



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère chargé de  
l'environnement

# Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

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



N° 14734\*03

*Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale  
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative*

## Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :  
06/07/2021

Dossier complet le :  
06/07/2021

N° d'enregistrement :  
F-027-21-C-0088

### 1. Intitulé du projet

Aménagement du PEM de Mouchard : mise en accessibilité PMR et réaménagement de l'aire de stationnement de la gare de Mouchard

### 2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

#### 2.1 Personne physique

Nom

Prénom

#### 2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

SNCF Gares & Connexions

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

THOUVENIN Christophe, directeur de projet

RCS / SIRET

5 0 7 5 2 3 8 0 1 0 2 1 5 7

Forme juridique

EPIC

**Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1**

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

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie <i>(Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))</i>
Rubrique 5 : Infrastructure ferroviaire	Le projet consiste en l'aménagement du PEM de Mouchard comprenant notamment la mise en accessibilité PMR et le réaménagement de l'aire de stationnement existant, avec une légère augmentation de l'emprise du site (+300 m <sup>2</sup> ) et une diminution de la capacité de stationnement (- 28 places) voir détails ci-après.
Rubrique 41 : Aires de stationnement ouvertes au public, dépôts de véhicules et garages collectifs de caravanes ou résidences mobiles de loisirs	

### 4. Caractéristiques générales du projet

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

#### 4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Le projet prévoit de réaménager l'aire de stationnement existant de manière à :

- déplacer les emplacements de bus le long du quai ferroviaire pour faciliter les échanges multimodaux et l'accessibilité PMR et également sécuriser les manœuvres des bus ;
- créer un parvis pour améliorer l'accès et la lisibilité du site ;
- rendre l'ensemble du site accessible pour les personnes à mobilité réduite (PMR) ;
- améliorer l'organisation des circulations (bus et véhicules légers) par la mise en place d'une circulation en sens unique ;
- améliorer le stationnement des véhicules particuliers.

En complément de ce réaménagement, il est prévu :

- la création d'un abri vélo à proximité du nouveau parvis ;
- la création d'une voie piétonne et cyclable ;
- la création d'une ombrière photovoltaïque au niveau du parking voyageurs d'une emprise de 750 m<sup>2</sup> et d'une puissance d'environ 99,8 kWc ;
- la suppression du local technique existant, avec la reconstruction d'un nouvel local technique.

## 4.2 Objectifs du projet

Afin de répondre aux normes d'accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et d'améliorer le fonctionnement de l'aire de stationnement tout en résolvant la problématique de sécurité dû aux manœuvres des bus, SNCF Gares et Connexions s'est engagée dans une opération de mise en accessibilité et de réaménagement de l'aire de stationnement de la gare de Mouchard.

Dans le cadre de cette mise en accessibilité PMR, le projet prévoit de réaménager l'aire de stationnement afin de mieux organiser les circulations de véhicules et des bus, de déplacer les emplacements des bus, de créer un parvis avec des places de stationnement PMR dans la continuité. Le projet prévoit également de développer les modes de déplacement doux avec la création d'une voie mixte piéton et cycle et un local à vélos.

Le réaménagement de l'aire de stationnement entraîne une augmentation de l'emprise actuelle du site (+environ 300m<sup>2</sup>) au nord de la zone de stationnement ouest entre cet espace et les voies ferrées afin de créer un local technique et un parking services clôturé et séparé de l'espace ouvert au public. Il entraîne une diminution de la capacité de stationnement de -24% (-28 places) au bénéfice des modes de déplacement doux et d'une meilleure accessibilité et lisibilité du site, tout en permettant de répondre au besoin actuel en stationnement. Il maintient l'ensemble des espaces végétalisés existants, qui seront enrichis de quelques arbres supplémentaires (essences locales) et accompagnés de la mise en place de nichoirs.

L'opération prévoit également d'équiper le site avec une ombrière photovoltaïque d'une puissance globale ne dépassant pas 100 kWc.

## 4.3 Décrivez sommairement le projet

### 4.3.1 dans sa phase travaux

La réalisation du projet conduira à la mise en œuvre des travaux suivants :

- démolition du local technique existant;
- travaux de VRD pour le réaménagement de l'aire de stationnement avec une légère augmentation de l'emprise (reprise des enrobés, déplacement de la zone d'emplacement des bus long du quai, création de la voie piétonne et cycle)
- travaux de création du parvis;
- travaux de création de l'abri vélo;
- travaux de création d'un nouvel local technique;
- travaux de création de l'ombrière photovoltaïque.

Pendant toute la durée des travaux, l'exploitation de la gare sera maintenue.

### 4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Le projet permettra d'améliorer l'accessibilité aux transports publics et notamment pour les personnes à mobilité réduite, de faciliter l'intermodalité par l'amélioration des connexions entre les différents modes de transports en commun et la création d'une voie piétonne et cycles avec un abri pour les vélos.

La création d'un véritable parvis au niveau du bâtiment voyageur offrira également aux usagers des transports un espace public plus confortable.

La mise en sens unique permet de faciliter la circulation au droit du site, et notamment pour les bus.

La diminution de la capacité globale de l'aire de stationnement permettra toujours de répondre au besoin en termes de stationnement pour les véhicules voyageurs et également une légère augmentation de ce besoin.

La mise en place d'une ombrière photovoltaïque au niveau du parking voyageurs permettra de produire de l'énergie à partir d'une ressource renouvelable et de créer des espaces à l'abri pour les véhicules.

La mise en place d'un séparateur d'hydrocarbures gravitaire permettra d'avoir un prétraitement des eaux pluviales avant leur rejet dans le réseau d'assainissement pluvial.

Enfin, le maintien des espaces végétalisés sera accompagné de la plantation de quelques arbres permettant de créer une strate arborée et de la mise en place de nichoirs, ainsi qu'une gestion différenciée de ces espaces seront plus favorables pour le développement de la biodiversité au droit du site.

#### 4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le projet sera soumis à :

- permis d'aménager lié au réaménagement de l'aire de stationnement;
- permis de démolir pour l'actuel local technique
- permis de construire lié à la création du nouvel local technique et à l'installation de l'ombrière photovoltaïque au niveau du parking.

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
- Superficie globale de l'opération = 5567 m <sup>2</sup> ; - Superficie du parvis = 1 070 m <sup>2</sup> - Superficie totale des différentes zones de parking = 1 266 m <sup>2</sup> (extension = 240m <sup>2</sup> ) - Superficie des emplacements de bus = 77 m <sup>2</sup> - Voie piétonne et cycle : emprise = 465 m <sup>2</sup> et longueur = 310m; - Voie de circulation au droit du site : emprise = 1640 m <sup>2</sup> et longueur = 220 m; - Emprise du nouveau local = 60m <sup>2</sup> ; - Emprise de l'abri vélo = 24m <sup>2</sup> ;	

#### 4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)  
d'implantation

Gare de Mouchard, avenue de la  
République 39 330 MOUCHARD

Coordonnées géographiques<sup>1</sup>

Long. 4 6° 9 7' 6 7 " 02 Lat. 0 5° 8 0' 0 3 " 65

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), b) 9° a), b), c), d), 10°, 11° a) b), 12°, 13°, 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ :

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

Point d'arrivée :

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

Communes traversées :

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

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

Oui

Non

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

Oui

Non

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

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

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

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

Le site Internet du ministère en charge de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<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 (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique 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"/>	La route RD 1083 (ancienne route N83) est identifiée dans la carte stratégique de bruit des infrastructures routières du PPEB du Jura (arrêté préfectoral en date du 14 décembre 2018) ; elle est située à environ 380 mètres au sud du site de projet.
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<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 (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :</b>	<b>Oui</b>	<b>Non</b>	<b>Lequel et à quelle distance ?</b>
D'un site Natura 2000 ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le site de projet se situe à 2,3 km au sud -ouest de la ZCS et de la ZPS "Vallées de la Loue et du Lison" (FR4301291) et (FR4312009), dont les périmètres se superposent.
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

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

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

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
<b>Ressources</b>	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La réalisation des travaux impliquera la démolition du local technique existant ainsi que la suppression du revêtement actuel (enrobé) de l'aire de stationnement ainsi que des travaux de terrassement impliquant un excavation de terres (volume non connu à ce jour). Ces matériaux et terres seront évacués vers des installations de stockage adaptées en fonction de leur nature (inerte et non inerte).
	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 nécessitera un apport de matériel nécessaires aux travaux de construction du nouvel local technique, du local à vélos et pour la création de l'ombrière photovoltaïque, ainsi qu'aux travaux VRD relatifs au réaménagement de l'aire de stationnement et ses accès et de création du parvis devant le bâtiment voyageur.
<b>Milieu naturel</b>	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le réaménagement de l'aire de stationnement prend place sur l'emprise actuel du parking et ses accès avec une extension au nord entre l'espace de parking ouest et les voies ferrées.  Les espaces verts et végétalisés limitrophes sont maintenus.  Les impacts sur la biodiversité sont considérés comme très faibles.
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres 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"/>	
<b>Risques</b>	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"/>	La base de données "Géoriques" recense les risques naturels suivants : - exposition moyenne au retrait gonflement des argiles ; - identifié comme un territoire avec cavités non localisées avec une cavité souterraine naturelle recensée à plus de 900 mètres du site de projet; - risque sismique modéré; - un potentiel radon de catégorie 1; - risque feux de forêt au niveau des zones de forêt du territoire (site de projet non concerné par ce zonage).
	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"/>	
<b>Nuisances</b>	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Lors de la phase de travaux, le projet engendrera des déplacements liés à la circulation d'engins de chantier et de personnel, ainsi qu'aux mouvements de matériaux (approvisionnement et évacuation). En phase exploitation, le projet facilitera et sécurisera les déplacements au niveau de l'aire de stationnement et au niveau des accès (sens unique de circulation). Le projet prévoit la diminution de 28 places de stationnement par rapport à la situation actuelle.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	La phase chantier entraînera des nuisances sonores. Une attention particulière sera portée à l'information aux riverains. En phase exploitation, la mise en sens unique de circulation supprimera les nuisances sonores relatives aux manœuvres de marche arrière des bus. Le projet n'aura pas d'impact négatif sur l'ambiance sonore.

