

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
02/12/2015

Dossier complet le
02/12/2015

N° d'enregistrement
F-093-15-C-0067

1. Intitulé du projet

Réaménagement du remisage des TER sur le site du technicentre d'Avignon

2. Identification du maître d'ouvrage ou du pétitionnaire

2.1 Personne physique

Nom Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

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

RCS / SIRET Forme juridique

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	Le réaménagement du site de remisage ferroviaire (stationnement et entretien des rames) entraînera: - le renouvellement et le prolongement de 3 voies pour atteindre une longueur minimum de 230 mètres - la dépose d'un tronçon de voie de 100 mètres de long; - la création d'une piste de circulation pour engins motorisés d'environ 250 mètres.
6° Infrastructures routières d) Toutes routes d'une longueur inférieure à 3 km	

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 de remisage (stationnement et entretien des rames) est situé le long de la ligne SNCF n°925 000 d'Avignon à Miramas par Salon au droit du point kilométrique 1+700 (Vaucluse, Avignon, Lieu-dit des Rotondes). Il est situé à proximité immédiate du technicentre d'Avignon mais ne possède aucun lien fonctionnel avec ce dernier. Afin d'accueillir et de maintenir le nouveau matériel, ce site doit être réaménagé selon les principes suivants :

- Renouveler, prolonger d'une centaine de mètres la voie 51 pour la raccorder à la voie 34 du pont tournant et l'électrifier.
- Renouveler et prolonger jusqu'à 230 m minimum les voies 53 et 55 afin de remiser sur chacune d'entre elles deux rames de 110 m et jusqu'à trois rames pour les modèles BGC (rames bimodes).
- Planter un quai de maintenance de 225 m de long pour 30 cm de hauteur, équipé de prises d'eau, d'électricité et d'éclairage, entre les voies 53 et 55 afin d'assurer l'accès pour le nettoyage intérieur des rames.
- Planter une fosse de visite et une passerelle fixe latérale pour les visites en toiture, toutes deux de 75m de long, sur la voie 57 afin d'y opérer la maintenance des matériels de type Régiolis et BGC.
- Aménager des pistes de circulation piétonne, véhicules légers et poids lourds le long des voies et les équiper de système d'éclairage.
- Mettre en place un système de vidéoprotection du site. (Les différentes voies sont cartographiées en Annexe 4)

4.2 Objectifs du projet

Dans le cadre du développement de son offre, la Région PACA accueille entre 2014 et 2015 de nouvelles rames TER de type Regiolis et Regio2N.

Afin d'assurer le remisage et les opérations de maintenance sur ces matériels, il est nécessaire d'aménager un nouveau site dédié à cela. A cette fin, une convention pour la réalisation des études nécessaires à la conception de ce projet a été signée avec le Conseil Régional PACA.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase de réalisation

La réalisation du projet se divisera en deux grandes phases :

- les travaux de renouvellement et de prolongement des voies 51-53 et 55, qui se traduiront par la dépose des voies existantes, des opérations de terrassement pour la réalisation des nouvelles assises de voies, la pose des nouvelles voies, la réalisation du réseau d'assainissement de ces dernières et la réalisation du quai de maintenance et des pistes pour poids lourds et véhicules légers.
- les travaux de réalisation de la passerelle et de la fosse de maintenance sur la voie 57 après renouvellement de cette dernière.

A côté de cela, des travaux d'augmentation de la puissance énergétique du site avec notamment la régénération du poste haute tension auront également lieu. L'ensemble du site sera équipé de systèmes de vidéosurveillance et d'éclairage.

Au préalable des travaux de renouvellement et de prolongation de voies, quelques arbres seront abattus pour libérer les emprises des nouvelles installations (prolongement des voies, quai de maintenance, pistes...).

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

La création du centre de remisage permettra de garer entre 4 rames (trains type Regiolis de 75 ml) et 6 rames (trains BGC-4C de 72 ml) de TER en même temps et d'assurer les opérations de nettoyage interne et externe du matériel roulant ainsi que leur maintenance: pose et dépose d'équipements (exemple bloc climatisation), renouvellement de fluides (huile moteur, liquide de refroidissement), contrôle des équipements...

Sur la zone concernée par le présent projet, le nombre maximal de rames présentes sur les voies 51, 53, 55 et 57 est de huit. L'activité de maintenance est effectuée en 2x8 sur les amplitudes approximatives suivantes : 7h00-17h00 et 20h00-5h00, 7 jours sur 7.

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).

Le projet étant situé dans le périmètre de protection de deux monuments historiques (dont un relatif aux activités ferroviaires passées), le projet nécessite l'avis consultatif de l'Architecte des Bâtiments de France.

De plus, une déclaration préalable de travaux au titre du code de l'urbanisme pour affouillement du sol (création de la fosse) a été déposée en mairie en octobre 2015.

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

Ce formulaire est rempli dans le cadre de la procédure de demande d'examen au "cas par cas" conformément au décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux ou d'ouvrages d'aménagements.

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur
Longueur totale de voies renouvelées :	240 mètres environ
Longueur totale de voies créées (allongement des voies 51, 53, 55):	3 x 150 mètres environ
Dimension du quai de maintenance créé :	L225m x l6m x h0,3m
Dimension de la fosse créée:	L75m x l4m x prof.1,5m
Dimension de la passerelle créée:	L75m x h3,6m
Surface de la voirie routière VL et PL créée:	2480 mètres carrés
Surface de la piste piétonne créée:	240 mètres carrés

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

67 Avenue Pierre Sépard
Lieu-dit des Rotondes
84000 Avignon

Coordonnées géographiques¹

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. 4 ° 49 ' 44.6" E Lat. 43 ° 56 ' 19.4" N

Point d'arrivée : Long. 4 ° 49 ' 32.1" E Lat. 43 ° 56 ' 20.5" N

Communes traversées :

Avignon

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 ?

¹ 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 ?

Le projet est entièrement situé dans les emprises de la SNCF.

Le site concerné est d'ores et déjà un site de remisage. Il est essentiellement occupé par des surfaces artificialisées (bâtiments à vocation technique, voies ferrées et ses abords perturbés). 1/3 de sa surface correspond à des terrains rudéralisés et alignements d'arbres.

Il est concerné par le zonage Ufb, correspondant aux 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

PLU de la commune d'Avignon approuvé le 8 octobre 2011

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"/>	
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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le département du Vaucluse est couvert par un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement qui concerne en particulier les infrastructures de transports, en date de juillet 2013 (source : Préfecture du Vaucluse)

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 PPR Inondation du Rhône à Avignon a été approuvé le 20 janvier 2000. Le PPR Inondation de la Basse Vallée de la Durance a été approuvé le 28 novembre 2014. Le projet n'est pas concerné par le zonage des 2 PPRI.
dans un site ou sur des sols pollués ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Aucun site ou sol pollué n'a été recensé au droit du projet, le site BASIAS le plus proche étant l'ancien atelier Galva Sud situé à 180m, 12 rue de l'ancienne tannerie (sources : BASIAS, BASOL - BRGM). Toutefois, les activités ferroviaires réalisées sur le site depuis de nombreuses années ont induit une pollution du site et notamment par les hydrocarbures.
dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas situé en zone de répartition des eaux. La nappe est affleurante sur une grande partie de la commune d'Avignon mais au droit du site la sensibilité est très faible.
dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à l'alimentation humaine ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet est situé en dehors de tout périmètre de protection de captage d'alimentation en eau potable (AEP).
dans un site inscrit ou classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
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"/>	Les Zones Spéciales de Conservation (ZSC) les plus proches sont le Rhône Aval (1.5 km) et la Durance (3km). La Zone de Protection Spéciale (ZPS) de la Durance se situe aussi à environ 3 km.
d'un monument historique ou d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les périmètres de protection de 2 monuments inscrits englobent le site du projet : - la Fontaine couverte près du chemin de Fontcouverte (18/09/1952) - 0073003 - la Rotonde SNCF (28/12/1984) - 0073002

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 ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
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"/>	Le projet n'implique pas de modifications des masses d'eaux souterraines en phase travaux ni en phase exploitation. La nappe souterraine est à plus de 3m de profondeur d'après le PLU d'Avignon, les sondages réalisés pour le diagnostic des pollutions et le rapport géotechnique.
	est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les travaux préparatoires à la création des structures d'assises des futures voies et voiries ainsi que la création de la fosse de maintenance induiront l'extraction d'environ 5 800 m ³ de matériaux, correspond majoritairement à des terres végétales et aux matériaux constitutifs de l'ancienne structure ferroviaire. Sur ce volume, 1250 m ³ seront réutilisés sur site pour le remblai, ce qui fait un total de 4550 m ³ de matériaux excédentaires.
	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"/>	Le projet nécessite l'apport de sous-couches de fondation et de ballast pour l'infrastructure ferroviaire et de graves spécifiques pour les couches de fondation, de liaison et de roulement de l'infrastructure routière. La partie non polluée des déblais et terres végétales issues des opérations de terrassement sera réutilisée sur site (1250 m ³).
Milieu naturel	est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'abattage et le dessouchage d'environ 50 arbres du site et d'une partie de la haie de cyprès qui borde les bâtiments ne peuvent être évités. SNCF Réseau a fait appel à un bureau d'études naturalistes pour un cadrage écologique du projet. Ce dernier a conclu que le projet n'était pas de nature à impacter de manière significative les compartiments écologiques identifiés dans la zone d'étude. Le rapport de synthèse de cette expertise est présenté en annexe 10.
	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"/>	L'aire d'étude est essentiellement occupée par des surfaces artificialisées où la végétation est absente ou s'exprime par des sujets isolés et appartenant à des espèces rudérales. Elle est, de plus, relativement éloignée des zones à sensibilité particulière et n'est donc pas susceptible d'avoir des incidences sur celles-ci. De plus, en phase exploitation, les aménagements n'engendreront aucun rejet dans des eaux superficielles (rejet uniquement dans le réseau pluvial de la commune).

