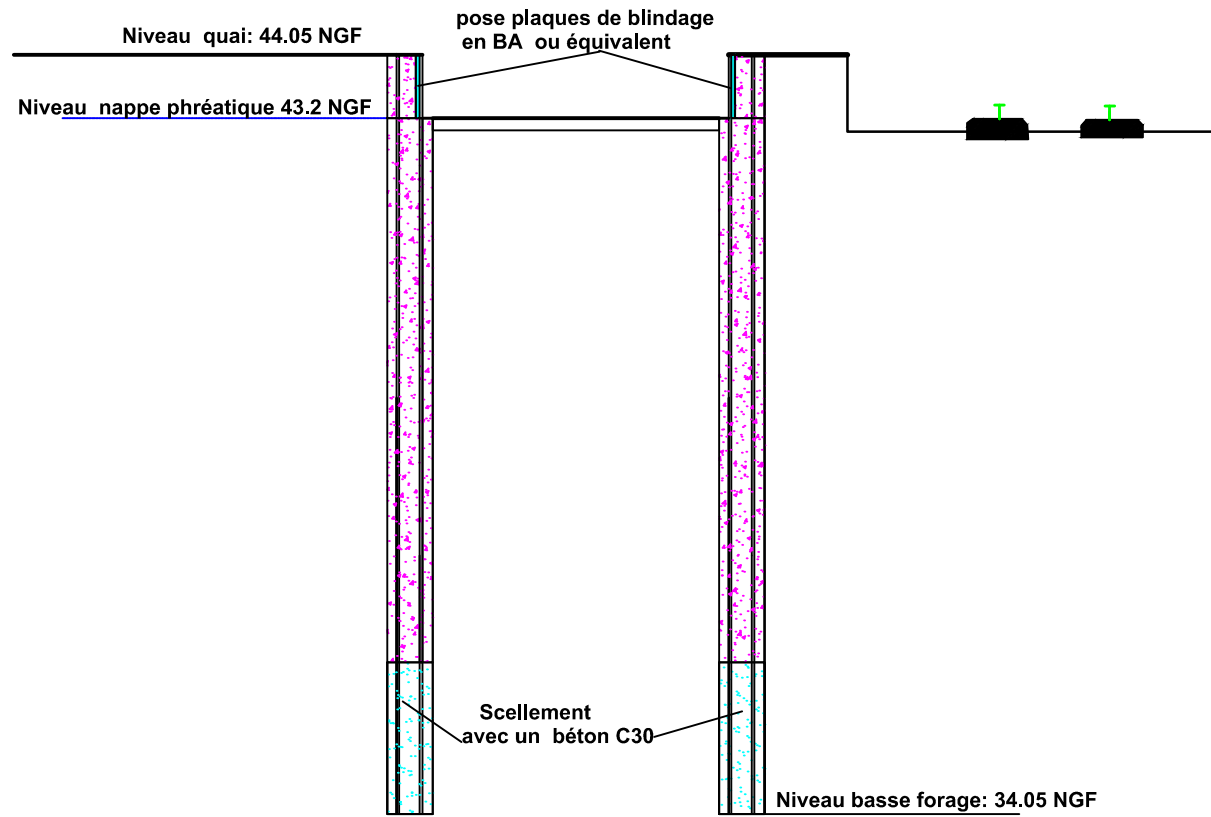
0 1 2 3 4 5m

22/04/13	04	Mise à jour
Date	Indice	Objet de l'indice

Coupe AA-Phasage 2/2

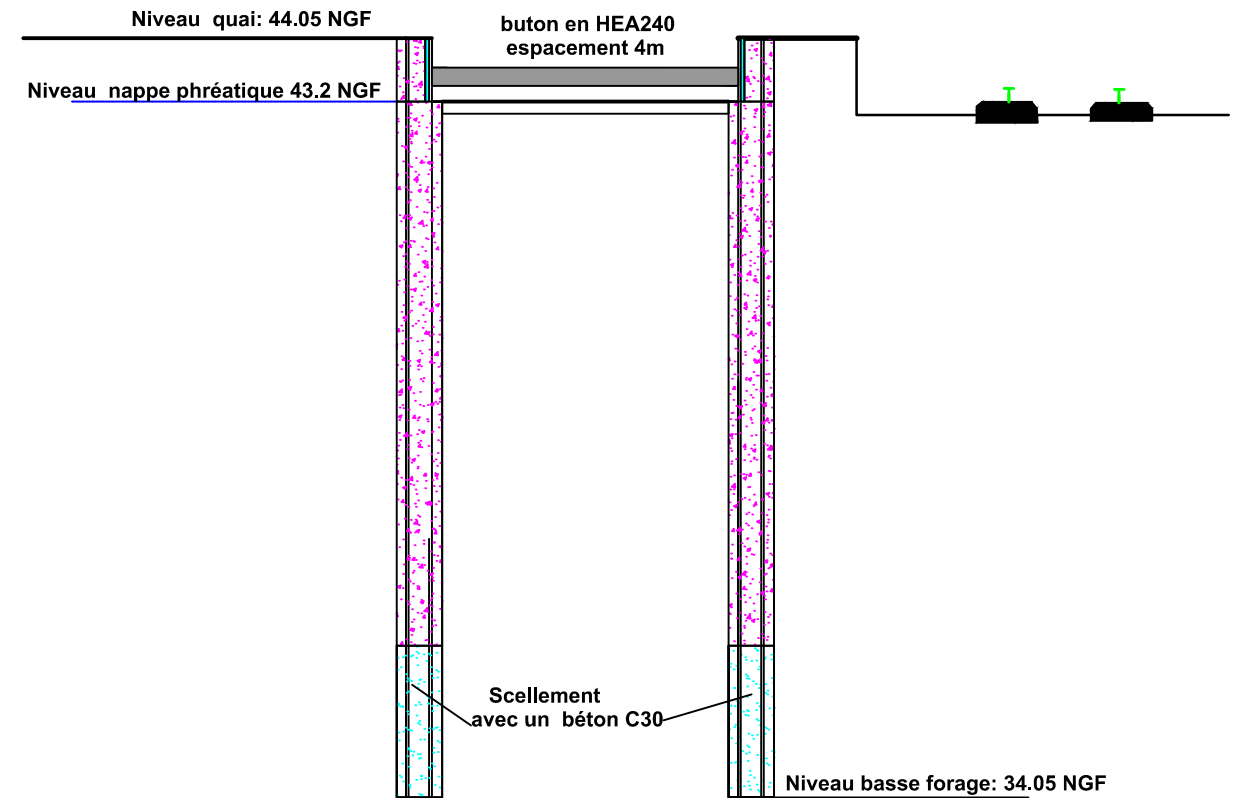
PHASE 2 :étape 1

Terrassement dans la fouille jusqu'au niveau 43.2NGF



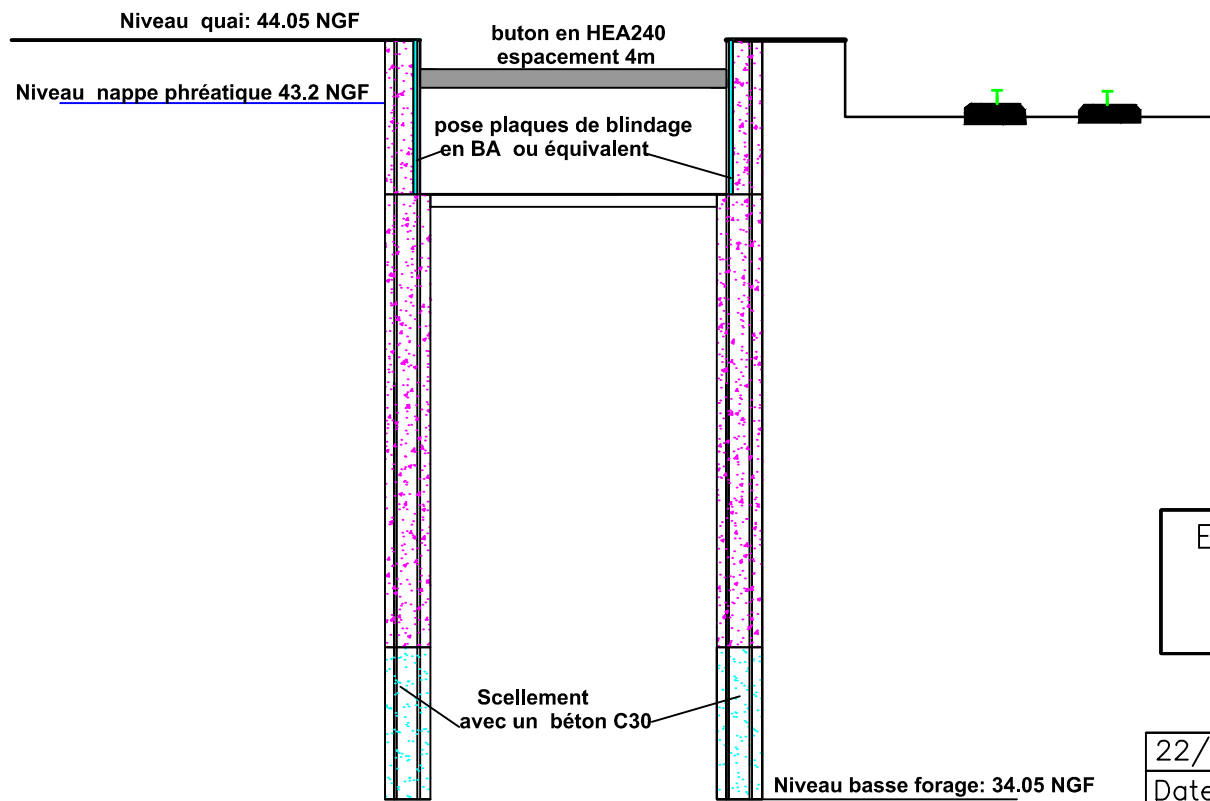
PHASE 2 :étape 2

Mise en place des butons en profilés HEA240



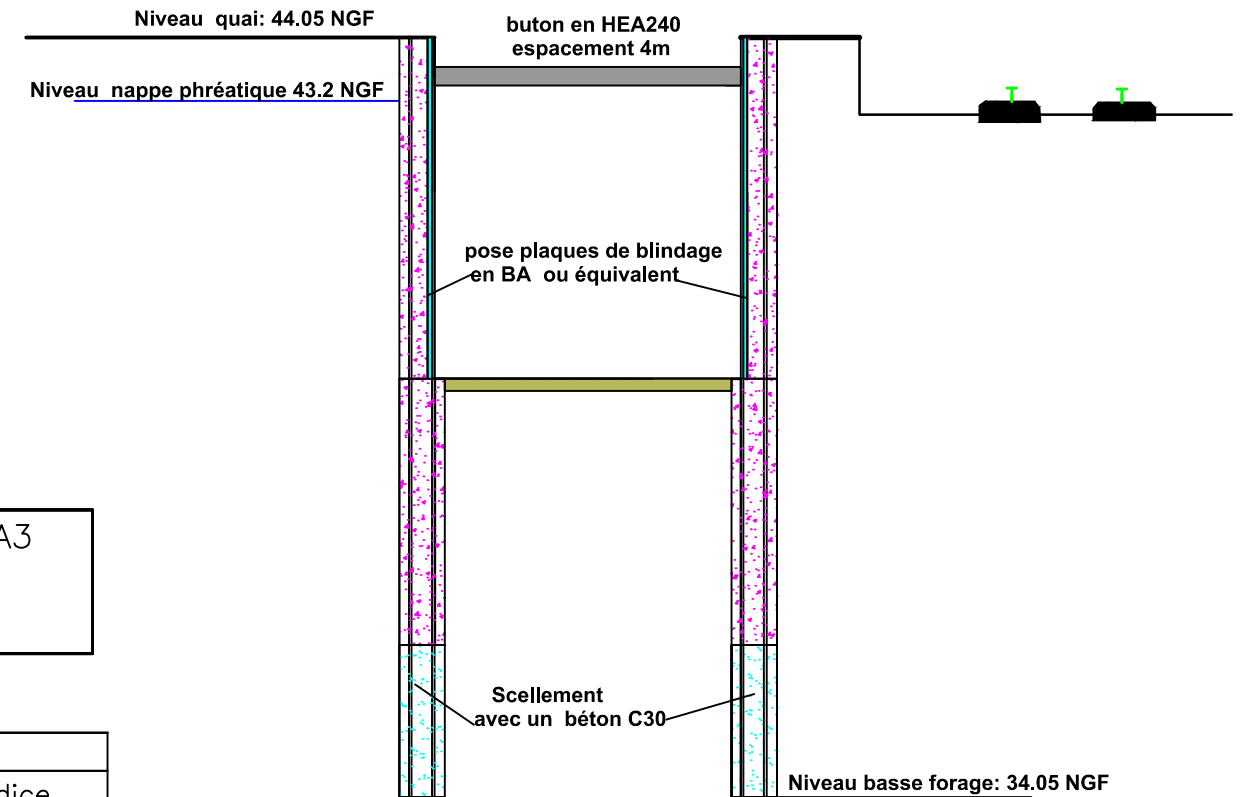
PHASE 3 :étape 1

Terrassement dans la fouille jusqu'au niveau 42 NGF



PHASE 4 :étape 1

Terrassement dans la fouille jusqu'au niveau 39.5 NGF



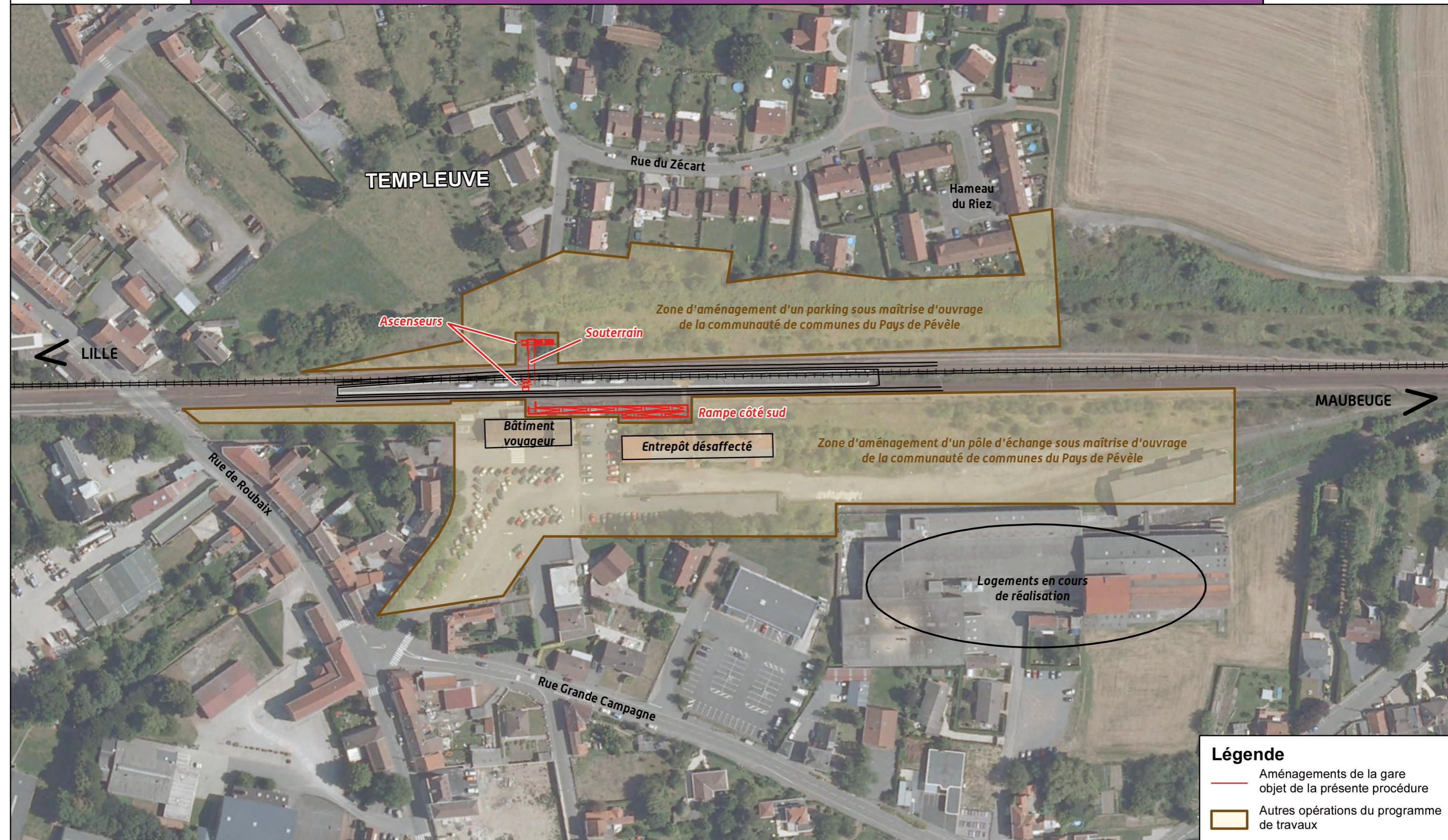
Ech = 1/100 @ Format A3

0 1 2 3 4 5m

22/04/13	04	Mise à jour
Date	Indice	Objet de l'indice

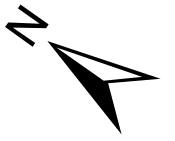


Plan du projet et de ses abords / Annexe 5

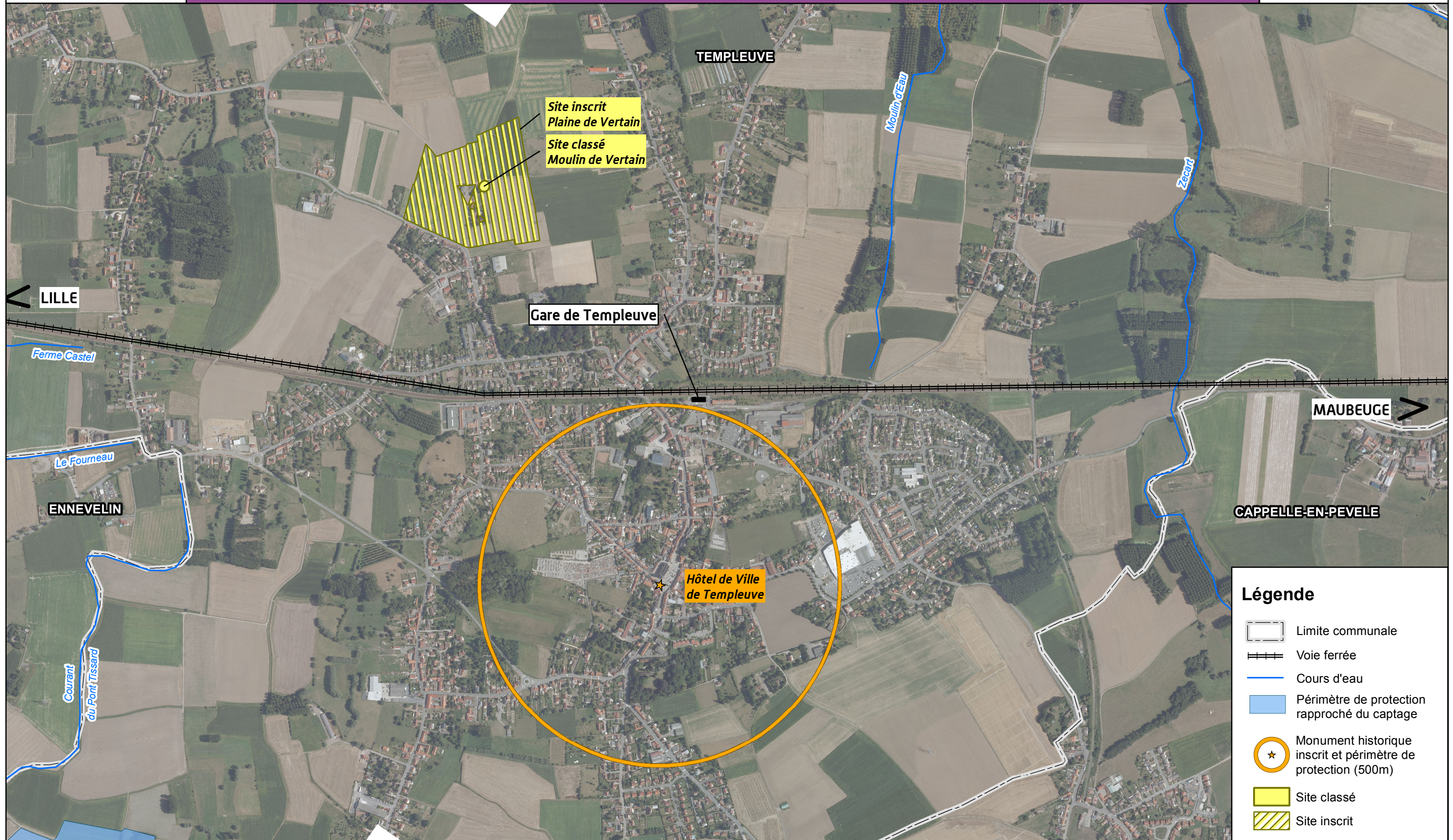


Légende

- Aménagements de la gare objet de la présente procédure
- Autres opérations du programme de travaux



Synthèse des enjeux environnementaux / Annexe 6



Annexe 7

Note de la Communauté de
communes du Pays de Pévèle
présentant ses aménagements



Le projet consiste en l'aménagement des abords de la gare de Templeuve en améliorant la desserte de celle-ci. Avec 1794 montées-descentes par jour (dont plus de 50% des usagers proviennent des communes environnantes) la gare située à 500 mètres du centre bourg est la quatrième gare en termes de fréquentation de la ligne Lille Flandres-Valenciennes.