	<p>Engendre-t-il des odeurs ?</p> <p>Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des vibrations ?</p> <p>Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Certaines opérations de chantier pourront générer ponctuellement des vibrations mais cet impact sera temporaire.</p> <p>En phase exploitation, le site est déjà concerné par des vibrations induites par le passage des trains sur la voie ferrée.</p>
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>Emissions</b>	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>En phase travaux, la présence d'engins de chantier sur le site engendra des rejets dans l'air, mais cet impact sera temporaire</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Les eaux pluviales seront rejetées directement dans le réseau d'eaux pluviales comme en situation actuelle. La mise en place d'un séparateur d'hydrocarbures gravitaire permettra d'avoir un prétraitement des eaux pluviales avant le rejet.</p>
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet n'engendre pas d'effluents supplémentaires à la situation actuelle</p>
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Pendant la réalisation des travaux, la production de déchets sera principalement liées aux travaux de démolition et de reprise des revêtements de l'aire de stationnement.</p> <p>En situation d'exploitation, la production de déchets relative à l'exploitation de la gare sera inchangée par rapport à la situation actuelle.</p>

<b>Patrimoine / Cadre de vie / Population</b>	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet prévoit des réaménagements dans l'emprise actuelle du site. Il n'est pas susceptible de modifier les activités humaines ou l'usage du sol du périmètre sur lequel il se situe, compte tenu de son usage actuel déjà dédié au transport ferroviaire et à l'intermodalité. A souligner que le projet améliorera l'accès à la gare pour les personnes à mobilité de réduite (PMR) et les mobilités douces et facilitera la circulation au droit du site ainsi que les connexions entre les différents modes de transports.

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

Oui  Non  Si oui, décrivez lesquelles :

**6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?**

Oui  Non  Si oui, décrivez lesquels :

**6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :**

Voir annexe 8

**7. Auto-évaluation (facultatif)**

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

Voir annexe 9

**8. Annexes**

**8.1 Annexes obligatoires**

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - <b>non publié</b> ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input checked="" type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<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

- Analyse environnementale du site, Parvis/AREP juin 2021 (annexe 7);
- Analyse des incidences et propositions de mesures, Parvis/AREP, juin 2021 (annexe 8);
- Autoévaluation du maître d'ouvrage, Parvis/AREP juin 2021 (annexe 9).

## 9. Engagement et signature

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



Fait à

Dijon

le,

02 juillet 2021

Signature



---

## ACCESSIBILITE PMR ET REAMENAGEMENT DE L'AIRE DE STATIONNEMENT DE LA GARE DE MOUCHARD – JURA



MAITRISE D'OUVRAGE : SCNF GARES & CONNEXIONS

---

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE  
DOSSIER DE DEMANDE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS

ANNEXES 2 A 6



**Affaire suivie par :**

AREP  
Direction Management de projet AMO  
16 avenue d'Ivry  
75013 PARIS

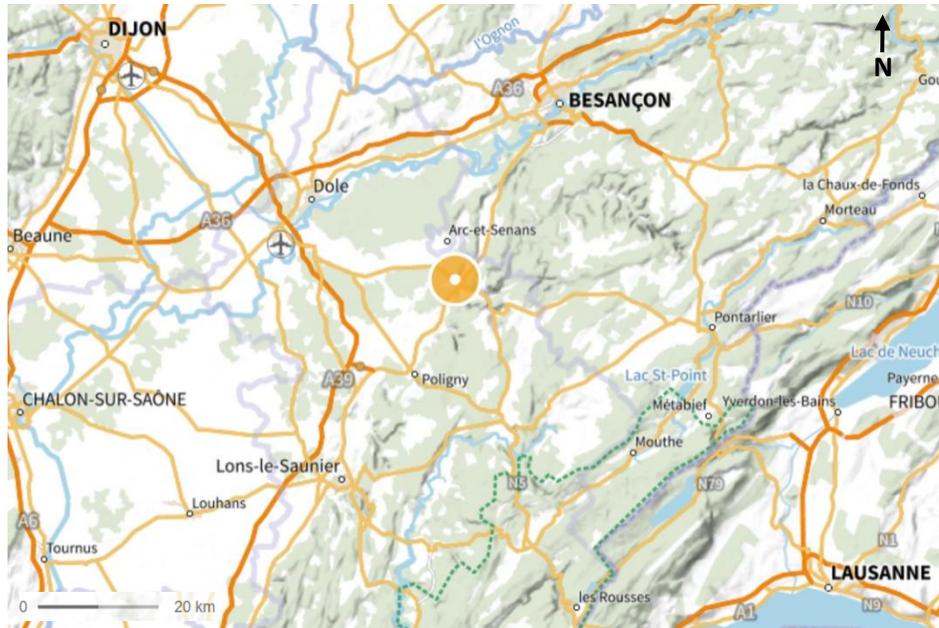
Responsable de la mission :  
Cécile SAILLE, Responsable opérationnelle AMO Conseil Environnement  
[cecile.saillelarger@parvis.fr](mailto:cecile.saillelarger@parvis.fr)  
+ 33 6 26 62 62 71

Réalisation du document :  
Michèle BATITI, Chef de projet AMO Environnement

Table des matières

Annexe 2 : Plan de localisation .....	3
Annexe 3 : Photographies localisées.....	5
Annexe 4 : Plans du Projet .....	8
Annexe 5 : Plan des abords du projet .....	12
Annexe 6 : Plan de localisation du projet par rapport aux Sites Natura 2000 situés à proximité.....	14

## ANNEXE 2 : PLAN DE LOCALISATION



Site de projet

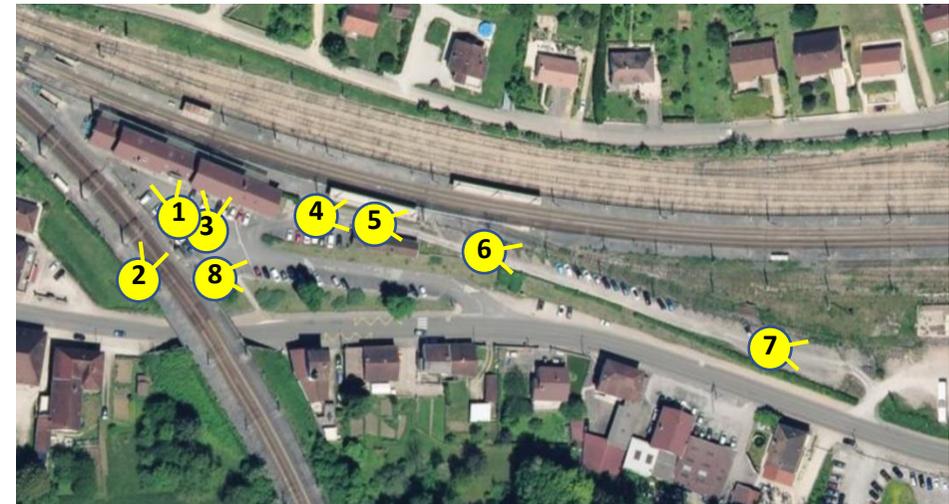
Source : Géoportail

Cartographies de localisation du site de projet (commune de Mouchard, Jura)