	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet est réalisé sur des emprises ferroviaires. Il n'engendrera pas la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers ou maritimes. Seuls des habitats semi-naturels constitués d'espèces herbacées rudérales et d'alignements d'arbres d'ornement seront concernés (environ 3500 m2).
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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est situé en zone submersible du Rhône mais le TRI (Territoire à Risque important d'Inondations) Avignon- Plaine du Tricastin- Basse Vallée de la Durance (annexe 6) indique que le risque est reconnu sur le site uniquement lors de crues extrêmes (le site est situé dans le secteur 3). En outre le site n'est pas concerné par les zonages des PPRI du Rhône à Avignon et de la Basse vallée de la Durance. Un risque de remontée de nappe est aussi présent, mais au droit du site il s'avère très faible (annexe 7).
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
Commodités de voisinage	Est-il source de bruit ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La période de travaux sera génératrice de nuisances sonores (ballastage, réglage, bourrage ...). Ces nuisances seront toutefois limitées dans le temps et l'entreprise en charge des travaux organisera son chantier de façon à respecter la législation en vigueur. De plus, les habitations situées au sud du site (avenue Pierre Semard) sont relativement éloignées (100-150 m) et séparées de ce dernier par deux stades. Les habitations situées au nord du site (route de Montfavet) sont séparées de ce dernier par le remblai ferroviaire de la ligne 925 000. En phase exploitation, les nouveaux aménagements pourront engendrer des émissions sonores supplémentaires dans la mesure où le projet permettra le remisage de 4 à 6 rames supplémentaires. Néanmoins, la modification du niveau sonore ne sera pas significative étant donné que le site existe déjà, qu'il se trouve en zone d'activité ferroviaire et que les habitations situées route de Montfavet sont situées derrière le remblai ferroviaire de la ligne 925 000.
	Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Pendant le chantier de construction, les opérations de décaissement peuvent être ponctuellement à l'origine de vibrations. Celles-ci sont toutefois très limitées dans le temps. En phase exploitation, des vibrations supplémentaires pourront être engendrées lors du remisage des éléments. Ces vibrations seront légères et ne seront pas susceptibles d'avoir des effets sur les bâtiments situés à proximité.

	<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>Le projet se situe dans un secteur urbain concerné par des émissions lumineuses liées à l'éclairage public. De plus, les bâtiments et le parking situés sur l'aire d'étude sont déjà éclairés.</p> <p>En phase chantier, les travaux auront lieu de jour.</p> <p>En phase exploitation, le projet prévoit la mise en place d'une cinquantaine de candélabres (pistes et quais) et de tubes LED (passerelle et fosses).</p> <p>Toutefois, la zone d'étude étant située dans un secteur urbain déjà concerné par des émissions lumineuses ces installations n'auront qu'un impact très limité.</p>
Pollutions	<p>Engendre-t-il des rejets polluants dans l'air ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Des émissions de poussières dans l'atmosphère seront possibles pendant la phase travaux. La qualité de l'air aux abords immédiats de la zone de chantier pourra être temporairement perturbée. Des mesures de réduction des pollutions atmosphériques seront prises, telles que : la limitation de la vitesse de circulation sur chantier, le bâchage des camions ou l'interdiction de brûlage de toute nature, ...</p> <p>Ces éléments seront repris dans le Dossier de Consultation des Entreprises (DCE).</p> <p>En phase exploitation, le projet n'est pas susceptible d'émettre directement des polluants dans l'air, hormis lors du préchauffage des locomotives.</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets hydrauliques ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Concernant les rejets hydrauliques, l'exutoire actuel est un ouvrage hydraulique historique qui se rejette dans le canal du Toque d'Aze. Actuellement bouché, cet ouvrage sera curé dans le cadre projet. Le réseau de drainage sera ainsi régénéré et adapté aux nouveaux aménagements avec notamment la création de fossés en terre, de fossés en béton et de collecteurs.</p> <p>Les rejets dans le réseau pluvial communal respectent les consignes du PLU de la mairie d'Avignon.</p> <p>L'exutoire n'étant pas considéré comme un milieu naturel, le projet ne rentre pas dans la loi sur l'eau.</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>Un diagnostic terres polluées a été réalisé par un bureau d'études spécialisé. Il a été estimé qu'environ 5 000 tonnes de terres non conformes seront à orienter en biocentre ou en Installation de Stockage de Déchets Non Dangereux (ISDND).</p> <p>Les matériaux ligneux seront évacués dans un centre agréé.</p> <p>En phase travaux, toutes les précautions seront prises afin d'éviter la pollution du sol (stockage couvert, sur rétention ou sur des zones imperméables...) par les produits dangereux, liquides, eaux souillées ou tout autre résidu (huile, peinture, solvant, ...).</p> <p>En phase exploitation, des fûts couverts seront placés sur rétention à proximité de la passerelle pour la récupération des huiles moteurs (200 l) et du liquide de refroidissement (1000 l) Le contenu des cuves sera régulièrement récupéré par des entreprises spécialisées.</p>
Patrimoine / Cadre de vie / Population	<p>Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le projet est localisé en dehors des zones de saisine archéologique, mais il est concerné par les périmètres de protection de 500 mètres de deux monuments inscrits (annexe 8).</p> <p>Un avis consultatif de l'Architecte des Bâtiments de France sera demandé avant le début des travaux.</p>
	<p>Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme / aménagements) ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Les travaux seront réalisés strictement sur les emprises du projet et ne nécessiteront pas d'interruption des circulations ferroviaires ni des opérations de remisage (réalisation par tranches).</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 :

Aucun projet connu n'a été recensé à proximité du site concerné par le projet.

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.

Le projet se situe sur un terrain dévolu aux activités ferroviaires et consiste à prolonger et aménager des voies ferrées existantes. Les enjeux qui le concernent sont :

- un très faible risque d'inondation par submersion (non concerné par le PPRI)
- un très faible risque de remontée de nappe (localisée à 3 m de profondeur)
- la présence de deux monuments inscrits dont l'un sur le site même du projet.

Le dernier enjeu sera encadré administrativement par la réalisation d'un dossier à l'attention de l'Architecte des Bâtiments de France.

Pour ce qui concerne les opérations d'affouillement du sol, une déclaration préalable de travaux a été déposée en mairie d'Avignon.

Une demande d'autorisation de rejet dans le réseau pluvial de la commune a été faite également auprès de cette dernière.

Un nombre important d'études techniques a déjà été mené pour le projet, avec notamment :

- un diagnostic géotechnique,
- un diagnostic des terres à excaver (aspect pollution),
- une étude hydraulique,
- une étude hydrogéologique,
- un cadrage écologique du projet, qui a conclu sur l'absence d'impact prévisible significatif du projet.

Ces études apportent une bonne compréhension des sensibilités du secteur et permettent de définir les mesures à mettre en place pour que ce projet soit conforme à l'ensemble de la réglementation.

A ce titre, une étude d'impact ne semble pas nécessaire.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	L'annexe n°1 intitulée « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publiée ;	X
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) ;	X
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 ;	X
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 ;	X
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 ;	X

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 : Zonage d'urbanisme aux abords du projet
Annexe 7 : Surfaces inondables aux abords du projet
Annexe 8 : Risque de remontées nappes phréatiques aux abords de la zone d'étude
Annexe 9 : Périmètres de protection des Monuments historiques aux abords du projet
Annexe 10 : Rapport du pré-cadrage écologique du projet (Naturalia)