Les études préliminaires ont montré que la gare n'était pas fonctionnelle : la moitié du stationnement VL n'est pas matérialisée, le premier arrêt de bus est situé à plus de 150 mètres, aucune piste cyclable à proximité et le carrefour d'accès est rapidement encombré.

Ces conclusions ont amené la CCPP à réfléchir à l'aménagement complet des abords de la gare. Le projet est divisé en 2 phases, partie sud et partie nord.

Partie sud :

Les études ont débouché sur les travaux suivants :

- réorganisation du stationnement avec la création :

- d'un parking de 211 places pour les véhicules tampons à l'écart de la gare
- de 40 places en zone bleues sur le parvis
- de 6 places dépose minute

- création d'une desserte bus au pied de la gare avec un quai stationnement 2 bus

- création d'une voie douce desservant la gare et un abri vélo d'une cinquantaine de places

- création d'un parvis pour l'amélioration du cadre de vie

Ces aménagements permettent de garder la capacité de stationnement actuelle, de rapprocher la desserte en bus, d'améliorer la desserte cycle ainsi que la desserte PMR et permet également la création d'un parvis.

Les travaux seront réalisés pour octobre 2013 .

Cette phase a été soumise à une étude d'impact ainsi qu'à une autorisation de loi sur l'eau. Il a également fait l'objet d'un permis d'aménager.

Partie nord

L'organisation des stationnements. : 125 places

L'accès de ce parking se fera par la création d'une voie parallèle aux voies SNCF reprenant le tracé du chemin rural existant jusqu'à la rue des 4 Cornets.

Dans ce secteur Nord, les peignes de stationnements par groupe de 15 unités sont dirigés dans un seul et même axe (perpendiculaire à la voie), de manière à faciliter la compréhension et le fonctionnement de

l'espace public. Trois places de stationnements adaptées pour les personnes à mobilité réduite sont implantées à proximité du parvis. Le positionnement de ces places permet d'offrir un maximum de visibilité depuis les quais, et de desservir au plus près les équipements présents.

Les espaces piétonniers et la voie verte :

L'objectif est de regrouper les espaces de rassemblements piétons dans des zones protégées des espaces de circulation, aménagés en conséquence avec un mobilier et un éclairage adapté.