Site de projet  
Source : Géoportail

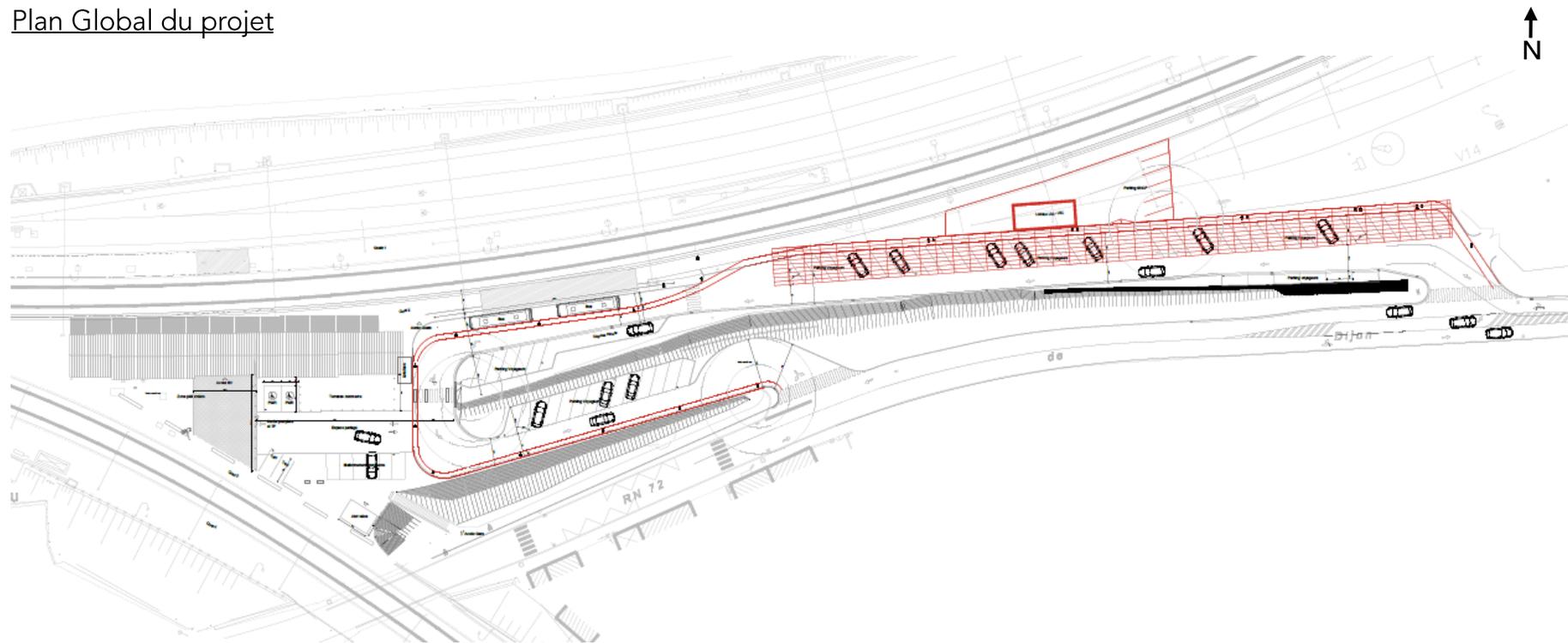
## ANNEXE 3 : PHOTOGRAPHIES LOCALISEES





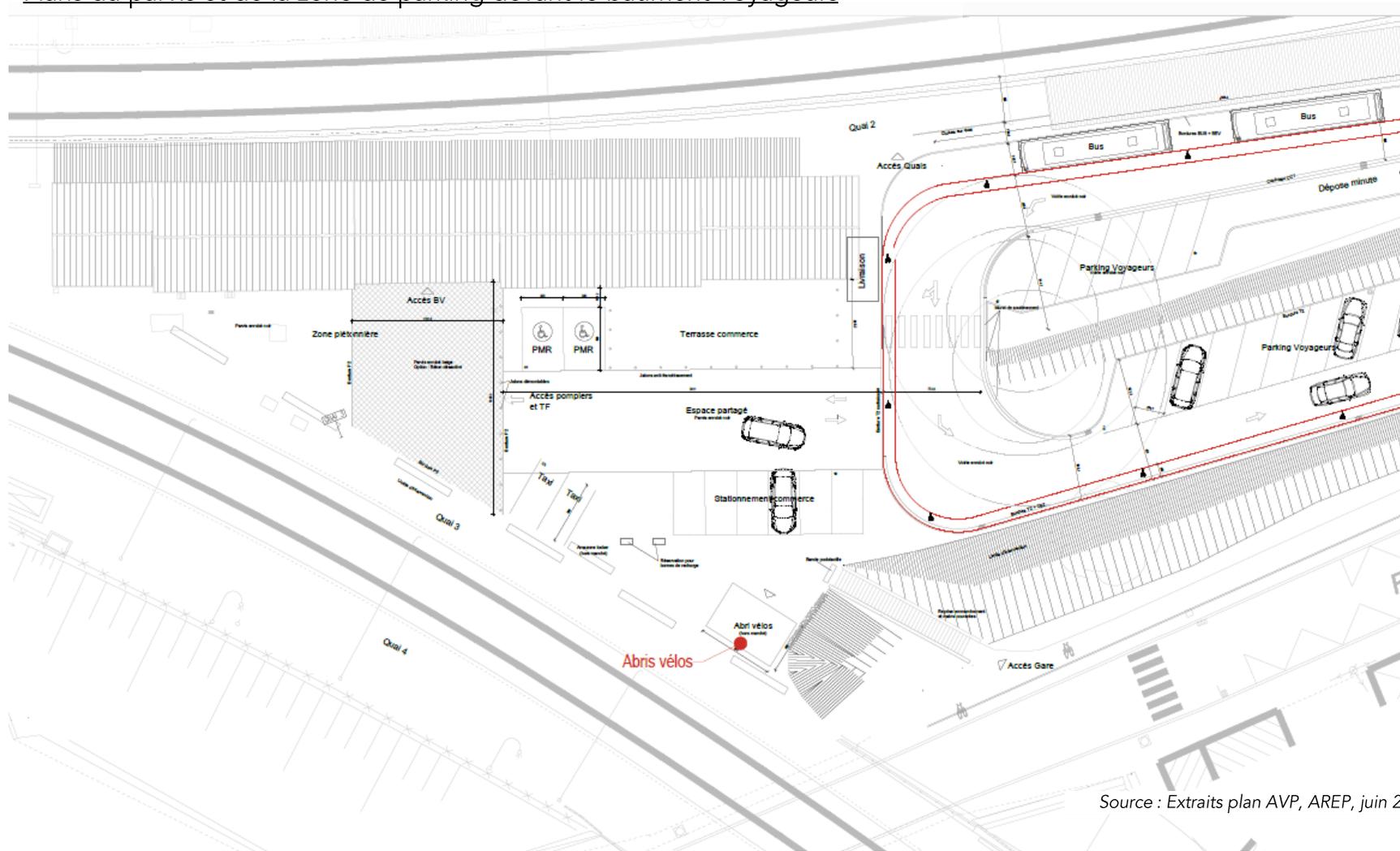
## ANNEXE 4 : PLANS DU PROJET

Plan Global du projet



Source : Extrait plan AVP, AREP, juin 2021

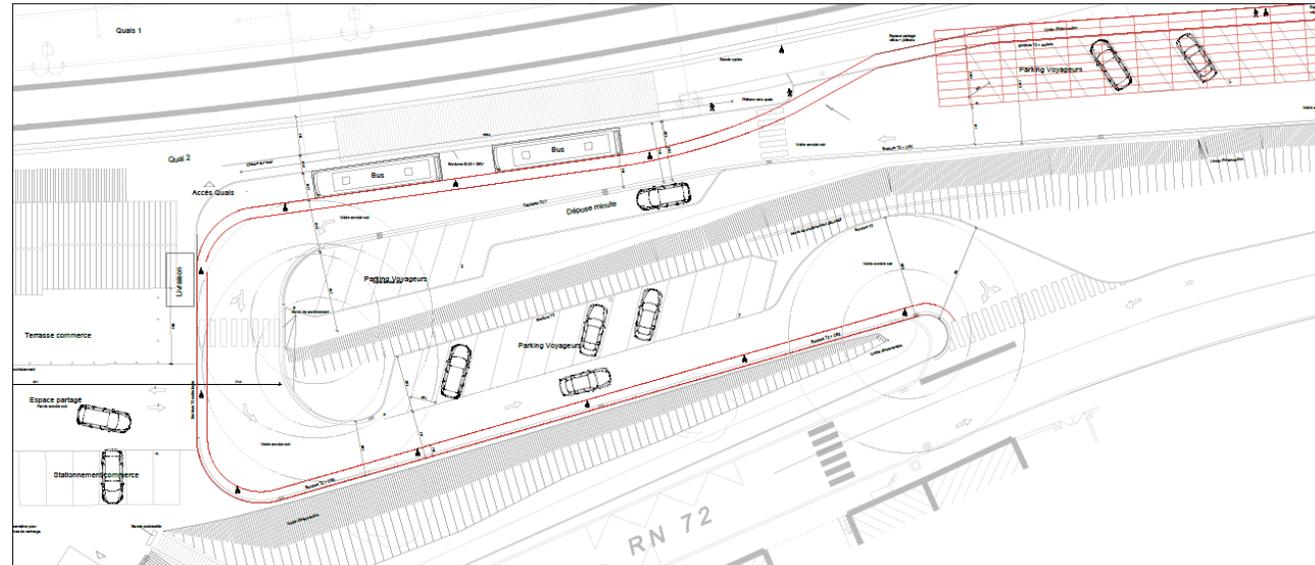
Plans du parvis et de la zone de parking devant le bâtiment Voyageurs



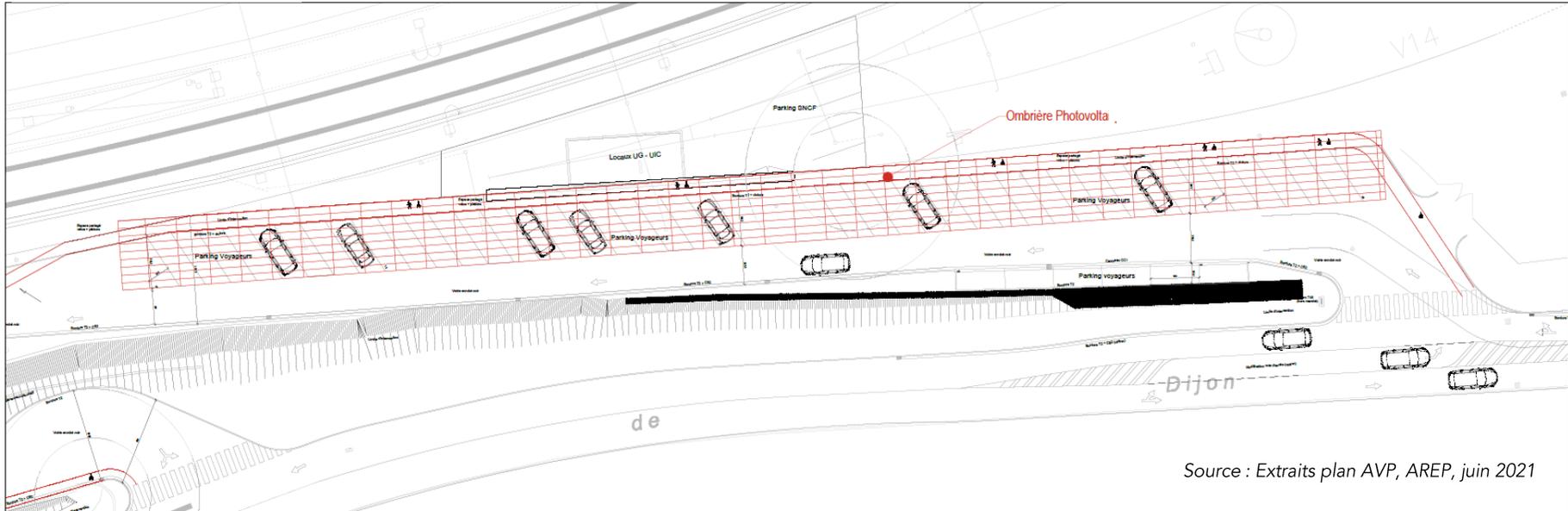
Source : Extraits plan AVP, AREP, juin 2021

Plans des zones de parking

Zone parking est



Zone parking ouest



## ANNEXE 5 : PLAN DES ABORDS DU PROJET

Cartographie des abords du site de projet



-  Site de projet
-  Voie ferrée
-  Axes routiers principales

-  Centre Village - Noyau ancien
-  Tissu résidentiel

-  Zone d'activités
-  Zone à dominante agricole
-  Forêt

Source : Géoportail

**ANNEXE 6 : PLAN DE LOCALISATION DU PROJET PAR RAPPORT AUX SITES NATURA 2000 SITUÉS A  
PROXIMITÉ**

Cartographie de localisation du site de projet par rapport aux sites Natura 2000



## ACCESSIBILITE PMR ET REAMENAGEMENT DE L'AIRE DE STATIONNEMENT DE LA GARE DE MOUCHARD – JURA



MAITRISE D'OUVRAGE : SCNF GARES & CONNEXIONS

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE  
DOSSIER DE DEMANDE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS

ANNEXE 7 – ANALYSE ENVIRONNEMENTALE

Réalisation du dossier :

**AREP**

Direction Management de projet AMO  
16 avenue d'Ivry  
75013 PARIS

Responsable de la mission :

Cécile SAILLE, Responsable opérationnelle AMO Conseil Environnement

[cecile.saillelarger@parvis.fr](mailto:cecile.saillelarger@parvis.fr)

+ 33 6 26 62 62 71

Réalisation et approbation du document :

	Nom	Titre	Date
Rédaction	BATITI Michèle	Chef de projet environnement	16/06/2021
Approbation	SAILLE Cécile	Responsable opérationnelle AMO Conseil Environnement	16/06/2021

Révision du document :

Versions	Détails des révisions	Date
V1		16/06/2021
V2	Modification du plan projet	30/06/2021

## SOMMAIRE

1. Présentation du projet .....	5	7.3.2 Le classement des cours d'eau.....	26
1.1 Localisation du site de projet.....	5	7.4 Les continuités écologiques, la trame verte et bleue (TVB) du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) .....	27
1.2 Plan du site (existant) .....	6	7.5 La biodiversité et la trame verte et bleue (TVB) locales .....	27
1.3 Maîtrise d'ouvrage .....	7	7.6 La biodiversité au niveau du site de projet.....	28
1.4 Programme de l'opération projetée .....	7	8. Contexte patrimonial .....	31
1.5 Plans du projet.....	8	8.1 Sites patrimoniaux remarquables.....	31
2. Méthodologie du pré-diagnostic environnemental .....	10	8.2 Les sites classés et sites inscrits .....	31
3. Description Globale du site .....	12	8.3 Les monuments historiques .....	31
4. L'Aire de Stationnement.....	15	8.4 Archéologie .....	31
4.1 Le parking devant le bâtiment Voyageurs .....	15	9. Risques majeurs et nuisances .....	33
4.2 Le parking est .....	16	9.1 Risques majeurs naturels.....	33
4.3 Le parking ouest .....	17	9.1.1 Retrait gonflement des argiles.....	33
5. Les abords du site de projet.....	20	9.1.2 Cavités.....	33
6. Milieu physique.....	22	9.1.3 Mouvement de terrain .....	33
6.1 Topographie.....	22	9.1.1 Risque sismique .....	33
6.2 Géologie .....	22	9.1.2 Potentiel Radon .....	33
6.3 Hydrographie .....	22	9.1.1 Feux de forêt .....	34
7. Milieu naturel.....	24	9.1.2 Risque Inondation .....	34
7.1 Les périmètres d'inventaires écologiques .....	24	9.2 Risques technologiques .....	34
7.2 Le réseau Natura 2000.....	25	9.2.1 Les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) .....	34
7.3 Les protections règlementaires .....	25	9.2.2 Sites pollués ou potentiellement pollués .....	34
7.3.1 Les Arrêtés Préfectoral de Protection de Biotope (APPB) ....	25	9.2.3 Transport de matières dangereuses .....	34

9.3	Les nuisances.....	35
9.3.1	Bruit .....	35
9.3.2	La pollution atmosphérique .....	35

## 1. PRESENTATION DU PROJET

### 1.1 Localisation du site de projet

Le site de projet se situe sur la commune de Mouchard, qui compte 1 395 habitants (INSEE 2018).