9. Engagement et signature

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

Fait à

le,

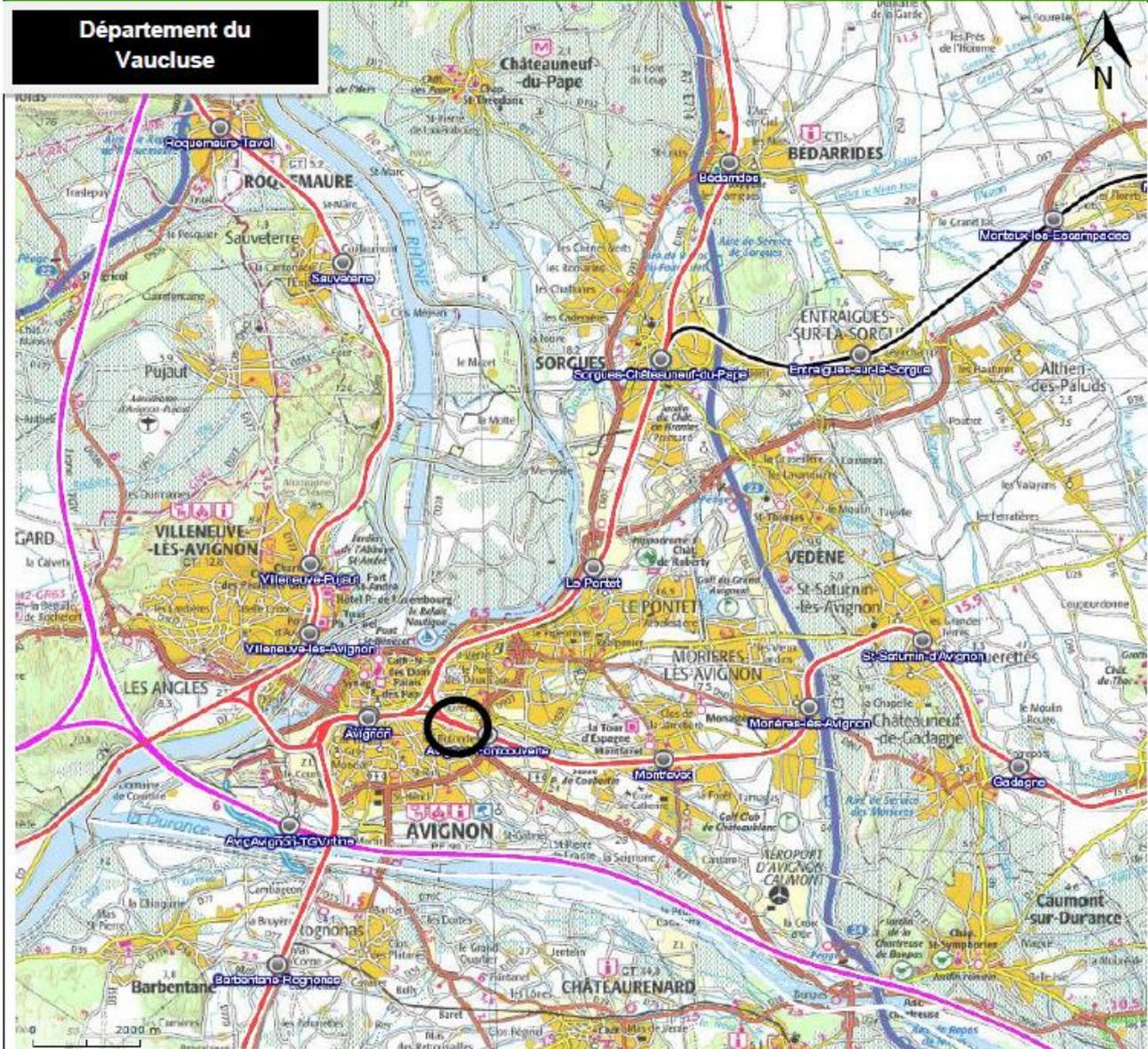
Signature



SNCF RESEAU
INGENIERIE & PROJETS MEDITERRANÉE
AGENCE PROJETS PACA
4 rue Léon Gozlan - CS70014
13331 MARSEILLE Cedex 03

Annexe 2 : Localisation du technicentre d'Avignon

Localisation du technicentre d'Avignon (84)