Cette placette piétonne concerne la zone située à proximité directe avec le futur souterrain. Celle-ci sera traitée de manière à obtenir un aménagement cohérent vis-à-vis du parvis de la Gare, avec un traitement qualitatif, travaillant sur une même gamme de matériaux et de coloris (coordonner les matériaux de sols, choisir une teinte unique pour le mobilier sécuritaire, le mobilier d'agrément, l'éclairage public...).

Il semble judicieux, au vu des observations qui ont été réalisées sur différents parking, de retrouver un espace piétonnier mutualisé avec les circulations des véhicules. Celui-ci pourra être matérialisé au sol par une différenciation de matériaux et de couleur.

La voie verte située au nord du parking se constituera, tant sur son profil que sur ses matériaux de sol, d'une manière identique à celle réalisée au Sud, soit un gabarit de 3m permettant le double sens de circulation.

Enfin, le parking sera relié au lotissement du Zécart par un accès piéton.

Etudes réglementaires :

Le projet est soumis à étude d'impact au cas par cas auprès de la DREAL d'après l'article R122 du code de l'environnement. Il figure aux rubriques

- 6 d : toute création de route <3km
- 40 : aire de stationnement de plus de 100 places

Calendrier :

Les études AVP et PRO ont été réalisées en 2011.