Mouchard est un village situé en région Bourgogne-Franche-Comté, dans le département du Jura.



 Site de projet

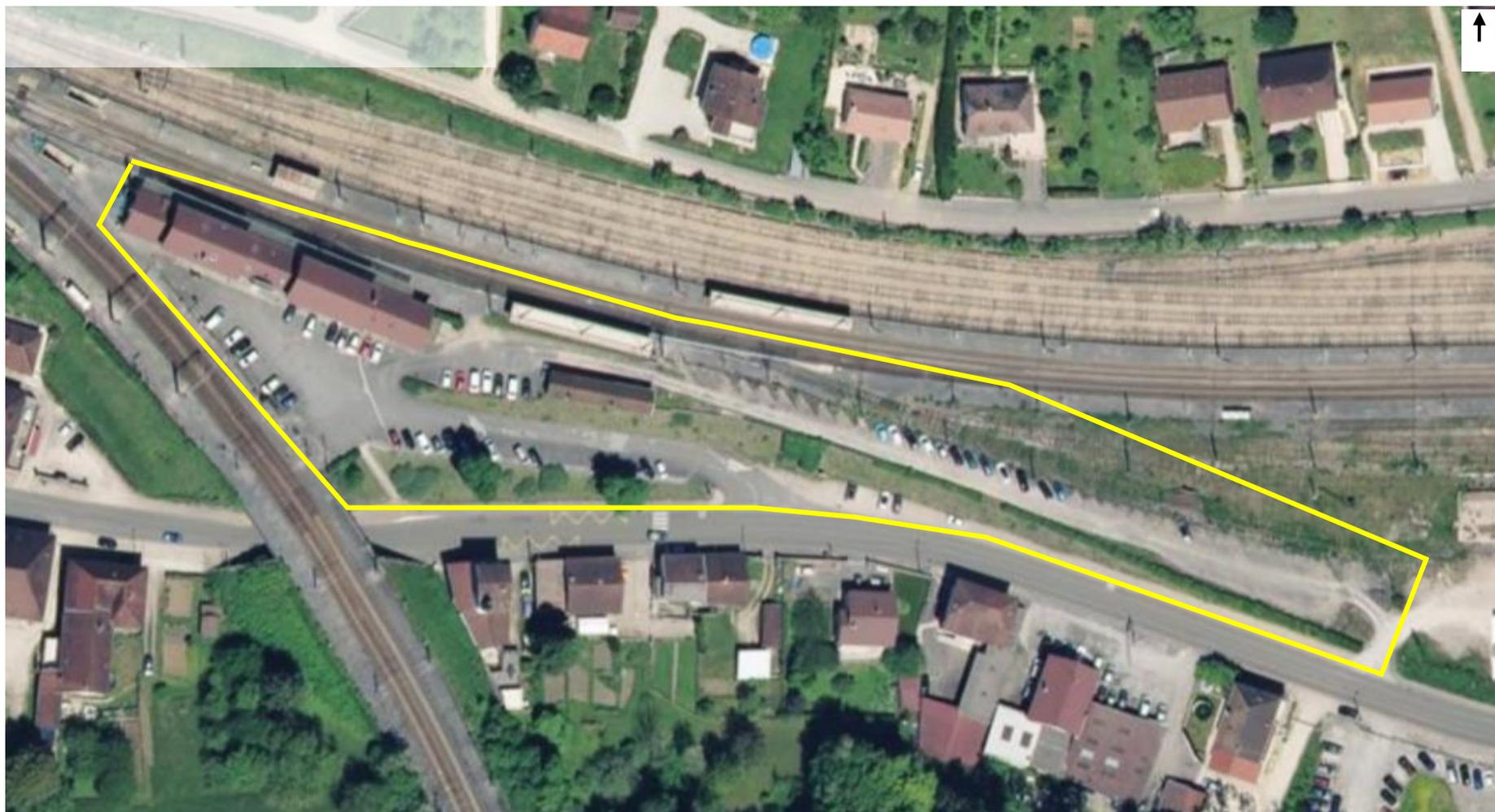
Source : Géoportail

La commune de Mouchard appartient à la Communauté de communes Val d'Amour, qui s'étend sur un peu plus de 27 000 hectares et compte un ensemble de 24 communes, dont Mouchard forme la commune la plus peuplée.

La gare qui constitue le site du projet se trouve dans la zone urbaine de Mouchard, en continuité du centre-village.



**1.2 Périmètre de projet**



### 1.3 Maîtrise d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage de ce projet est portée par SNCF Gares & Connexions.

### 1.4 Programme de l'opération projetée

Afin de répondre aux normes d'accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et d'améliorer le fonctionnement de l'aire de stationnement tout en résolvant la problématique de sécurité dû aux manœuvres des bus, SNCF Gares et Connexions s'est engagée dans une opération de mise en accessibilité et de réaménagement de l'aire de stationnement de la gare de Mouchard.

Ainsi, il est envisagé de :

- déplacer les emplacements de bus le long du quai ferroviaire pour faciliter les échanges multimodaux et l'accessibilité PMR et également sécuriser les manœuvres des bus ;
- créer un parvis pour améliorer l'accès et la lisibilité du site ;
- rendre l'ensemble du site accessible pour les personnes à mobilité réduite (PMR) ;
- créer une extension de la zone de stationnement entre le parking ouest existant et les voies ferrées de manière à créer une zone de stationnement clôturée pour les véhicules de services SNCF ;
- améliorer le stationnement et l'organisation des circulations (bus et véhicules légers) En effet, le projet prévoit de mettre en place une circulation en sens unique avec un entrée véhicules distincte de la sortie, ainsi que de reprendre le revêtement des zones de stationnement, aujourd'hui fortement dégradés.

En complément de ce réaménagement, il est prévu :

- la création d'un abri vélo à proximité du nouveau parvis ;
- la création d'une voie piétonne et cyclable ;
- la création d'une ombrière photovoltaïque au niveau du parking voyageurs d'une emprise de 750 m<sup>2</sup> et d'une puissance d'environ 99,8 kWc ;
- la suppression du local technique existant, qui abrite les ateliers de stockage de l'unité gare avec la reconstruction d'un nouveau bâtiment technique qui répondra aux mêmes fonctionnalités dont l'emplacement est prévu entre les voies ferrées et la future ombrière photovoltaïque (à côté de la future zone de stationnement services SNCF).

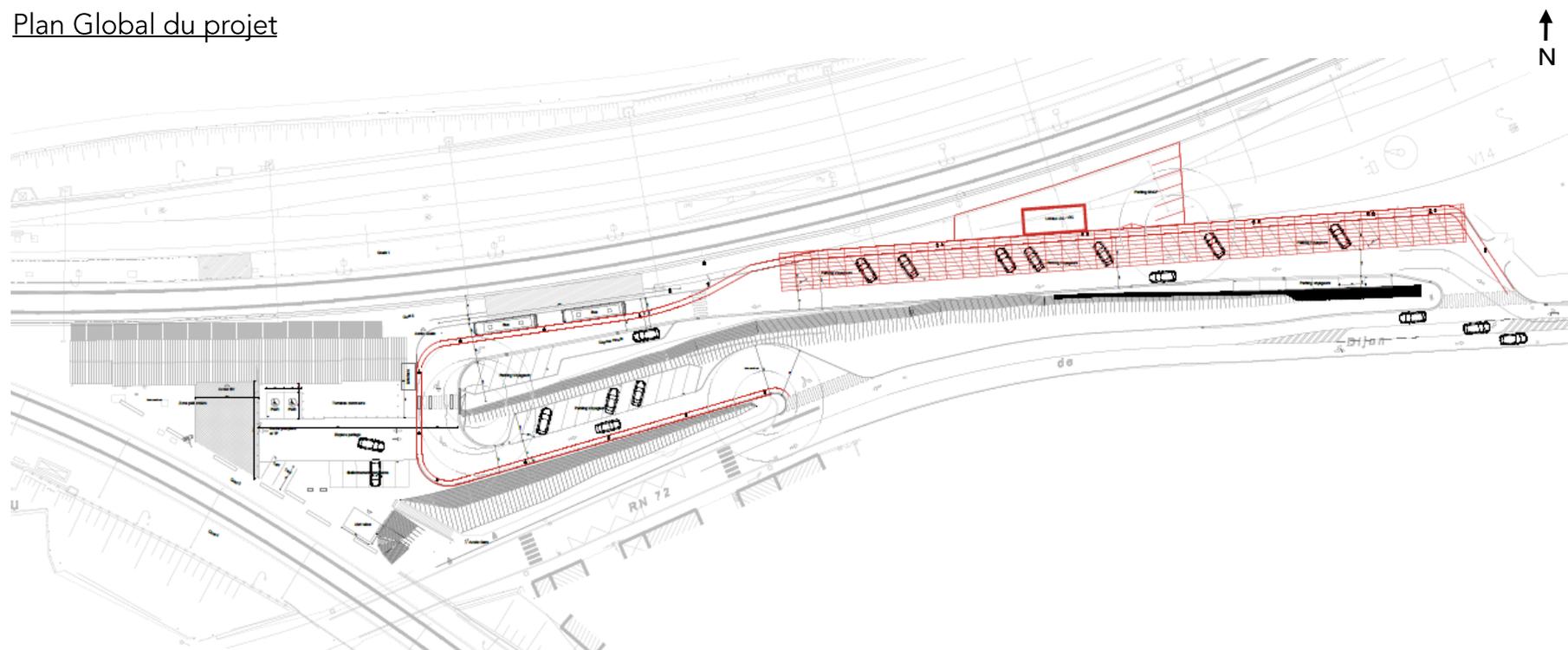
Le réaménagement de l'aire de stationnement modifie légèrement l'emprise actuelle du site par la création d'un parking services clôturé et séparé du parking Voyageurs entre l'espace parking à l'ouest et les voies ferrées.