Technicentre d'Avignon

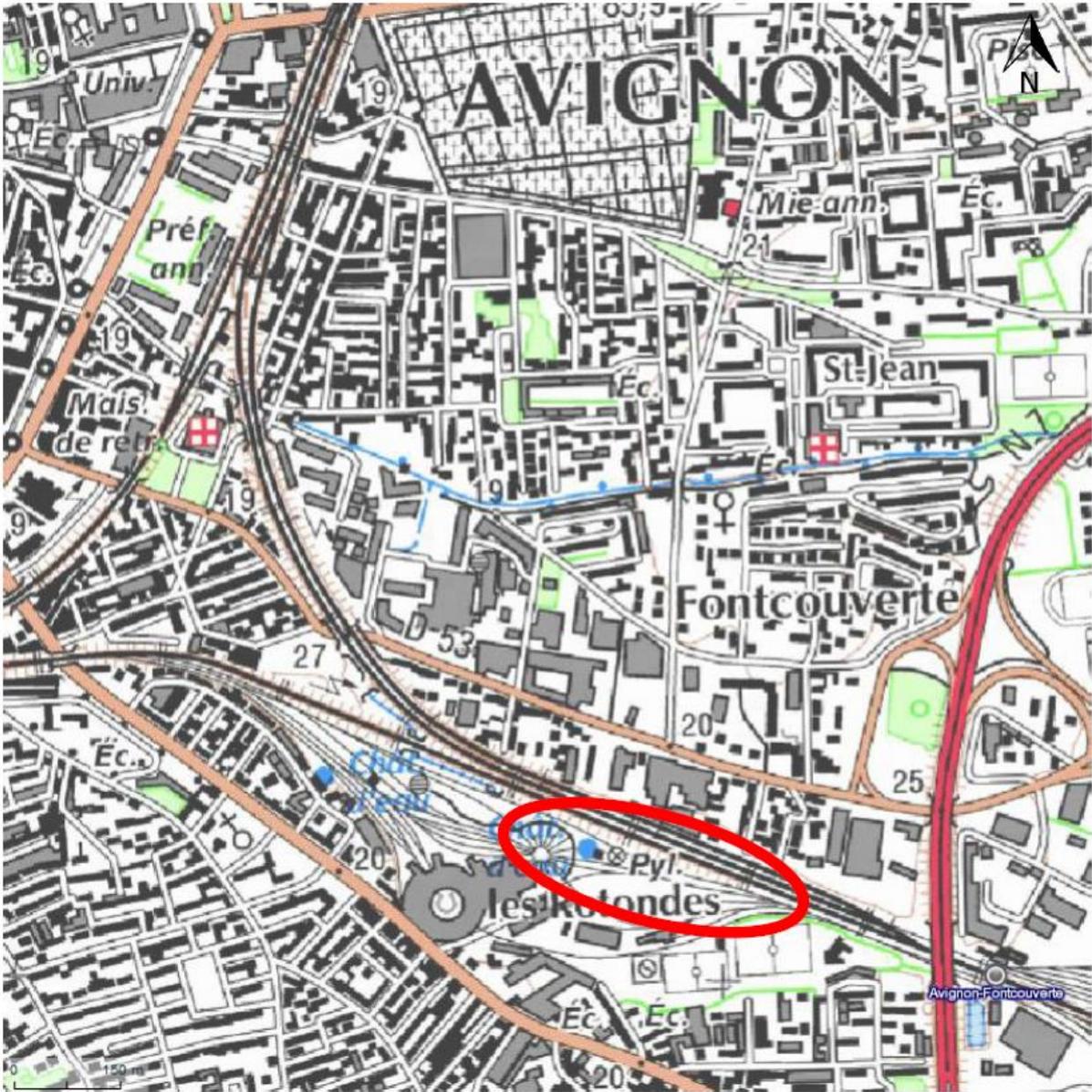


Ligne à Grande Vitesse



Réseau Classique

Source : SIGMA SNCF



Source : SIGMA SNCF



Source : Google Map

Annexe 3 : photographies du site du projet



Photo 1 : Vue de la partie Ouest du périmètre d'étude



Photo 2 : Vue de l'aiguille 57

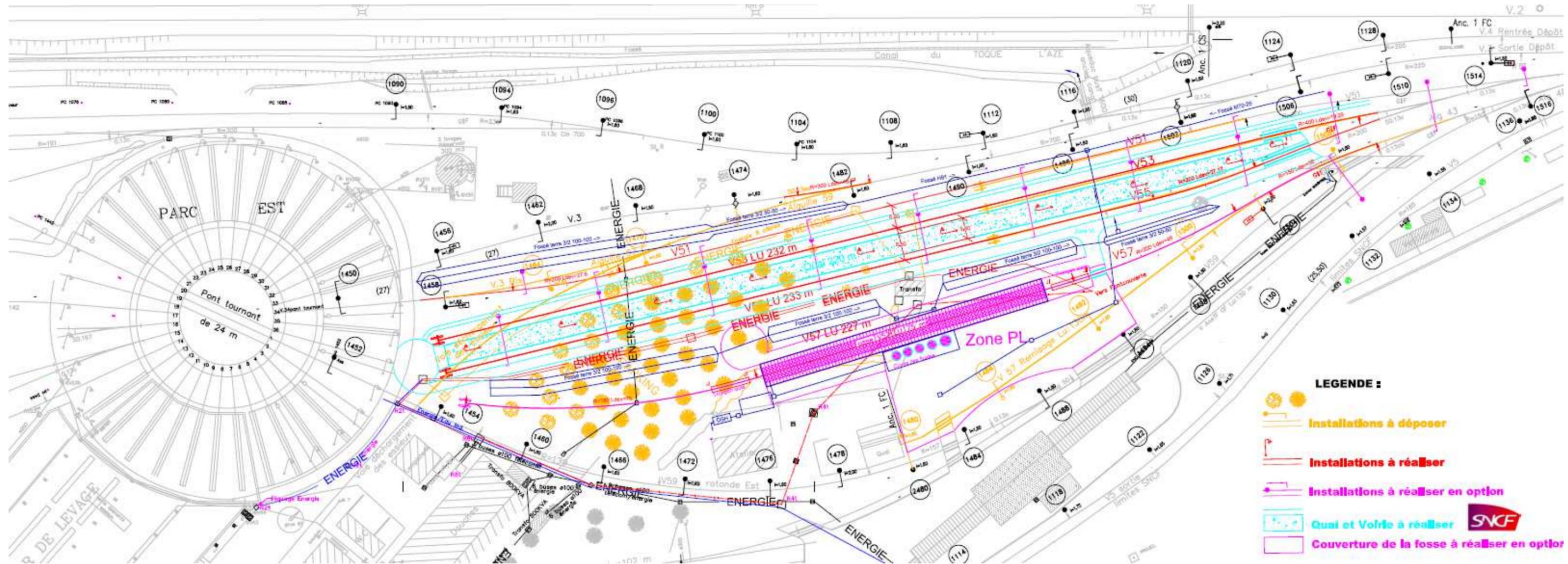


Photo 3 : Vue de la zone arborée et du local syndical

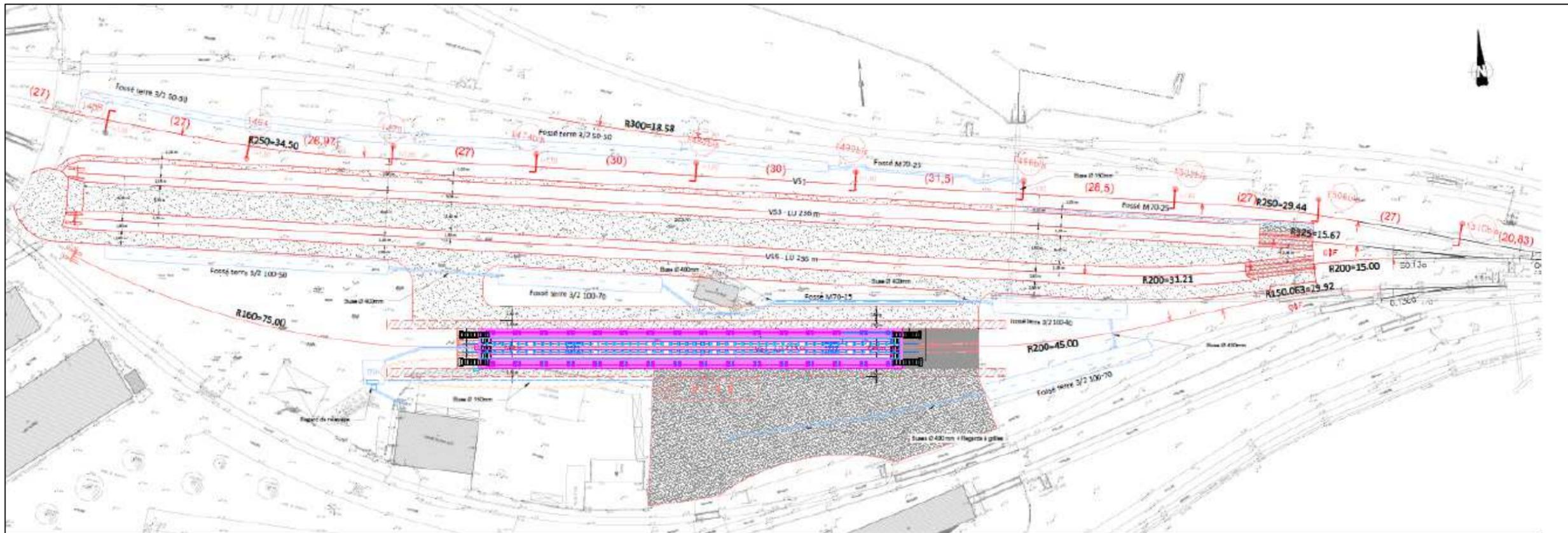


Photo 4 : Vue de l'aiguille 59

Annexe 4 : Plan d'ensemble du projet



Annexe 5 : Plan détaillé du projet



LEGÈRE LOT 1 :

- Zone VL
- Zone arborée
- Pédagogie (gris)
- Travaux de drainage
- Fosse M70-25
- Fosse M70-15
- Base (200)
- Départ

LEGÈRE LOT 2 :

- Zone VL
- Zone arborée
- Impervé (gris) 1.50m
- Pédagogie (gris)
- Travaux de drainage
- Fosse M70-25
- Fosse M70-15
- Base (200)
- Départ

Impact sur le site existant :

- Modifications ponctuelles de la largeur de la zone VL
- Suppression de la zone arborée

PRO

Ligne 925000 d'Avignon à Miramas par Salon

TECHNICENTRE D'AVIGNON

Création d'un remisage TER

LOT 1 & LOT 2

PLAN D'ENSEMBLE - POSE

TECH.AVI.PRO_MOE_DOC_GEN_102_002_A

(m ²)	Actuel		Projet		TOTAL
	Imperméabilisé	Enherbé	Imperméabilisé	Enherbé	
LOT 1 - V51-V55	2500	4100	5075	1525	6600
Aménagement V51			1090		
Aménagement piste piéton V51/V53			240		
Aménagement V53			905		
Aménagement Quai V53/V55			1175		
Aménagement V55			770		
Aménagement traversée V53/V55			190		
Aménagement zone VL V55			705		
LOT 2 - V57	700	3800	3025	1475	4500
TOTAL	3200	7900	8100	3000	11100
	11100		11100		

Tableau d'occupation future des sols du périmètre d'étude

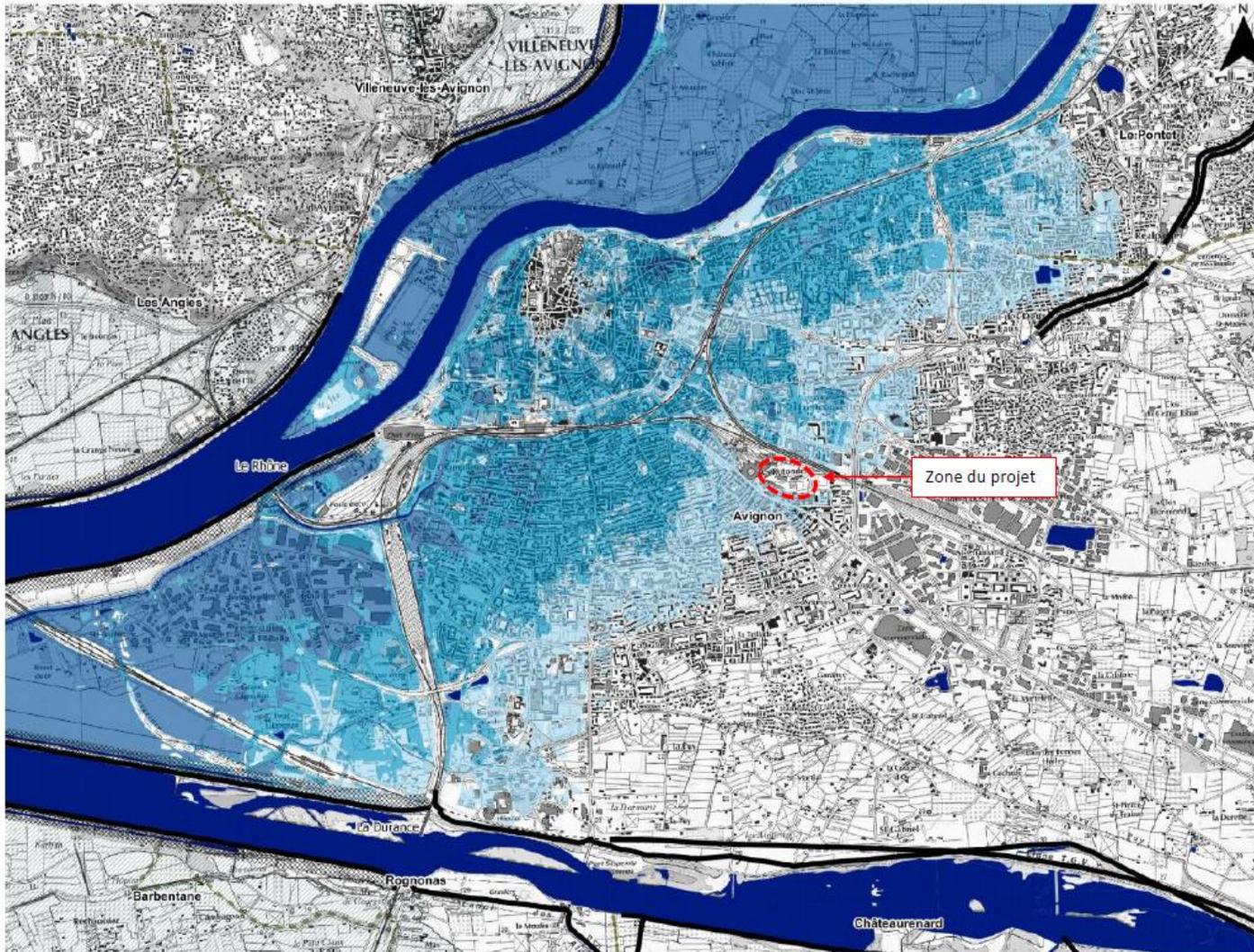
Annexe 7 : Surfaces inondables et implantation du projet