Le DCE sera préparé en 2014 pour une réalisation des travaux en 2015 (durée des travaux de 10 mois)

Annexe 8

Avis de l'Autorité Environnementale
sur le projet d'aménagement du pôle
d'échange de la gare à Templeuve,
signé le 03/02/12

PRÉFET DE LA RÉGION
NORD - PAS-DE-CALAIS

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

Service ECLAT

Affaire suivie par :

Thibaud ASSET

03.20.40.43.27

Lille, le 03 FEV. 2012

thibaud.asset@developpement-durable.gouv.fr

Avis de l'autorité environnementale

Objet : avis de l'autorité environnementale sur le projet d'aménagement du pôle d'échanges de la gare de Templeuve

Réf : DAT TA2011-12-07-165 (DAT 11-1445)

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 d'aménagement du pôle d'échanges de la gare de Templeuve est soumis à l'avis de l'autorité environnementale. L'avis porte sur la version de novembre 2011 de l'étude d'impact, transmise le 7 décembre 2011.

1. Présentation du projet :

Le projet concerne l'aménagement du pôle d'échanges de la gare de Templeuve. Cet aménagement est envisagé sur l'actuel parking de la gare et sur un ancien bâtiment industriel appartenant la société Florimond-Desprez, sur une surface d'environ deux hectares.

Ce projet comprend la création :

- d'un parvis permettant la desserte de la gare par les bus, l'amélioration de la visibilité du site et la redynamisation de ce lieu de vie ;
- d'aménagements spécifiques et sécurisés pour les modes doux (piétons et cyclistes) et les personnes à mobilité réduite ;
- d'un parking spécifique, dimensionné pour les besoins des usagers de la gare ;
- d'une nouvelle desserte du parking par l'est ;
- de poches de stationnement (longue et courte durée) spécifiques pour les commerces situés à proximité.

Les objectifs du projet sont :

- le développement des transports en commun par la valorisation d'un pôle d'échanges innovant et qualitatif pour la région, la communauté de communes du Pays de Pévèle et la commune ;
- l'organisation d'une offre cohérente et diversifiée pour les différents modes de transports et l'amélioration des déplacements doux et en transport en commun ;
- l'amélioration du cadre de vie des riverains et des commerçants ;
- le développement d'un projet respectueux de son environnement ;
- la création de cheminements piétons sécurisés au droit de la gare et de la halle ;
- la création d'un nombre de stationnements suffisant par rapport à la demande.

2. Qualité de l'étude d'impact :

- **Résumé non technique (§ III de l'article R.122-3 du code de l'environnement)**

Le résumé permet une bonne information du public sur la nature et les incidences possibles du projet ainsi que sur les enjeux environnementaux du site. La présence d'une carte de localisation et d'un plan-masse des aménagements faciliterait la prise de connaissance du projet.

Les incidences positives du projet sur les déplacements, liées au développement des modes alternatifs, à l'accessibilité de la gare et à l'amélioration du cadre de vie, auraient pu ressortir davantage dans ce chapitre.

- **État initial, analyse des effets et mesures envisagées**

Biodiversité

Pour prendre en compte les richesses naturelles du site (article R.122-3 du code de l'environnement), l'état initial se fonde sur les inventaires et protections réglementaires et sur un diagnostic du site.

Selon les éléments du dossier, le site, qui se trouve en dehors de tout périmètre de protection, ne constitue pas une zone humide au sens de la réglementation.

Les prospections de terrain ont mis en évidence plusieurs types d'habitat sur le site d'étude constitué principalement d'une friche industrielle (ancien bâtiment Florimond-Desprez) et d'une frange arbustive.

Les inventaires n'ont pas mis en évidence d'espèces végétales ou animales protégées ou patrimoniales.

En matière de fonctionnement écologique, le site ne semble pas jouer un rôle important en tant que corridor écologique.

Globalement, les données présentées sont sommaires (espèces potentielles, listes peu détaillées d'espèces, absence de localisation et de précisions sur les conditions d'utilisation du site par les espèces). Cette approche ne constitue pas une expertise écologique exhaustive mais semble proportionnée au contexte et aux enjeux du site.

Le projet prévoit des aménagements paysagers et ornementaux qui se substitueront aux terrains en friche. Intéressants d'un point de vue paysager, ils ne généreront pas de réelle plus-value pour la faune et la flore. La plantation d'espèces indigènes cohérentes avec les éléments éco-paysagers environnants permettrait à ces aménagements de jouer un rôle effectif en tant que liaisons biologiques.

Le dossier intègre une analyse globale et argumentée de l'absence d'effets cumulés sur la biodiversité des différentes phases de l'opération.

En application de l'article R414-19 du code de l'environnement, ce projet est soumis à étude d'incidences sur les sites Natura 2000. Le dossier contient une présentation du site Natura 2000 potentiellement concerné (Cinq Tailles FR3112002) ainsi qu'un exposé argumenté des raisons pour lesquelles le projet n'est pas susceptible d'avoir une incidence sur les habitats et espèces d'intérêt communautaire (absence d'espèces d'intérêt communautaire sur le site-projet, absence de liens fonctionnels entre le site Natura 2000 et le site-projet).

Paysage et patrimoine

La commune de Templeuve appartient à l'entité paysagère du Pévèle, caractérisée par un relief doux dominé par la colline de Mons-en-Pévèle où l'agriculture est omniprésente.

Il est précisé dans le dossier que le site se trouve hors de tout périmètre de protection des « monuments historiques ».

Le projet, qui vise notamment à améliorer la visibilité et la lisibilité du pôle de la gare et à améliorer le cadre de vie des riverains (reconquête des espaces publics), aura un effet positif sur la perception architecturale et paysagère du site.

Eau

Le volet hydrogéologique est illustré et analysé. Les coupes géologiques, les études de sols et les tests de perméabilité permettent d'apprécier la faible vulnérabilité des nappes souterraines (couches d'argile de faible perméabilité).

Il est indiqué en page 32 du dossier que la commune dispose de quatre captages d'eau, dont deux sont destinés à la production d'eau potable. Ces captages et leurs périmètres de protection ne concernent pas directement le site car situés à plus de 500 mètres du site.