Ce réaménagement réduit la capacité globale de l'aire de stationnement pour les véhicules voyageurs, qui passera de 118 à 90 places au bénéfice d'une meilleure lisibilité et amélioration de l'accès PMR et de l'intermodalité : création d'un véritable parvis, continuité PMR, mise en sens unique de circulation, création d'un dépose-minute et création d'une voie piétonne et vélos et d'un local vélos.

L'opération prévoit également d'équiper le site avec des ombrières photovoltaïques d'une puissance globale ne dépassant pas 100 kWc.

## 1.5 Plans du projet

### Plan Global du projet

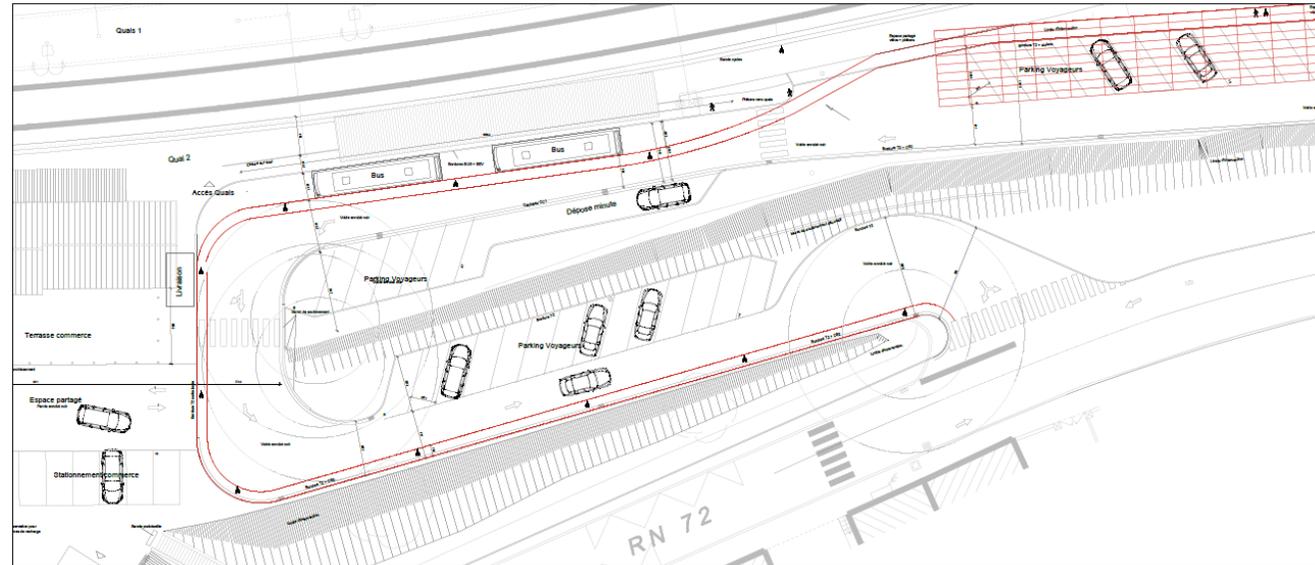


Source : Extrait plan AVP, AREP, juin 2021

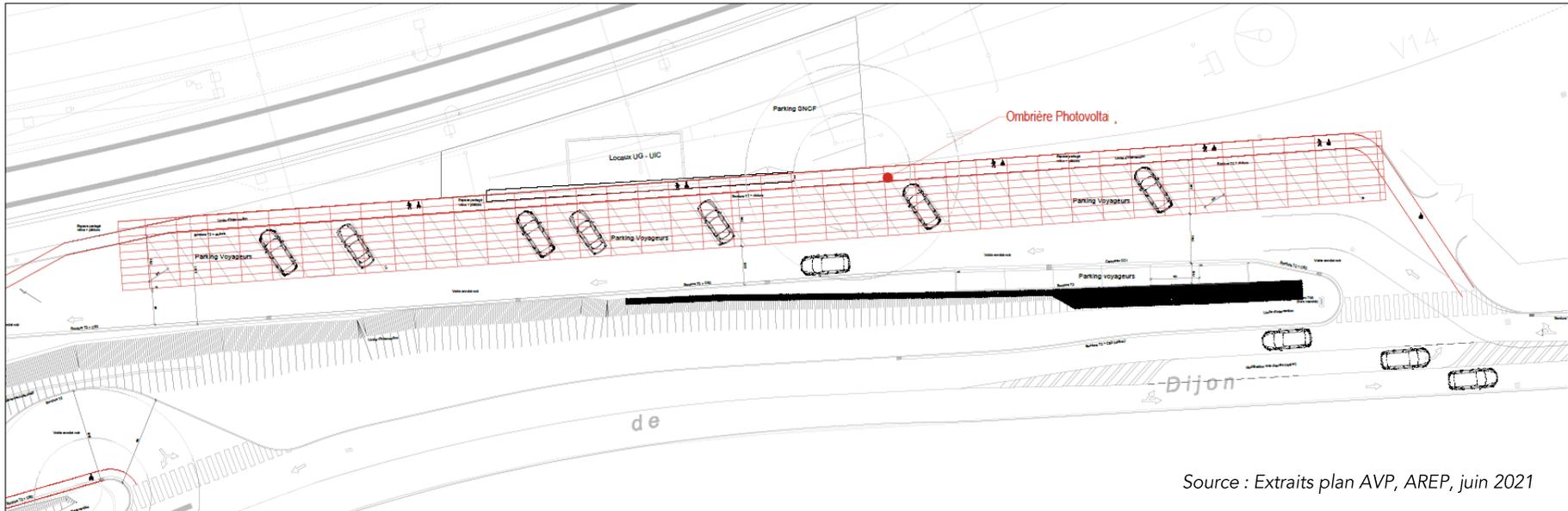


Plans des zones de parking

Zone parking est



Zone parking ouest



Source : Extraits plan AVP, AREP, juin 2021

## **2. METHODOLOGIE DU PRE-DIAGNOSTIC ENVIRONNEMENTAL**

La note d'analyse des enjeux environnement permet de **mettre en évidence les enjeux environnementaux majeurs, de les hiérarchiser et d'apporter des recommandations pour y répondre.**

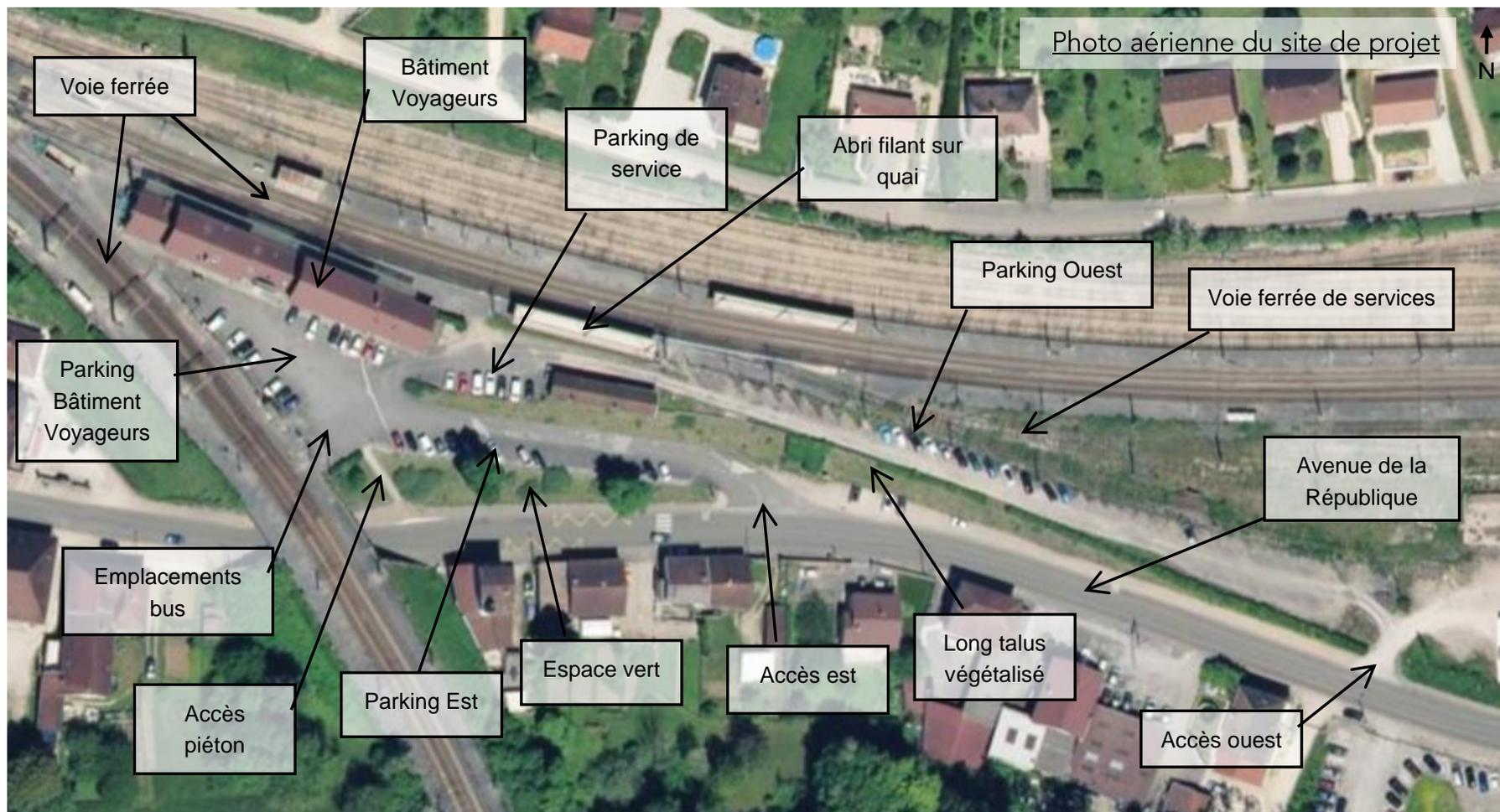
Le pré-diagnostic environnemental est essentiellement basé sur les données suivantes :

- bases de données publiques (Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, Banque de données du Sous-Sol du BRGM, DREAL, Atlas du Patrimoine, « GéoRisques », Géoportail) ;
- Documents d'urbanisme et de planification territoriale (PLU/PLUi, SCoT, SRCE) ;

La méthodologie de ce diagnostic se base sur la notion de **proportionnalité de l'analyse au regard des enjeux pré-identifiés**, comme le mentionne le code de l'environnement dans le cadre d'une procédure d'évaluation environnementale.