CARTE DES SURFACES INONDABLES - Le Rhône

TRI AVIGNON - PLAINES DU TRICASTIN - BASSE VALLEE DE LA DURANCE Secteur 3

SCENARIO EXTREME

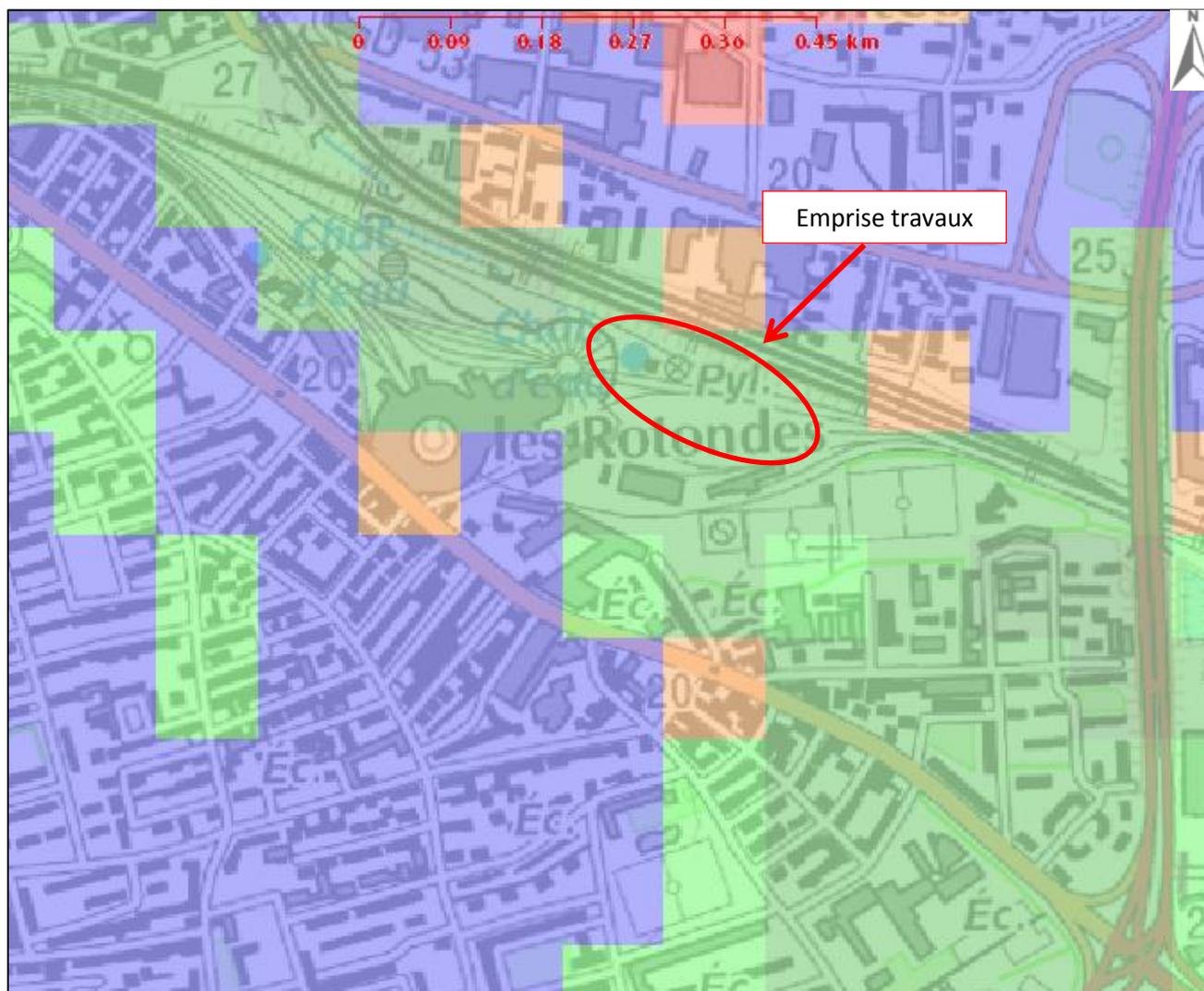
Débordement de cours d'eau



- Lié mineur et surface en eau permanente
- Hauts d'eau**
 - Plus de 2 m
 - De 1 à 2 m
 - De 0 à 1 m
- Protection**
 - Ouvrage de protection
 - Zone de sur-séa
 - Zone soustraite à l'inondation
- Découpage administratif**
 - Périmètre du TRI
 - Limite de commune

PRODUCTION : DREAL PACA 2023
Source : le TRI et le rapport d'accompagnement
Protocole n° 100 du 11/01/2012

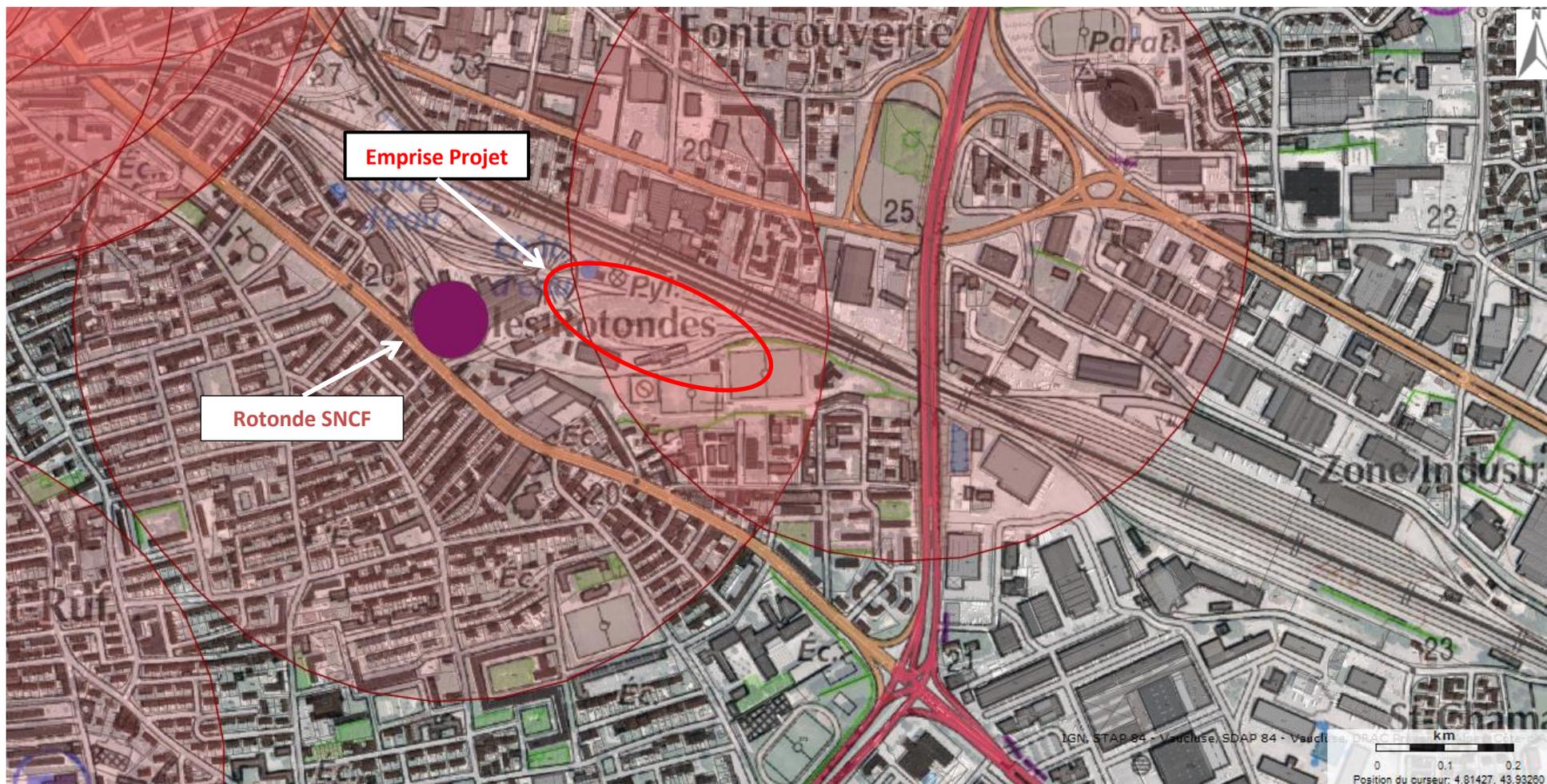
Annexe 8 : Aléa remontées de nappes et implantation du projet



Légende sédiment

- Sensibilité très faible à inexistante
- Sensibilité très faible
- Sensibilité faible
- Sensibilité moyenne
- Sensibilité forte
- Sensibilité très élevée, nappe affleurante
- Non réalisé

Annexe 9 : Les monuments historiques aux abords du projet



Monument historique



Périmètre de protection (500 m)

Annexe 10 : cadrage écologique du projet – Rapport d'expertise Natura lia (Ref : 150327-ED1).

2015



AMENAGEMENT D'UN SITE DE REMISAGE TER SUR LE TECHNICIENRE D'AVIGNON

Ref : 150327-ED1

CADRAGE ECOLOGIQUE

Pour le compte de : SNCF Réseau –
Projet système ingénierie méditerranée



AGENCE Rhône-Provence
Site Agroparc
Rue Lawrence Durrell BP 31 285
84 911 AVIGNON Cedex 9

The logo for NATURALIA, featuring a stylized blue wave above the word 'NATURALIA' in bold black letters. Below it, the text 'CONSULTANTS EN ENVIRONNEMENT' and the website 'www.naturalia-environnement.fr' are displayed.
NATURALIA
CONSULTANTS EN ENVIRONNEMENT
www.naturalia-environnement.fr

TABLE DES MATIERES

1. Introduction.....	3
2. Eléments méthodologiques.....	4
2.1. Aire d'étude.....	4
2.2. Dates des validations de terrain.....	5
3. Etat initial écologique de l'aire d'étude	5
3.1. Bilan des périmètres à statut.....	5
3.2. Généralités sur les habitats.....	8
3.1. Les habitats d'intérêt patrimonial et réglementaire.....	10
3.2. Flore.....	11
3.2.1 Généralités	11
3.2.2 Flore patrimoniale	11
3.2.3 Cas des plantes invasives	11
3.3. Faune.....	11
3.3.1 Cas des Amphibiens.....	11
3.3.2 Cas des Reptiles.....	12
3.4. Cas de l'avifaune	12
3.5. Cas des Mammifères	12
3.5.1 Cas des Invertébrés.....	15
4. Cartographie	15
5. Pré-évaluation des enjeux	15
6. Evaluation des sensibilités liés au patrimoine naturel local	15
7. Recommandations / préconisation de mesures	16
7.1. Mesures d'ordre général	16
7.2. Nécessité de dossiers réglementaires complémentaires.....	17
8. Conclusion	17

1. INTRODUCTION

Cette note s'inscrit dans le cadre du projet de développement de nouvelles rames TER porté par la société SNCF Réseau. Dans ce contexte, le technicentre d'Avignon justifie d'une extension de sa zone de remisage et de maintenance du matériel roulant.

Le projet consiste en la réalisation de deux voies de service de 230 mètres linéaires chacune et d'un quai médian permettant leur nettoyage. La possibilité d'aménagement connexe de type « voie de maintenance du matériel roulant » associée à une fosse de travail et une passerelle sont également intégrés dans la zone d'étude.