Le volet hydrographique indique que le site appartient au bassin versant de Lys-Deule et au sous-bassin de la Marque. Le réseau hydrographique est assez développé en raison de la présence d'argile en sous-sol. La commune est concernée par le courant du Zécart, affluent de la Marque. Il est précisé que la qualité des cours d'eau du territoire est mauvaise.

Les éléments de la page 38 indiquent que le site n'est pas directement concerné par des zones inondables, bien que la commune se situe au niveau d'un sous-bassin versant faisant l'objet d'un Plan de Prévention des Risques d'Inondation. Cet aspect implique une attention particulière sur les modalités de gestion des eaux pluviales afin de ne pas aggraver les phénomènes de crue, par l'imperméabilisation des surfaces aménagées.

Les principaux objectifs du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin versant Artois-Picardie (SDAGE) et du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux Marque-Deule sont évoqués. Les éléments de diagnostic du SDAGE sont correctement exploités.

En matière de gestion des eaux de pluie, le projet envisage l'infiltration partielle des eaux dans une structure-réservoir non étanche située sous le parking et le rejet au réseau unitaire des eaux excédentaires à débit régulé.

Le parking de longue durée réservera pour les camping-cars deux emplacements raccordés aux réseaux d'alimentation et d'évacuation des eaux usées (vers la station d'épuration de Templeuve).

Etant donné la faible perméabilité des sols, la gestion des eaux pluviales envisagée paraît cohérente avec les orientations du SDAGE Artois-Picardie destinées à maîtriser la collecte et les rejets par temps de pluie en milieu urbain par des voies alternatives (orientation n° 2) et à limiter le ruissellement en zone urbaine et en zones rurales pour réduire les risques d'inondation (orientation 13).

Le raccordement des eaux usées des deux emplacements pour camping-cars au réseau d'assainissement ne créeront pas de dysfonctionnements de la station d'épuration dimensionnée pour 8 000 équivalents-habitants.

L'analyse des effets des rejets d'eaux pluviales sur les ressources en eau souterraine est argumentée (faible surface du projet, amélioration de l'existant) et justifiée par l'exploitation de la bibliographie scientifique (étude SETRA). Ainsi, le projet n'engendrera pas d'effet négatif sur les ressources en eau.

Il est à noter que le dossier intègre une analyse globale et argumentée de l'absence d'effets cumulés des différentes phases de l'opération. Cette analyse prend en compte les modalités de gestion des eaux pluviales du parking nord envisagé en phase conditionnelle ultérieure.

Déplacements

Le territoire de la commune de Templeuve est traversée à l'ouest par l'autoroute A23 qui relie Lille à Valenciennes. Les échangeurs les plus proches sont situés à 7 km de Templeuve à Lesquin et Orchies. La commune est desservie par plusieurs routes départementales (RD 54 Avelin-Péronne-en-Mélantois, RD 549 Orchies-Seclin, RD 917 Faumont-Pont-à-Marcq, RD 145 Fretin-Templeuve). Le site est directement desservi par la RD 19 (Péronne-en-Mélantois-Templeuve) via le carrefour des rues de Roubaix et de la Grande Campagne.

Le dossier intègre une description détaillée de la desserte routière de la gare de Templeuve et précise que le carrefour des rues de Roubaix et de la Grande Campagne, qui permet l'accès à la gare, connaît aux heures de pointe une saturation qui se répercute sur l'ensemble des voiries par des remontées de file. Il est précisé que l'actuel parking de la gare est saturé, ce qui génère des stationnements anarchiques.

Le dossier contient une présentation détaillée de la desserte ferroviaire de la gare, qui indique que la ligne Lille-Valenciennes permet de relier Templeuve à Lille en 15 minutes, avec 30 aller-retours par jour et par sens.

Les données de fréquentation montrent que les utilisateurs de la gare résident sur le territoire de la communauté de communes.

Le dossier indique que le site de la gare ne dispose d'aucun arrêt de bus. L'arrêt le plus proche est situé à 200 mètres. La commune est desservie par un grand nombre de lignes de bus du Conseil général (lignes 305, 306, 316, 318, 311, 315). Le cadencement de chaque ligne est indiqué.

Cependant, comme le souligne une étude transports/déplacements réalisée en 2010 (p80), ces dessertes répondent à un public scolaire et manquent de lisibilité et d'attractivité pour les autres usagers (pas de rabattement vers les gares). Des pistes de progression en matière d'optimisation des offres de transport en commun et de recherche de cohérence entre les différents modes de transport sont présentées dans cette étude, qui proposent une réorganisation de l'offre départementale de bus et sur la mise en place d'une desserte de la gare exclusivement interne au territoire de la CCCP.

L'analyse des incidences du projet sur les conditions de circulation et l'accessibilité du site et du territoire est pertinente. Le projet, élaboré conjointement avec l'ensemble des parties prenantes (usagers de la gare, Conseil régional, Conseil général, commune, CCPP, promoteurs immobiliers, riverains, commerçants) contribuera à :

- améliorer la desserte et l'accessibilité du pôle d'échanges pour l'ensemble des usagers ;
- améliorer l'accès aux commerces ;
- éviter les conflits d'usage entre les usagers de la gare et les clients des commerces ;
- améliorer le niveau de service et le fonctionnement des carrefours du site.

Une analyse globale et argumentée de l'absence d'effets cumulés des différentes phases de l'opération (création du parking nord) sur la circulation et les déplacements est intégrée au dossier. En revanche le dossier mentionne page 110, qu'aucune information n'est disponible sur l'incidence du projet sur le trafic à terme. Il serait utile de disposer de précisions, d'autant plus que l'augmentation de la capacité des parkings (à préciser elle aussi) est de nature à générer un trafic supplémentaire.

L'enjeu des déplacements et de l'accessibilité tous modes du site a été correctement appréhendé dans le cadre de ce projet qui a été étudié à une échelle globale prenant en compte l'ensemble des projets du territoire (aménagement du pôle d'échanges, projet de logements) et des besoins des usagers du site (commerçants, riverains).

En ce qui concerne les mesures, le projet prévoit, à l'intérieur du pôle, la mise en place d'itinéraires sécurisés pour les piétons et les vélos et l'augmentation de l'offre de stationnement pour les vélos. En outre, il est indiqué que le Conseil régional a un projet de voie verte sur l'ancienne voie ferrée entre la commune de Capelle-en-Pévèle et Templeuve et que la création de voyettes est envisagée au niveau communal dans une étude en cours.