### 3. DESCRIPTION GLOBALE DU SITE

La photo aérienne commentée ci-dessous localise les différents éléments existants sur le site de projet.



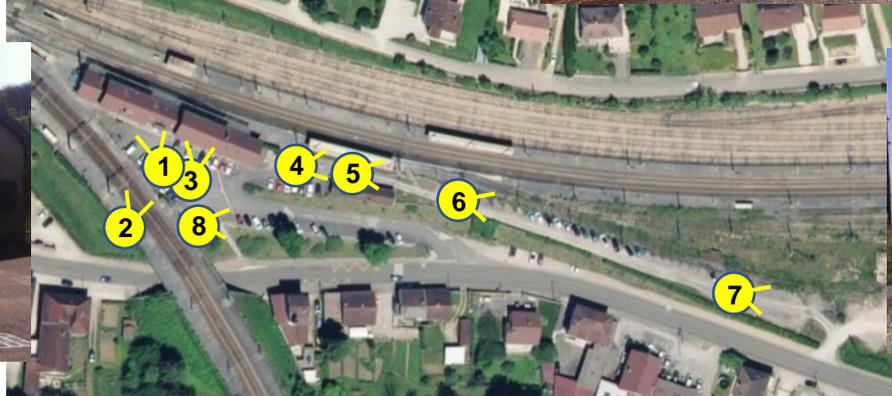
Source : Géoportail

Le site de projet comprend :

- **un bâtiment voyageurs** à l'extrémité est du site le long des voies ferrées ;
- **un quai voyageurs** au nord le long du bâtiment voyageurs et qui s'étend à l'est au nord de l'aire de stationnement ;
- **une zone de stationnement** devant le bâtiment voyageurs comprenant 18 places de stationnement et 3 emplacements pour les bus ;
- **un bâtiment technique** au sud du quai avec une **petite zone de stationnement**. Il s'agit d'une petite zone de stationnement de service pouvant accueillir 7 véhicules et dont les emplacements ne sont pas matérialisés au sol ;
- **deux zones de stationnement en long avec des stationnements en épi**, comprenant 26 places pour la zone à l'est et 67 places pour la zone de parking ouest ;
- **un espace végétalisé** comprenant 2 arbres de haute tige au sud-ouest du site le long de l'avenue de la République ;
- **une longue bande végétalisée** comprenant une végétalisation arbustive et herbacée, située le long de la zone de stationnement, entre celle-ci et l'avenue de la République et l'accès ouest au site ;
- **2 accès au site** depuis l'avenue de la République.

Les photographies ci-après ont été réalisées par AREP au mois de mai 2021.

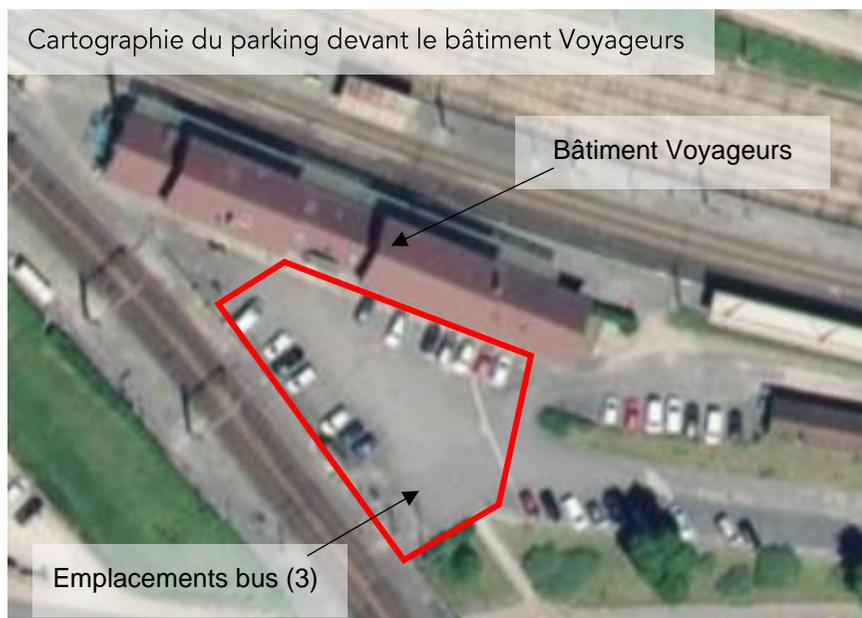




#### 4. L'AIRE DE STATIONNEMENT

Le site de la gare comprend aujourd'hui 4 zones de stationnement avec 2 accès depuis l'avenue de la République.

##### 4.1 Le parking devant le bâtiment Voyageurs



La zone de stationnement devant le bâtiment Voyageurs de la gare comprend **18 places de stationnement** véhicules légers ainsi que **3 emplacements pour les bus**.

Avec la configuration actuelle des emplacements de stationnement des bus, ces derniers sont obligés de faire une manœuvre de marche-arrière, pas évidente et surtout potentiellement accidentogène.

Ce parking comprend une place de stationnement PMR mais pas aux normes, notamment en termes d'accès et de continuité avec le bâtiment Voyageurs.



## 4.2 Le parking est



La zone de stationnement forme un parking avec des stationnements en épi situé le long de la voie d'accès est de la gare. Elle comprend **26 places de stationnement**.

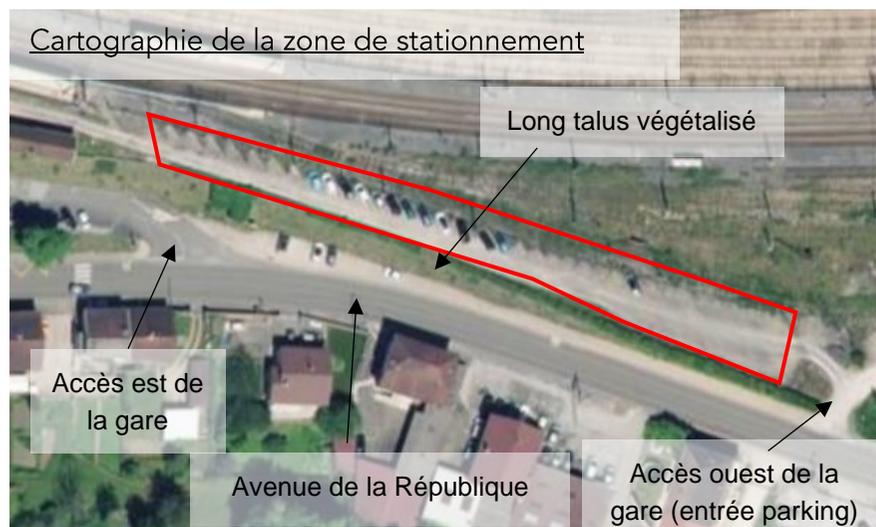
Elle est séparée de l'avenue de la République par un espace vert longitudinale et en pente.

Le revêtement de la voie d'accès et des emplacements de stationnement est fortement dégradé.

La voie d'accès est en double sens entrainant des difficultés de manœuvre avec la configuration en épi du stationnement.



### 4.3 Le parking ouest



La zone de stationnement ouest est formée un parking avec des stationnements en épi situé entre les voies ferrées de services de la gare et un long talus végétalisé et comprenant **67 places de stationnement**.

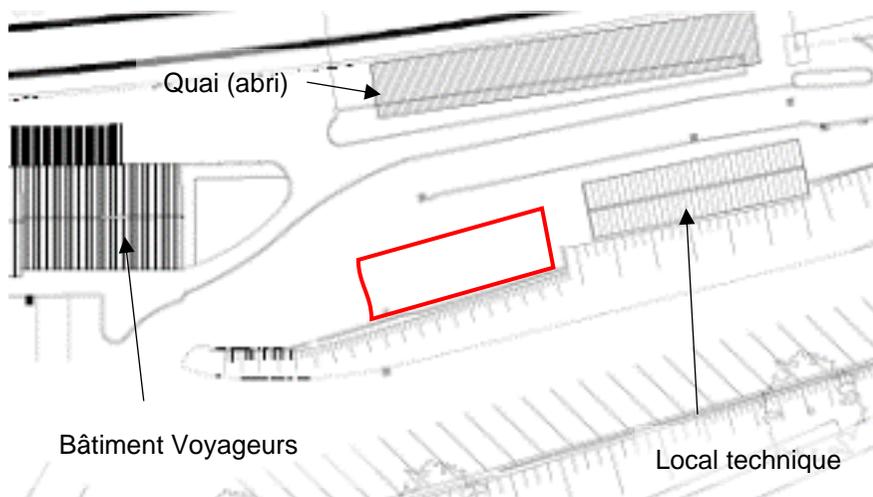
Le revêtement de la voie d'accès ouest et des emplacements de stationnement est très fortement dégradé et les marquages au sol matérialisant les emplacements de stationnement sont quasi inexistant.

La voie de desserte de ce parking ouest est a priori en sens unique avec une entrée depuis l'accès ouest du site de la gare, bien que la signalisation ne soit pas claire.



#### 4.4 La zone de stationnement de service

##### Cartographie de la zone de stationnement de service



A côté du local technique, le site comprend une petite zone de stationnement pour les véhicules de services pouvant accueillir 7 véhicules. Les emplacements de stationnement ne sont pas matérialisés au sol.



#### 4.5 Taux d'occupation de l'aire de stationnement

Actuellement, à l'échelle globale du site, la capacité de stationnement est bien supérieure au besoin. En effet, les aires de stationnement devant le bâtiment Voyageurs et à l'est sont globalement occupées et l'espace de stationnement ouest à maximum 50% de sa capacité.

Ainsi, **l'aire de stationnement est globalement occupée à 65% de sa capacité.**

L'aire de stationnement comprend un ensemble de 4 parkings : le **parking devant le bâtiment Voyageurs**, le **parking est** à l'entrée est du site de la gare et le **parking ouest** avec une entrée à l'ouest et le **parking de services**, comprenant respectivement 18, 26, 67 et 7 places de stationnement, soit une **capacité globale de 118 places**, avec un **taux d'occupation globale de 65%**.