Dans un objectif de prise en compte des enjeux environnementaux locaux, le bureau d'études NATURALIA a été missionné par la société SNCF Réseau pour réaliser un cadrage écologique. Cette étude vise à identifier les enjeux écologiques locaux afin d'en assurer, le cas échéant, leur transcription en termes de sensibilités afin de proposer des mesures d'atténuation adaptées.

L'objet de cette note consiste donc à présenter :

- Les enjeux écologiques (avérés et potentiels) au sein du périmètre d'étude ;
- La localisation des cibles écologiques identifiées (valeur patrimoniale / statut réglementaire / situation écologique locale ; localisation) ;
- La définition et la localisation des éventuels points de sensibilité ;
- Des prescriptions environnementales visant à la bonne insertion du projet dans le contexte écologique (patrimonialité / réglementaire) local.

2. ELEMENTS METHODOLOGIQUES

2.1. AIRE D'ETUDE

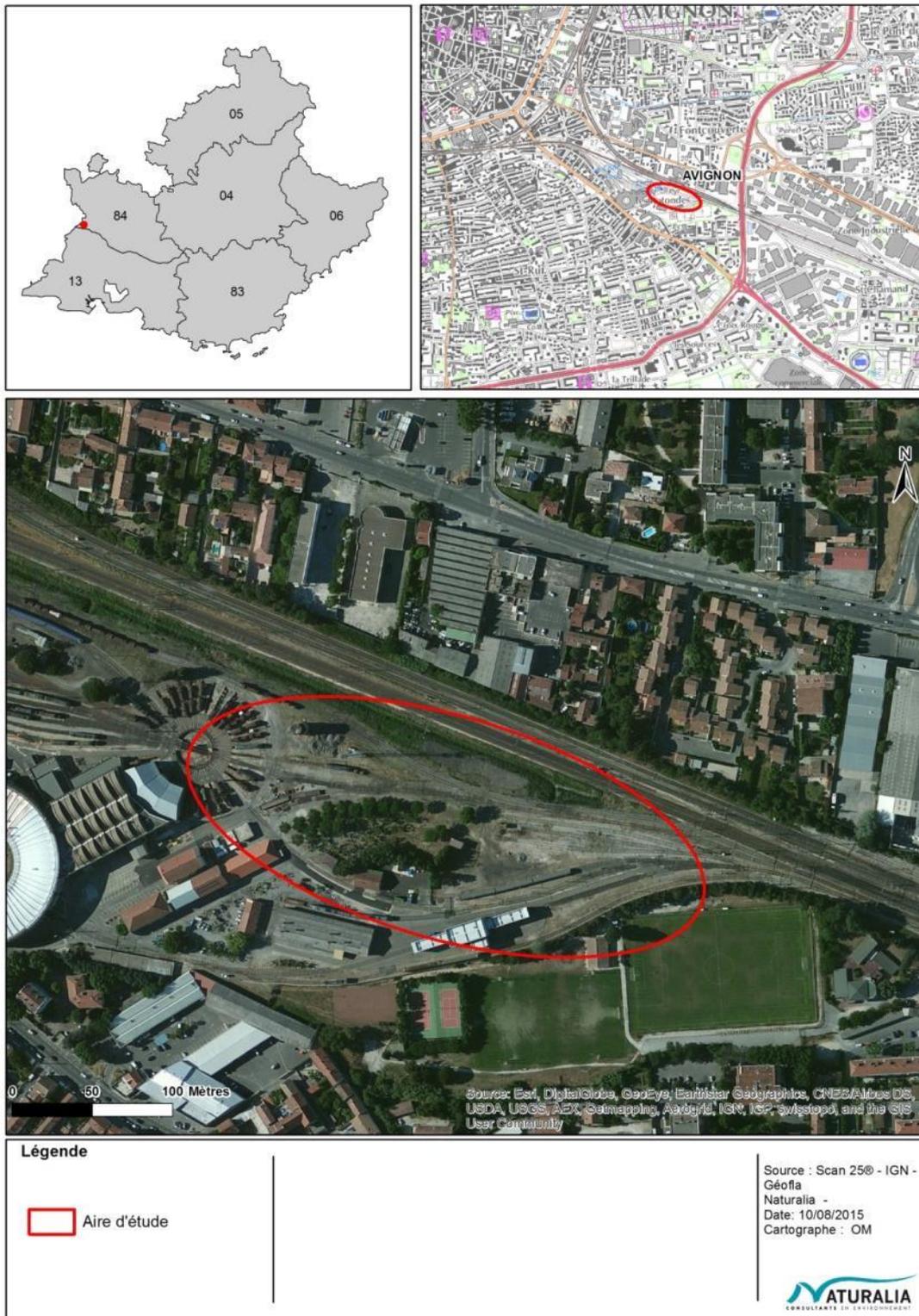


Figure 1 - Localisation du site d'étude et périmètres d'inventaires

2.2. DATES DES VALIDATIONS DE TERRAIN

Compartiment biologique	Date d'inventaires	Intervenants	Conditions météorologiques
Faune	07 août 2015	Jean-Charles DELATTRE	Bonnes. Ciel dégagé ; vent léger
Flore – Habitats naturels	07 août 2015	Thomas CROZE	Bonnes. Ciel dégagé ; vent léger