Afin d'assurer la desserte routière du site sans générer d'encombrement du trafic, notamment aux heures de pointe, il est prévu une refonte, sous forme d'un plateau surélevé, du carrefour entre les rues de Roubaix et Grande Campagne, et une mutualisation de l'accès du parking Sud avec l'accès au nouveau quartier d'habitat qui s'implantera sur l'emprise de l'ancienne exploitation « Florimond Desprez ».

Le rapprochement de l'espace de stationnement dédié aux transports collectifs au droit du bâtiment de la gare permettra d'améliorer les conditions de report modal en favorisant physiquement le lien entre les deux modes. A ce sujet, il est précisé dans le dossier que la CCPP envisage la mise en place d'une desserte de la gare par navette pour les habitants de l'intercommunalité, ce qui favorisera l'attractivité des transports collectifs et le report modal.

Par ailleurs, le déplacement du stationnement existant, qui libèrera de la place au droit du bâtiment de la gare pour les autres modes, démontre la volonté des collectivités de prioriser différemment les modes de déplacement. La création, dans une seconde phase, de places de stationnement de l'autre côté des voies permettra de désengorger les routes traversant les voies ferrées, d'améliorer la sécurité de ces trajets et de raccourcir les déplacements pour se rendre à la gare pour les usagers arrivant du Nord.

Santé et cadre de vie

Le dossier intègre une présentation de la qualité de l'air du territoire à partir des données de 2007 à 2011 de la station fixe de Lesquin (station périurbaine) et d'une campagne mobile réalisée du 5 novembre au 2 décembre 2008 rue de la passementerie à Templeuve. Les résultats de la station fixe et mobile sont cohérents et indiquent une bonne qualité de l'air en moyenne. Il aurait été intéressant d'intégrer les données horaires permettant de savoir si les seuils d'information ou d'alerte ont été dépassés au cours des campagnes de mesures.

Les auteurs de l'étude considèrent que la nature et l'ampleur du projet ne sont pas de nature à générer d'effet notable sur la qualité de l'air. L'argumentation développée (pas d'augmentation globale du trafic et développement des déplacements tous modes) dans le cadre de ce dossier justifie ce postulat.

Le contexte sonore n'a pas été apprécié par des campagnes de mesures. Le dossier fait référence au classement des infrastructures de transports terrestres et indique que le site est concerné par la voie ferrée classée en catégorie 1 (niveau sonore supérieur à 81dB(A)).

Considérant par hypothèse que le projet, par sa nature, ne générera pas de nuisances sonores (pas d'augmentation du trafic), l'analyse des effets du projet conclut à l'absence d'effets notables en matière de bruit. Les auteurs de l'étude précisent en outre que l'ambiance sonore actuelle du site, en période diurne, n'est pas modérée, compte tenu de la présence de la voie ferrée ; ce qui tend à démontrer que les éventuelles nuisances sonores induites par le projet ne seront pas perceptibles par les riverains du site.

Il est à noter que le dossier intègre une analyse globale et argumentée de l'absence d'effets cumulés des différentes phases de l'opération (création du parking nord) sur la qualité de l'air et les nuisances sonores.

- **Justification du projet notamment du point de vue des préoccupations d'environnement (§ II-3° de l'article R.122-3 du code de l'environnement)**

Ce chapitre présente les raisons qui ont conduit à la conception de cet aménagement. La fréquentation et la bonne fréquence de desserte de la gare TER en font une gare privilégiée pour les déplacements pendulaires (domicile-travail). Or, la grande fréquentation de la gare engendre une saturation de son parking et des stationnements anarchiques gênants. De plus, il n'existe pas d'aménagements spécifiques et sécurisés pour les autres modes (bus, piétons et cyclistes).

Ainsi, le projet est envisagé pour améliorer et développer la desserte de la gare par l'ensemble des modes et pour résoudre les conflits d'usage sur le site. La création d'un parvis permettra de mettre en valeur ce pôle d'échanges.

Ce chapitre présente l'ensemble des réflexions menées par les parties prenantes en vue d'améliorer la desserte de ce pôle d'échanges et de développer l'usage de l'ensemble des modes alternatifs à la voiture, tout en limitant les incidences sur le cadre de vie des riverains.

Ces réflexions ont abouti à définir une opération globale d'aménagement du territoire comprenant plusieurs phases indépendantes :

- création d'un parking au nord pour les usagers provenant du nord de la CCPP, en permettant de soulager le carrefour des rues de Roubaix et de la Grande Campagne ;
- création d'un souterrain permettant d'accéder aux quais depuis le nord ;
- modification du carrefour des rues de Roubaix de la Grande Campagne pour résoudre les remontées de file ;
- développement d'une offre de logements à proximité de la gare sur des friches urbaines ;
- la création d'un accès spécifique au parking sud, indépendant du carrefour des rues de Roubaix et de la Grande Campagne),

L'ensemble de ces aménagements, par leurs effets cumulés, contribuera à l'atteinte des objectifs globaux de l'opération. Toutes les phases sont indépendantes les unes des autres et leur mise en oeuvre conditionnée aux contraintes de chaque maître d'ouvrage (création du parking au nord conditionnée à la réalisation du souterrain par RFF).

Cette opération est exemplaire en matière de gouvernance et illustre l'implication des autorités organisatrices des transports, des collectivités et autres parties prenantes (promoteurs immobiliers) dans un projet global, cohérent et durable d'aménagement du territoire.

Certains enjeux environnementaux ont été pris en considération dans le cadre de ce projet, notamment :

- la réutilisation d'un ancien site industriel ;
- l'intégration paysagère ;
- l'amélioration de la visibilité et de l'accessibilité de la gare pour l'ensemble des modes (voitures, piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite, bus) ;
- la gestion alternative de l'eau ;
- le développement des modes doux en cohérence avec le réseau cyclable existant et futur.

Le projet fait l'objet d'une présentation et d'une description détaillée permettant de comprendre le fonctionnement de l'aménagement. Ce chapitre intègre aussi une présentation fine des phases ultérieures optionnelles (parking nord et ses voies d'accès, accès des quais au nord).

- **Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet (§ II-5° de l'article R.122-3 du Code de l'Environnement)**

Ce chapitre présente les sources bibliographiques consultées et les méthodes utilisées pour établir l'état initial. Les éléments méthodologiques utilisés pour évaluer les effets du projet sur l'environnement restent généraux. Les difficultés et les limites des études réalisées ne sont pas présentées.