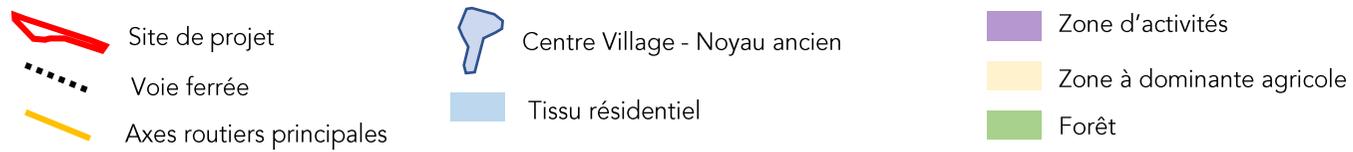
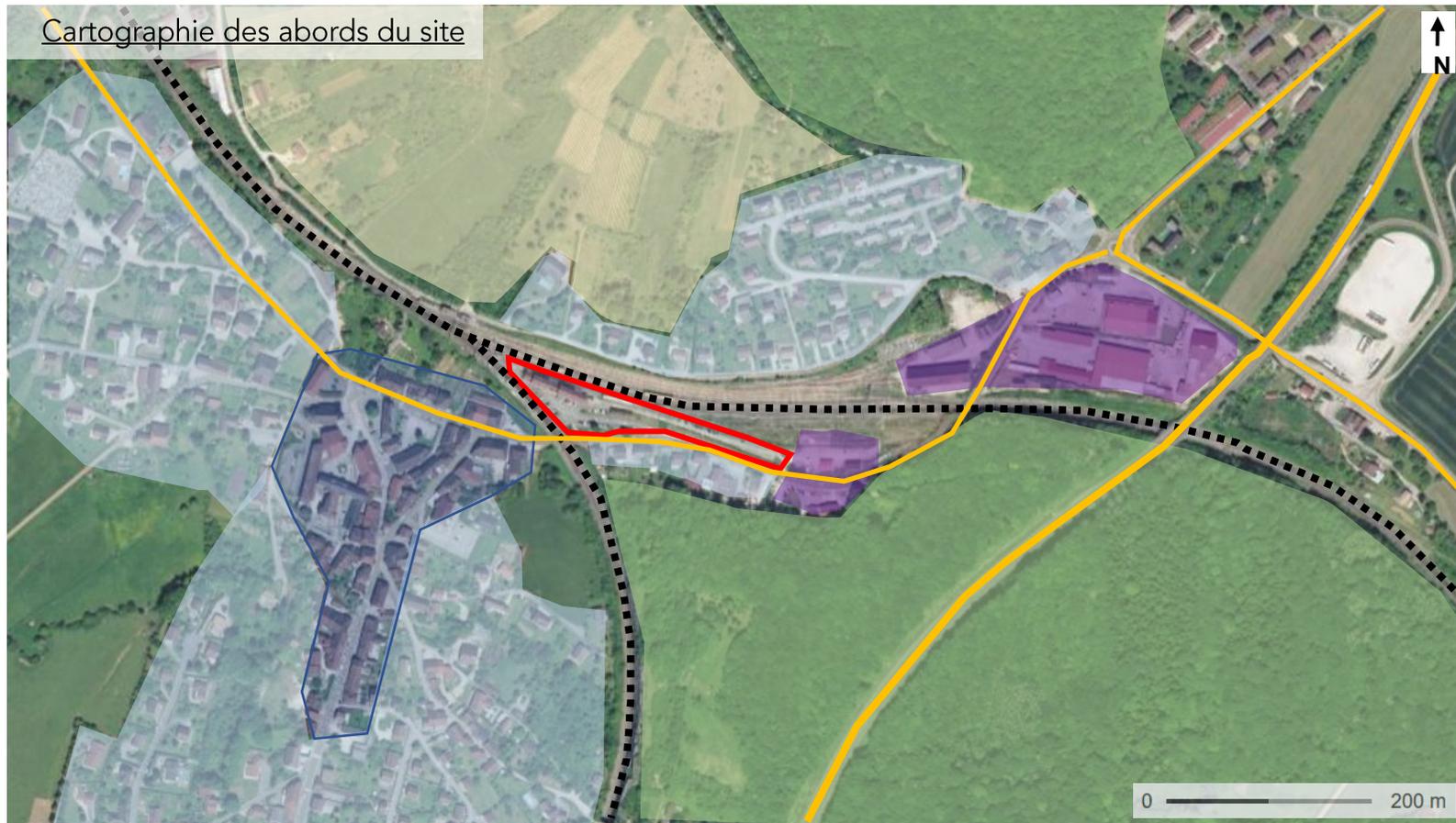
Le parking devant le bâtiment Voyageurs comprend également **3 emplacements pour les bus**.

La **configuration actuelle** de l'aire de stationnement induit des **difficultés de circulation et de manœuvres**, autant pour les bus que pour les véhicules légers.

**Le stationnement PMR n'est pas aux normes.**

De plus, l'aire de stationnement ainsi que ses voies de desserte présentent globalement un **revêtement fortement dégradé**.

## 5. LES ABORDS DU SITE DE PROJET



Source : Géoportail

Le site de projet s'inscrit en zone urbaine du village de Mouchard, en continuité du centre village ancien duquel il est séparé par la ligne de chemin de fer en direction du sud. La gare fait la jonction entre la zone à vocation d'habitat à l'est et au nord et la zone à vocation d'activités située à l'est.

La gare est bordée par l'axe principal qui dessert Mouchard, à savoir l'avenue de la République (route départementale 472).

Sont présents aux abords du site :

- Au nord : les voies ferrées, une zone à dominante résidentielle, puis une zone à dominante agricole et forêts ;
- Au sud : l'avenue de la République, quelques habitations puis une large zone de forêt ;
- A l'est : une zone d'activités ;
- A l'ouest : le centre-village de Mouchard, puis une zone résidentielle.

Le village de Mouchard est situé dans un environnement rural comprenant des zones agricoles et naturels de forêt.

Au sud du village est situé un axe routier important à savoir la N83 qui traverse la zone de forêt au sud de Mouchard et qui dessert la ville de Besançon situé à environ 40km au nord.

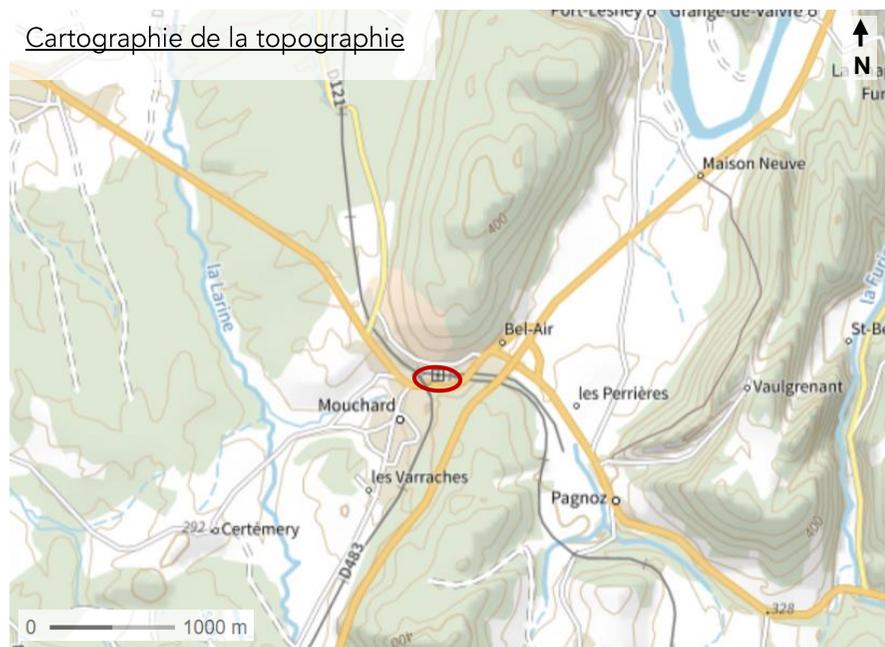
Le périmètre de projet s'inscrit en milieu rural avec la présence d'activités agricoles et de forêts à proximité en continuité du centre-village de Mouchard et englobe un ensemble de voies, un quai et bâtiment Voyageurs et une aire de stationnement pour véhicules et bus, situés au sud de la gare ferroviaires et ses quais.

## 6. MILIEU PHYSIQUE

Sources : Géoportail, BGRM

### 6.1 Topographie

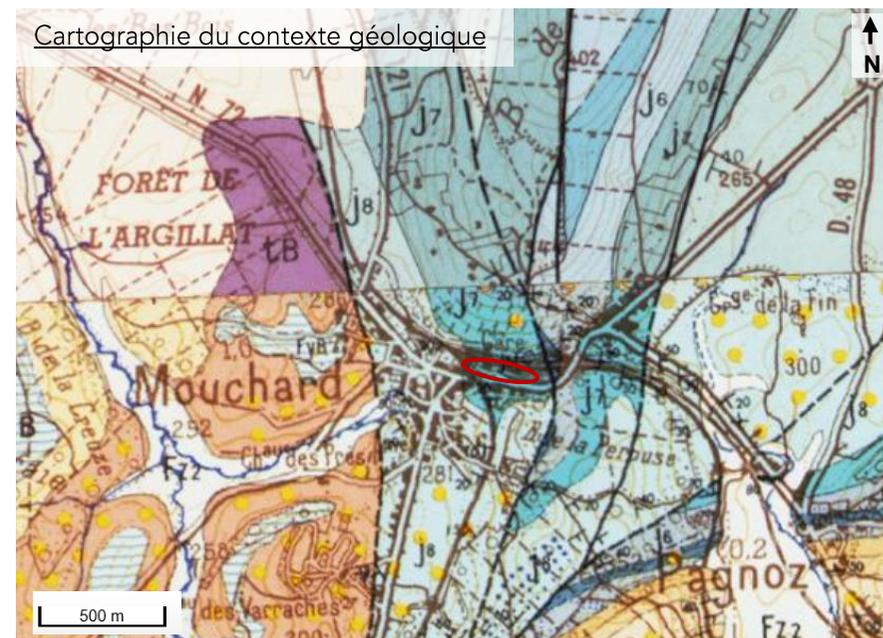
Le site de projet se situe à une altitude d'environ 280 mètres, entre deux petites collines, respectivement au nord et au sud du site.



○ Site de projet

Source : Géoportail

### 6.2 Géologie



○ Site de projet

Source : Géoportail, BGRM

Le site de projet s'inscrit sur une formation géologique du Séquanien (j7) composée de calcaires et de marnes.

### 6.3 Hydrographie

Le réseau hydrographique de la commune de Mouchard s'inscrit au sein du bassin versant de la Loue, dont le cours d'eau s'étend au nord de du village de Mouchard à un peu plus de 3 km.



 Site de projet

Source : Géoportail

Le cours d'eau le plus proche du site de projet est la Larine qui s'écoule à l'est, à environ 350 mètres, et rejoint le cours d'eau de la Loue, situé au Nord. Au vu de la topographie en place, la Larine drainerait les eaux pluviales du village de Mouchard.

Le site de projet s'inscrit sur une formation géologique composée de marnes et de calcaires.