3. ETAT INITIAL ECOLOGIQUE DE L'AIRE D'ETUDE

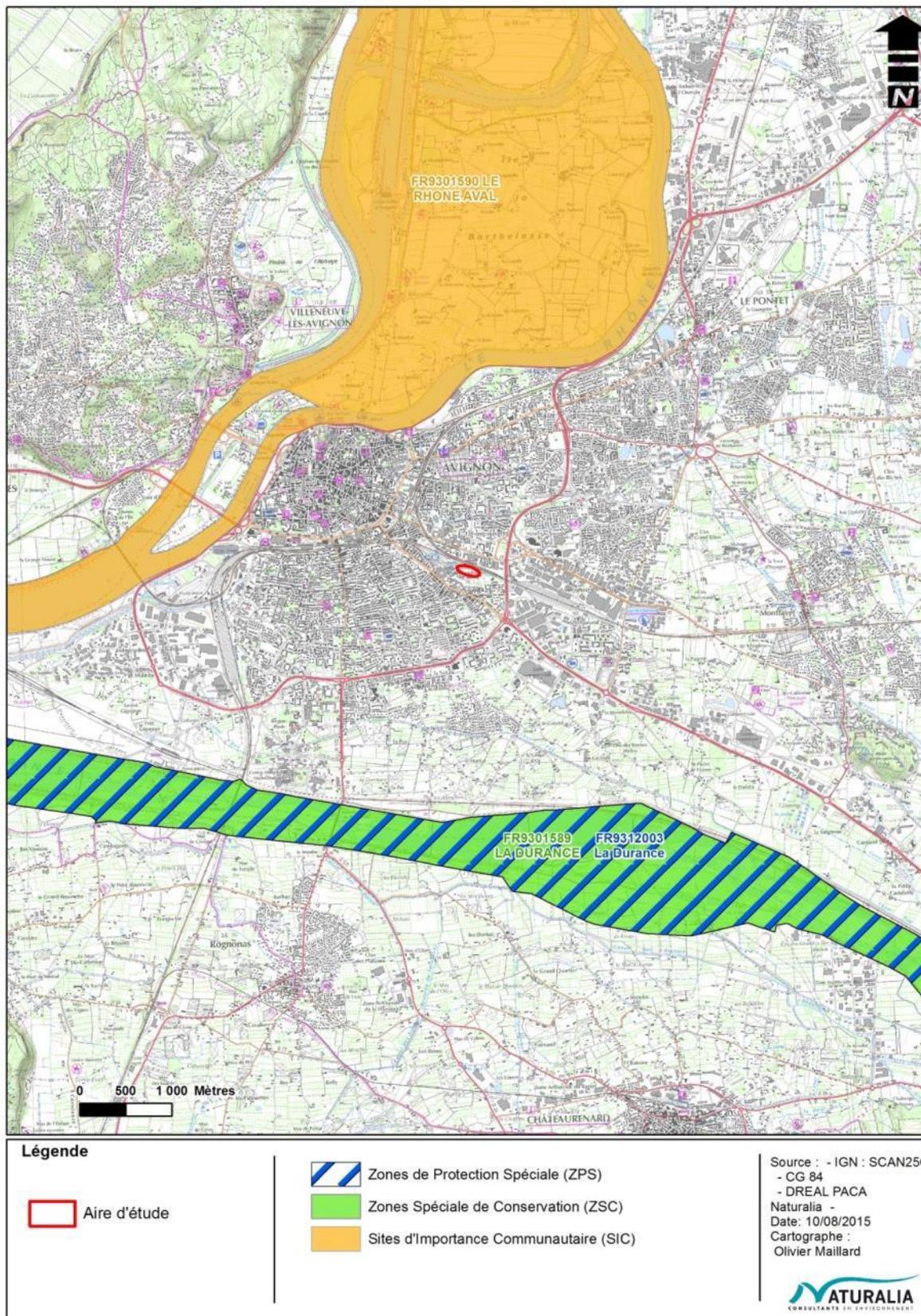
3.1. BILAN DES PERIMETRES A STATUT

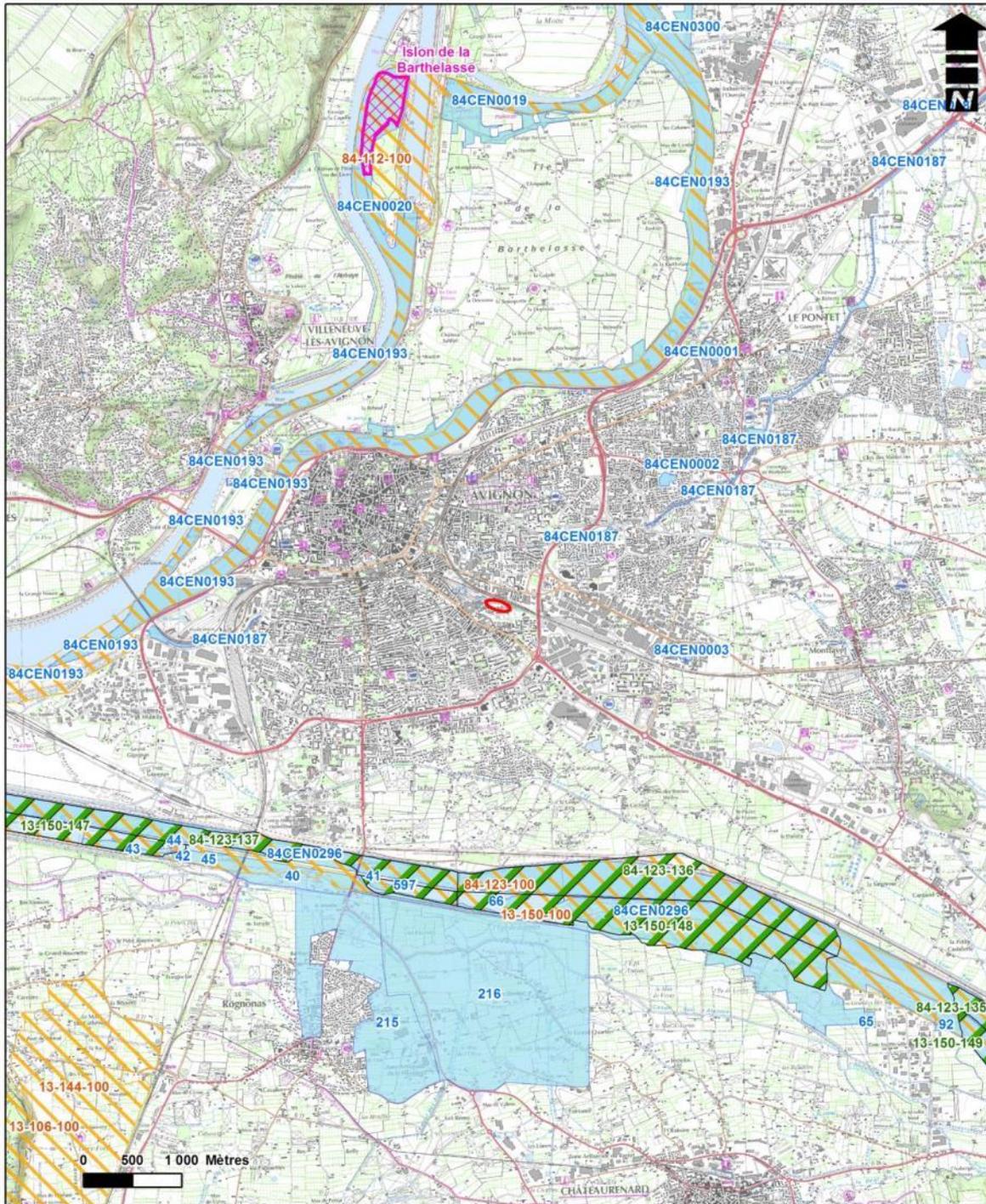
Le site d'étude ne s'inscrit dans aucun périmètre à statut

- d'information (ZNIEFF)
- contractuels (Natura 2000)
- réglementaires (APPB ; RNR ; RNN ...)

Pour rappel, les périmètres à statut les plus proches sont précisés dans le tableau de synthèse ci-après et les cartographies associées.

Statut du périmètre	Dénomination	Superficie (ha)	Code	Distance à l'aire d'étude (km)
Périmètres sur ou recoupant la zone d'étude				
Aucune périmètre à statut ne s'inscrit dans ou aux abords immédiats du projet				
Périmètres sur ou recoupant la zone d'étude				
Zones Spéciales de Conservation (ZSC)	La Durance	15920,22	FR9301589	2.7
Zones de Protection Spéciale (ZPS)	La Durance	19965,53	FR9312003	2.7
Zones Spéciales de Conservation (SIC)	Le Rhône aval	12 579	FR9301590	1.7
ZNIEFF terrestres de type I	La basse Durance	2329,05	13-150-100	2.7
ZNIEFF terrestres de type li	La basse Durance	2685.00	8412310	2.7
Inventaire des Zones Humides du Vaucluse	Lac de Saint Chamand	4.4	84CEN0003	1.9





Légende

 Aire d'étude

 Arrêtés Préfectoraux de Protection de Biotores

 ZNIEFF Terre de type I

 ZNIEFF Terre de type II

 Zones Humides

Source : - IGN : SCAN25®
 - CG 84
 - DREAL PACA
 Naturalia -
 Date: 10/08/2015
 Cartographe :
 Olivier Maillard



Chem: N:\PROFESSIONNEL\2015\ETUDES\SNCF - Technicentre Avignon pre-diagnostic_protection_v1_2015.mxd

3.2. GENERALITES SUR LES HABITATS

L'aire d'étude est essentiellement occupée par des surfaces artificialisées (bâtiments à vocation technique et le réseau ferroviaire et ses accotements perturbés) où la végétation est absente ou s'exprime par des sujets isolés et appartenant à des espèces rudérales.

En marge de ses habitats caractéristiques de la trame grise, sont recensés de rares portions d'habitats semi-naturels marqués par des formations végétales maintenues à un stade herbacé très bas et composée uniquement d'espèces rudérales. Cette végétation se retrouve sur une petite parcelle délaissée, localisée à l'extrémité nord du site. L'expression de cette formation est directement liée aux profondes perturbations induites sous l'emprise des activités anthropiques passées et actuelles.

Concernant les alignements d'arbres, il s'agit de sujets d'ornements (Murier à feuilles de platanes ; Robinier pseudoacacia, Cyprès) dont l'intérêt écologique est particulièrement limité.

Intitulé habitats	Classification EUNIS	Code EUR Cahiers des Habitats	Zone humide (juin 2008)	Surface dans l'aire d'étude (ha)	Surface dans l'aire d'étude (%)
Réseaux ferroviaires et accotements perturbés	J4.2	-	-	1,4 ha	56
Bâtiments techniques	J4.3	-	-	0,3 ha	12
Végétations herbacées anthropophiles des terrains rudéralisés	E5.1	-	-	0,4 ha	16
Alignements d'arbres	G5.1	-	-	0,4 ha	16

Tableau 1 - Occupation du sol dans l'aire d'étude et surfaces associées



Alignement d'arbres



Végétations herbacées anthropophiles des terrains rudéralisés



Rideau rivulaire à végétation exogène prédominée par la Renouée



Réseau ferroviaire et accotements perturbés



Bâtiments techniques



Réseau ferroviaire et accotements perturbés

Figure 2 : illustration des habitats présents au sein de l'aire d'étude (Photos : NATURALIA)

3.2. FLORE

3.2.1 GENERALITES

Peu de données sont disponibles directement sur cette partie de la commune d'Avignon même après analyse des habitats peu artificialisés dans un rayon de plus de 2km autour du site projet et de plus de 5 km pour cibler des habitats peu artificialisés.

A l'issue de l'analyse des données et de la validation de terrain réalisée, aucune espèce végétale patrimoniale et/ou protégée n'est attendue dans le périmètre d'étude. Les communautés végétales en présence sont caractérisées par des espèces rudérales dotées d'une grande capacité d'adaptation dans des contextes remaniés.

3.2.2 FLORE PATRIMONIALE

Aucune espèce végétale patrimoniale et/ou protégée n'est attendue dans le périmètre d'étude

3.2.3 CAS DES PLANTES INVASIVES

La présence quelques sujets de Robinier pseudoacacia dans les alignements d'arbres justifie d'être signalé. L'entretien récurrent réalisé sur le site d'étude permet de limiter la dynamique de cette espèce.

3.3. FAUNE

3.3.1 CAS DES AMPHIBIENS

Au sein de l'aire d'étude, les habitats favorables à la batrachofaune sont relativement restreints et matérialisés par un bassin de collecte des eaux pluviales localisé dans la partie nord du site, entre les différentes voies permettant la circulation des engins ferroviaires. Ce bassin d'une taille modeste connaît un régime de mise en eau très temporaire, en lien direct avec l'impluvium. La végétation présente est dominée par un peuplement d'hélophytes, bien développé dans la partie basse et les berges de ce bassin. La mise en charge de cette noue n'est pas compatible avec la reproduction d'éventuels amphibiens. La zone d'étude s'inscrit dans un contexte de très forte urbanisation avec de nombreux infrastructures à l'origine d'une fragmentation très importante. Aussi, l'intérêt batrachologique de la zone d'étude est considérée comme non significatif à nul.



Figure 2 : Illustration en arrière-plan, entre les voies ferrées, de la noue (Photo sur site : NATURALIA)

3.3.2 CAS DES REPTILES

Lors des prospections de terrain, les inventaires ont ciblés les espèces généralistes et anthropophiles qui peuvent évoluer dans les zones habitées et les terrains enrichés, avec la présence de nombreux amoncellements d'objets hétéroclites. Au sein de la zone d'étude, les bâtiments et les divers tas de matériaux inertes (traverses, ballast etc..) sont favorables au Lézard des murailles (*Podarcis muralis*) et la Tarente de Maurétanie (*Tarentola mauritanica*) dont de nombreux individus adultes ont été observés en héliothermie.