L'estimation des dépenses liées aux mesures envisagées par le maître d'ouvrage pour supprimer, réduire et compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé est présentée pour la gestion de l'eau, les traitements paysagers et pour l'ensemble des aménagements spécifiques destinés aux modes alternatifs.

3. Prise en compte effective de l'environnement (lois Grenelle) :

- **Aménagement du territoire**

Le projet, envisagé sur deux hectares, sur une ancienne friche industrielle située à proximité de la gare de Templeuve, est pleinement cohérent avec les dispositions de l'article 7 de la loi Grenelle du 3 août 2009, qui vise à lutter contre l'étalement urbain et la consommation d'espaces agricoles.

Il est important de souligner que le projet présenté s'intègre dans une réflexion globale d'aménagement du territoire de la commune de Templeuve comprenant : la desserte multimodale nord-sud du pôle d'échanges, l'accessibilité de la commune, le développement économique local et la création de logements. Cette réflexion menée de manière concertée avec l'ensemble des parties prenantes (SNCF, Conseil régional, Conseil général, collectivités RFF et promoteurs immobiliers) illustre la qualité des réflexions de la communauté de communes en matière de développement durable.

Le déplacement du supermarché en périphérie urbaine se traduit par une extension urbaine sur des terres agricoles d'ampleur limitée.

Un des enjeux de la création du pôle d'échange est de maîtriser les extensions urbaines comme la création de zones d'habitats en périphérie de la commune et sur le territoire de la communauté de communes. De telles extensions iraient à l'encontre des orientations nationale et régionale d'économie de l'espace. Elles seraient en outre susceptibles d'amener à saturation les parkings du pôle d'échanges et de recréer les difficultés de stationnement et de qualité de l'air liées à la circulation sur les voies d'accès. Il est donc recommandé d'approfondir l'analyse sur ce point précis.

Le dossier mériterait à cet égard d'être assorti de perspectives d'urbanisation maîtrisée de la commune et des autres communes utilisatrices du pôle d'échanges.

- **Transports et déplacements**

L'objectif du projet visant à améliorer l'accès et la desserte « tous modes » de la gare de Templeuve pour en faire un véritable pôle d'échanges est en cohérence avec les orientations prioritaires des lois Grenelle.

Le projet présenté intègre une réflexion globale des déplacements sur le territoire. Cette approche est illustrée par l'étude « transports et déplacements » menée en 2009 par la CCPP, annexée à l'étude d'impact. Le projet et les projets ultérieurs tendent à concilier la desserte multimodale nord-sud du pôle d'échanges, l'accessibilité de la commune, le développement économique local et la création de logements, tout en évitant les conflits d'usage.

- **Biodiversité**

L'aménagement du parking sud s'opère sur un ancien site industriel présentant peu d'enjeux écologiques. Les incidences négatives du projet sur la biodiversité apparaissent donc faibles. La mise en oeuvre de mesures éco-paysagères simples, telles la plantation d'espèces indigènes cohérentes avec les éléments éco-paysagers existants, et une gestion écologique adaptée, constitueraient des mesures pertinentes d'un point de vue écologique.

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

L'objectif d'améliorer l'accessibilité « tous modes » du pôle d'échanges de la gare de Templeuve, ainsi que les études « transports et déplacements » réalisées par la communauté de communes du Pays de Pévèle, vont dans le sens des préoccupations des lois Grenelle en termes de réduction des gaz à effet de serre. Ainsi, le développement du pôle d'échanges, rendu possible par l'ensemble des projets de la CCPP, et le développement de logements denses à proximité vont inciter à l'usage des transports alternatifs, en limitant par voie de conséquence les émissions de gaz à effet de serre des véhicules particuliers.

- **Environnement et Santé**

L'ampleur et la nature du projet ne sont pas de nature à générer des effets négatifs importants sur la qualité de l'air et le contexte sonore. Au contraire, l'amélioration de la desserte « tous modes » et l'amélioration de la qualité architecturale et paysagère du site contribuera à améliorer le cadre et la qualité de vie des riverains.

- **Gestion de l'eau**

La gestion des eaux pluviales est en adéquation avec les orientations des lois Grenelle et les dispositions du SDAGE. Néanmoins, le projet pourrait utilement développer des mesures visant à réduire les surfaces imperméabilisées (la réalisation de parkings engazonnés n'est pas envisagée). La récupération et la réutilisation des eaux pluviales sont aussi des mesures à encourager dans le cadre de ce projet.

4. Conclusion :

Le résumé non technique permet une bonne information du public sur les enjeux du territoire, la nature et les incidences du projet.

Globalement, l'étude d'impact (état initial, analyse des impacts et mesures envisagées) est proportionnée à l'ampleur et aux incidences possibles du projet et conforme aux dispositions des articles L. et R. 122-3 du code de l'environnement.

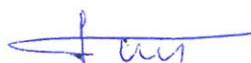
Le volet «déplacements » est particulièrement soigné. Il résulte d'une approche globale qui prend en compte l'ensemble des usages du site et des projets d'aménagement de la commune, dans un souci d'amélioration des conditions de circulation et du cadre de vie.

Le projet s'intègre dans une opération globale comprenant plusieurs phases indépendantes visant à développer un aménagement durable du territoire (desserte nord-sud du pôle gare, amélioration de la desserte de la commune, projets immobiliers). Cette réflexion a été menée conjointement et de manière cohérente avec l'ensemble des parties prenantes (SNCF, Conseil Régional, Conseil Général, collectivités, RFF, et promoteurs immobiliers).

La mise en oeuvre de mesures éco-paysagères simples, telles la plantation d'espèces indigènes cohérentes avec les éléments éco-paysagers existants, accompagnée d'une gestion écologique adaptée, serait pertinente d'un point de vue écologique.

Le projet, de grande qualité, apporte une réponse aux orientations prioritaires des lois Grenelle en limitant la consommation d'espaces agricoles (réutilisation d'une friche industrielle de 1,2 ha), en favorisant les modes doux (création de cheminements spécifiques et sécurisés) et le développement des transports en commun (amélioration de la desserte du pôle d'échanges pour l'ensemble des modes), en contribuant à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (favorise le report modal).

Par délégation du Préfet de région
Nord-Pas-de-Calais,
Le Directeur régional de l'environnement,
de l'aménagement et du logement

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'M. Pascal', with a long horizontal stroke extending to the right.

Michel Pascal