Concernant les autres espèces, la bibliographie ne fait pas état de la présence d'ophidiens (serpents) sur ce site, mais il existe une donnée de Coronelle girondine (*Coronella girondica*) sur la commune de Montfavet, non loin de la zone d'étude. Des échanges avec le personnel SNCF présent sur site ont permis d'identifier la présence passée de la Couleuvre de Montpellier (*Malpolon monspessulanus*). La disparition des gîtes autrefois occupés a certainement provoqué leur désertion du site.



Figure 3 : Tas de matériaux favorables aux reptiles et Lézard des murailles adulte (Photos sur site : NATURALIA)

3.4. CAS DE L'AVIFAUNE

Dans ce genre de contexte très remanié, le peuplement avifaunistique apparaît comme peu diversifié et composé d'espèces généralistes présentant une grande valence écologique. Les espèces contactées lors des inventaires sont donc relativement commune avec l'observation de la Tourterelle turque (*Streptopelia decaocto*), l'Etourneau sansonnet (*Sturnus vulgaris*), le Moineau domestique (*Passer domesticus*), la Corneille noire (*Corvus corone*) le Serin cini (*Serinus serinus*), la Mésange charbonnière (*Parus major*) et le Pigeon biset feral.

Les zones favorables à la reproduction des espèces cavicoles sont restreintes à de rares bâtiments présents sur la zone d'étude. Les alignements d'arbres (Muriers et Robiniers) sont en effet d'un faible attrait pour l'avifaune. Les sujets sont relativement jeunes et offrent peu de cavités propices pour l'avifaune. En dehors de ces espaces, le reste du site montre un faciès trop remanié pour héberger des espèces à enjeu.

3.5. CAS DES MAMMIFERES

Le site d'étude apparaît comme peu favorable pour les mammifères non-volants. Les habitats très artificialisés et la présence de nombreuses infrastructures linéaires (voies ferrées, routes) favorisent la fragmentation et l'isolement du site. Seules quelques espèces généralistes peuvent trouver refuge au niveau des zones de stockage de matériaux. Il s'agit principalement du Rat surmulot (*Rattus norvegicus*), du Rat surmulot (*Rattus*

norvegicus) et la Souris commune (*Mus musculus*). Ces taxons ne présentent pas d'intérêt particulier concernant leur niveau d'enjeu régional et leur statut de conservation.

Concernant les chiroptères, la visite de terrain n'a pas permis d'identifier de gîtes favorables, hormis un bâtiment présentant de nombreuses ouvertures (partiellement fermées). Les quelques arbres notés sur la zone sont trop jeunes et n'offrent pas de cavités favorables pour des espèces cavicoles.

En phase de transit, des espèces comme la Pipistrelle de Kuhl (*Pipistrellus kuhlii*), la Pipistrelle commune (*Pipistrellus pipistrellus*), le Vesper de Savi (*Hypsugo savi*) et le Molosse de Cestoni (*Tadarida teniotis*) peuvent être observées au-dessus du site, mais ce dernier ne semble pas offrir des zones de chasse favorables aux espèces citées ci-dessus.



Figure 4 : Bâtiment pouvant offrir des potentialités de gîte pour les chiroptères anthropophiles (Photo sur site : NATURALIA)

Concernant ce bâti, sa localisation, sa nature, les habitats adjacents et les espèces potentielles sur le site amènent à le considérer comme un élément de moindre importance qui présente un niveau de sensibilité peu élevé pour la chiroptérofaune.



Chemix: R:\PROFESSIONNEL\2011\ETUDES\SNCF-Techcentre-Avignon-pré-diagnostic_habitats.mxd

Figure 5 : Localisation du bâtiment présentant un intérêt pour les chiroptères.

3.5.1 CAS DES INVERTEBRES

Largement artificialisée, la zone d'étude comprend essentiellement des zones rudérales où le cortège entomologique de fond se compose d'espèces ubiquistes. La biomasse y est peu importante étant donnée la faible production primaire et d'une diversité assez faible. Les espèces de rhopalocères qui fréquentent ces terrains rudéralisés sont notamment l'Azuré commun (*Polyommatus icarus*), la Mégère (*Lasiommata megera*), le Demi-deuil (*Melanargia galathea*), etc. Les Orthoptères sont quant à eux majoritairement composés du Phanéroptère liliacé (*Tylopsis lilifolia*), du Dectique à front blanc (*Decticus albifrons*), de l'Oedipode soufrée (*Oedaleus decorus*), l'Oedipode turquoise (*Oedipoda coerulescens*) ou l'Oedipode automnale (*Aiolopus strepens*).

Aucun habitat aquatique compatible avec la reproduction d'Odonates n'a été recensé au sein du périmètre d'étude.

4. CARTOGRAPHIE

Aucune espèce ou habitat à enjeu de conservation significatif n'est recensé au sein du périmètre d'étude.

5. PRE-EVALUATION DES ENJEUX

Compartiment écologique	Espèce / groupe d'espèces / statut	Niveau d'enjeu stationnel	Commentaires
Reptiles- Amphibiens	Cortège peu diversifié et composé d'espèces communes et à large valence écologique (Lézard des murailles, Tarente de Maurétanie, Crapaud épineux)	Faible	/
Avifaune	Cortège composé d'espèces généralistes, observées surtout en phase transit et d'alimentation. Certains bâtiments accueillent en reproduction des espèces communes comme le Martinet noir ou le Moineau domestique.	Faible	Pas d'habitat de nidification favorables pour des espèces au sein de la zone d'emprise projet.
Mammifères	Cortège d'espèces communes de chiroptères (P. kuhl, commune, Vespère de Savi, Molosse de Cestoni)	Faible	Phase de survol principalement. Un bâtiment potentiellement intéressant au sein de l'aire d'étude.

6. EVALUATION DES SENSIBILITES LIES AU PATRIMOINE NATUREL LOCAL

Au regard de la nature particulièrement dégradé des habitats en présence, aucun enjeu singulier ne peut induire une sensibilité particulière vis-à-vis de l'aménagement projeté.

Le contexte largement artificialisé du site et la présence de rares poches végétalisées à fort isolement et de composition spécifique rudérale ou ornementale n'appellent pas à des sensibilités écologiques significatives.

Compartiment écologique	Espèce / groupe d'espèces / statut	Niveau de sensibilités	Commentaires
Reptiles- Amphibiens	Cortège peu diversifié et composé d'espèces communes et à large valence écologique (Lézard des murailles, Tarente de Maurétanie, Crapaud épineux)	Nulle	Les zones travaux ne présentent pas d'intérêt pour ces compartiments biologiques (absence de gîtes)
Avifaune	Cortège composé d'espèces généralistes, observées surtout en phase transit et d'alimentation. Certains bâtiments accueillent en reproduction des espèces communes comme le Martinet noir ou le Moineau domestique.	Nulle	Pas d'habitat de nidification favorables pour des espèces au sein de la zone d'emprise projet. Pas d'attrait particulier pour l'alimentation des rares espèces identifiées.
Mammifères	Cortège d'espèces communes de chiroptères (P. kuhl, commune, Vespère de Savi, Molosse de Cestoni)	Nulle	La zone soumise à aménagement ne présente aucun intérêt en termes de gîtes et de fonctionnalités

7. RECOMMANDATIONS / PRECONISATION DE MESURES

7.1. MESURES D'ORDRE GENERAL

➤ **M1 : Abattage des arbres**

Au titre du traitement des espèces allochtones et archéophytes, les sujets de Robinier et de Cyprès situés au sein des zones d'emprise devront être abattus puis exportés dans des centres de traitement agréés.

Dans l'optique de minimiser l'impact des séances d'abattage sur les différents cortèges présents, il est proposé de mettre en place les modalités suivantes :

- Réaliser la coupe des arbres pendant les périodes de moindre activité des espèces présentes sur le site, à savoir de **Septembre à Mars**.
- Pour les robiniers, privilégier un abattage suivi d'un dessouchage des sujets afin de limiter le phénomène de drageonnage très important chez cette espèce.
- Exporter rapidement dans les centres de traitement agréés les matériaux issus de la coupe des arbres afin de limiter les risques de dissémination et de reprise (robiniers) et d'éviter l'occupation de ces tas de matériaux inertes par la microfaune terrestre (Lézard des murailles notamment).

➤ **M2 : Vérification concernant le bâtiment favorable pour les chiroptères**

Cette mesure concerne le bâtiment localisé dans la zone d'étude et présentant des potentialités en terme de gîte temporaire pour les chiroptères. (cf figure 5).

Si les aménagements optionnels (fosse et passerelle) impactant directement ce bâtiment devaient être réalisés, il est préconisé de réaliser, en amont des travaux, une visite de terrain par un écologue spécialiste des chiroptères afin de s'assurer de la présence ou de l'absence de chiroptères dans ce bâti. Dans le cas de l'absence d'individu, un colmatage simple des points d'accès par le chiroptérologue permettra d'empêcher l'arrivée d'individus avant la phase de chantier.

7.2. NECESSITE DE DOSSIERS REGLEMENTAIRES COMPLEMENTAIRES

En l'état des enjeux écologiques identifiés et sur la base du projet soumis à analyse, aucun impact d'ordre réglementaire ou patrimonial n'est pressenti concernant le patrimoine naturel local. Ainsi, aucun dossier réglementaire complémentaire n'est nécessaire du point de vue du patrimoine écologique local.

8. CONCLUSION

A l'issue de l'analyse des informations bibliographiques, des résultats des validations de terrain et de la nature même du projet, ce dernier n'est pas de nature à impacter de manière significative les compartiments écologiques identifiés dans la zone d'étude.

Les interventions concernant les éléments fonctionnels secondaires mis en exergue (arbres, bâti) font l'objet de recommandations visant à rendre nul les effets sur les taxons généralistes et à réduire le risque de propagation des espèces allochtones. Ces mesures générales assurent la bonne insertion du projet dans son contexte environnemental local.