Le site est situé à environ 350 mètres à l'est du cours d'eau de la Larine qui draine le village de Mouchard.

## 7. MILIEU NATUREL

Sources : DREAL Bourgogne-Franche-Comté, INPN, Géoportail

### 7.1 Les périmètres d'inventaires écologiques

En France, la connaissance de la biodiversité s'appuie en grande partie sur l'inventaire des Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF). Lancé en 1982, l'inventaire des ZNIEFF a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. L'inventaire ZNIEFF correspond au recensement d'espaces naturels terrestres, fluviaux et marins remarquables.

Il existe deux types de ZNIEFF :

- Les ZNIEFF de type I, qui sont des secteurs de grand intérêt écologique ;
- Les ZNIEFF de type II, qui sont de grands ensembles naturels riches et peu modifiés.

Cet inventaire stabilisé est aujourd'hui un des éléments majeurs de la politique de connaissance et de protection du patrimoine naturel.

Le territoire communal de Mouchard comprend **1 ZNIEFF de type I** au niveau de sa limite communale sud-ouest.

Il s'agit de la ZNIEFF de type I « Ruisseau du Froideau » (430020278) située à plus de 2 km du site de la gare et qui s'étend sur 41 ha.

Les communes voisines comprennent les ZNIEFF de type I « Coteaux secs des Communaux et Plénessu » (430013625) et « La Loue de Quingey à Arc-et-Senans » (430020422), respectivement situées à l'est à 1,7 km et au nord-est à 2,6 km du site de projet.

Le territoire de Mouchard ne compte aucune ZNIEFF de type II. La ZNIEFF de type II la plus proche du site de projet est la ZNIEFF de type II « Vallée de la Loue de Quingey à Parcey » qui s'étend sur 3 776 hectares et qui comprend la ZNIEFF de type I « La Loue de Quingey à Arc-et-Senans » susvisée. Elle est située à 2,6 km au nord-est du site de projet.



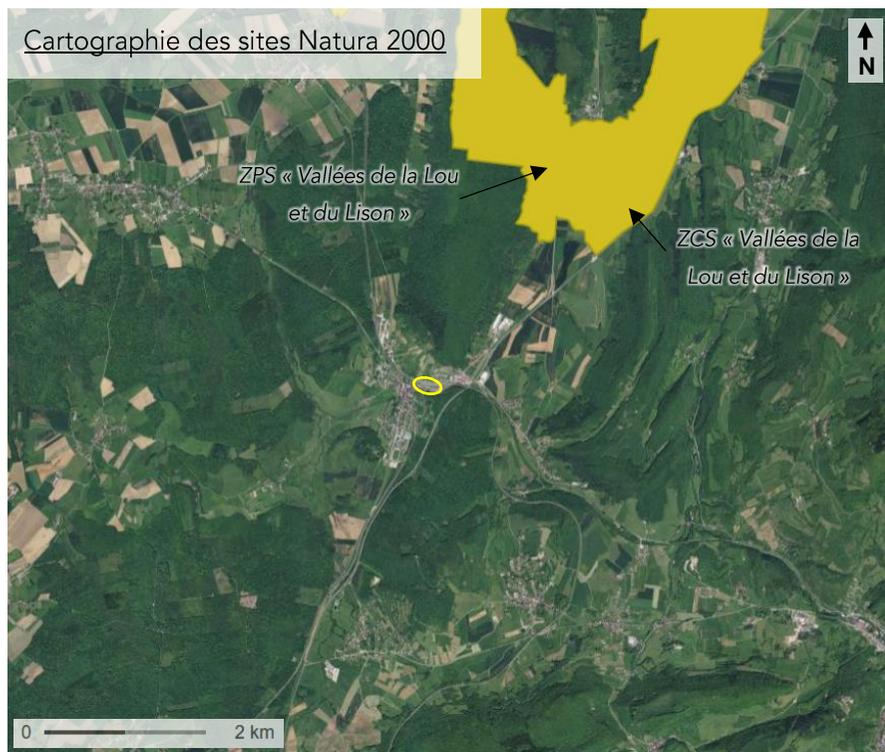
○ Site de projet

■ ZNIEFF de type I

■ ZNIEFF de type II

Sources : DREAL Bourgogne-Franche-Comté, Géoportail

## 7.2 Le réseau Natura 2000



○ Site de projet

Source : DREAL Bourgogne-Franche-Comté, Géoportail

Le réseau Natura 2000, constitué d'un ensemble de sites naturels, terrestres et marins, vise à assurer la survie à long terme des espèces et des habitats particulièrement menacés, **à forts enjeux de conservation en Europe**. Ce réseau est mis en place en application de 2 directives européennes : la **Directive Oiseaux** datant de 1979 et la **Directive Habitats** datant de 1992,

qui sont respectivement à l'origine de la création des **zones de protection spéciale (ZPS)** et des **zones spéciales de conservation (ZSC)**.

Le territoire communal de Mouchard n'est pas concerné par une zone Natura 2000.

La zone Natura 2000 la plus proche est située à plus de 2,3km au nord-est du site de projet et elle est classée au titre de la directive Habitats et également la directive Oiseaux. Il s'agit de la **Zone de Conservation Spéciale (ZCS) « Vallées de la Loue et du Lison »** (FR4301291) et la **Zone de Protection Spéciale (ZPS) « Vallées de la Loue et du Lison »** (FR4312009), dont les périmètres se superposent.

## 7.3 Les protections règlementaires

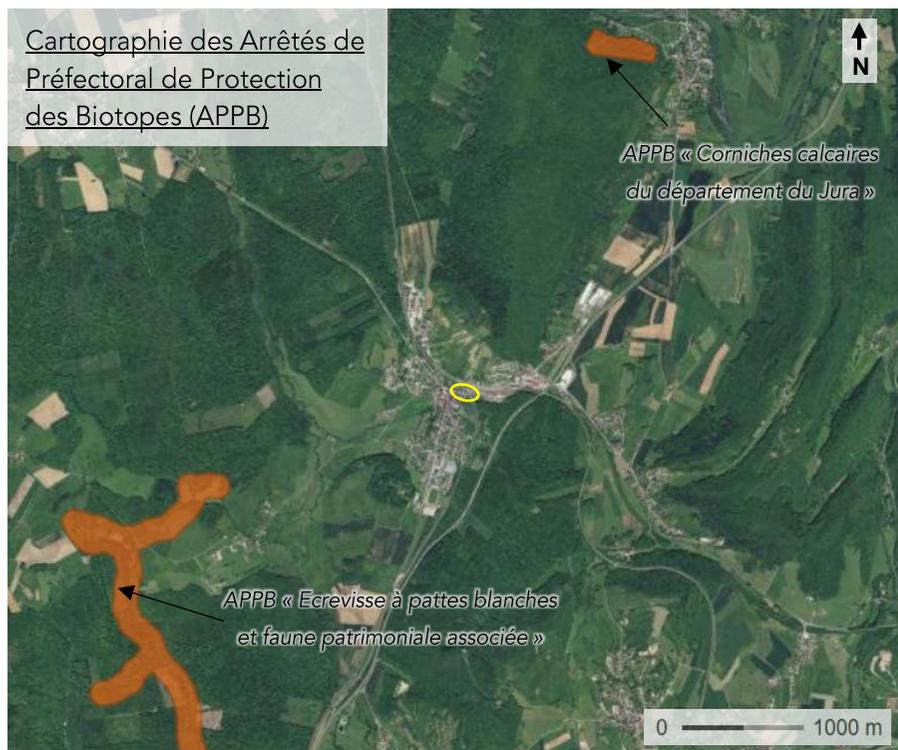
### 7.3.1 Les Arrêtés Préfectoral de Protection de Biotope (APPB)

L'Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope forme un outil de protection forte qui concerne un espace pouvant être limité. La protection de biotopes d'espèces protégées est menée à l'initiative de l'État par le préfet de département.

Le terme biotope doit être entendu au sens large de milieu indispensable à l'existence des espèces de faune et de flore. Un biotope est une aire géographique bien délimitée, caractérisée par des conditions particulières (géologiques, hydrologiques, climatiques, sonores, etc). Il peut arriver que le biotope d'une espèce soit constitué par un lieu artificiel (combles des églises, carrières), s'il est indispensable à la survie d'une espèce protégée.

Sont présents deux Arrêtés Préfectoral de Protection de Biotope à proximité ou en limite de la commune de Mouchard. Il s'agit de l'APPB « Ecrevisse à pattes blanches et faune patrimoniale associée » (FR3800742) et l'APPB

« Corniches calcaires du département du Jura » (FR3800859), situés respectivement à 2km au sud-ouest et à 2,9 km au nord-est du site de projet.



○ Site de projet

Source : DREAL Bourgogne-Franche-Comté, Géoportail

L'arrêté préfectoral du 1<sup>er</sup> juillet 2009, modifié le 27 décembre 2011, portant protection du biotope de l'écrevisse à pattes blanches et de la faune patrimoniale associée protège le ruisseau du Froideau sur les communes de Mouchard, Villeneuve d'Aval et Villers-Farlay ainsi que le ruisseau des Doulonnes sur la commune Chissey-sur-Loue. Cet arrêté régleme les

activités, les installations, les ouvrages et les travaux au sein du périmètre de l'APPB.

Les falaises du Joutelot à Port-Lesney font l'objet d'une protection via l'arrêté préfectoral de protection de biotope du 5 juillet 2013 en vue de préserver les espèces d'oiseaux rupestres qui nichent sur le secteur (faucon pèlerin et grand corbeau).

### 7.3.2 Le classement des cours d'eau

L'article L.214-17 du Code de l'environnement a réformé les classements des cours d'eau en les adossant aux objectifs de la directive cadre sur l'eau déclinés dans les SDAGE. Un nouveau classement établissant deux listes distinctes a été arrêté en juillet 2013 par le Préfet coordonnateur du bassin Rhône-Méditerranée :

- **Une liste 1** est établie sur la base des réservoirs biologiques du SDAGE, des cours d'eau en très bon état écologique et des cours d'eau nécessitant une protection complète des poissons migrateurs amphihalins. L'objet de cette liste est de contribuer à l'objectif de non-dégradation des milieux aquatiques.
- **Une liste 2** concerne les cours d'eau ou tronçons de cours d'eau nécessitant des actions de restauration de la continuité écologique (transport des sédiments et circulation des poissons).

A proximité de Mouchard, au sud-est à environ 2 km du site de projet, le **ruisseau du Froideau a été identifiés en liste 1.**

Au nord de la commune, à plus de 2,5km du site de projet, la Loue entre Quingey et Arc-et-Senans a été identifiée en liste 2.

#### 7.4 Les continuités écologiques, la trame verte et bleue (TVB) du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE)

La fragmentation des milieux naturels et leur destruction, notamment par l'artificialisation des sols et des cours d'eau sont parmi les premières causes de perte de la biodiversité.

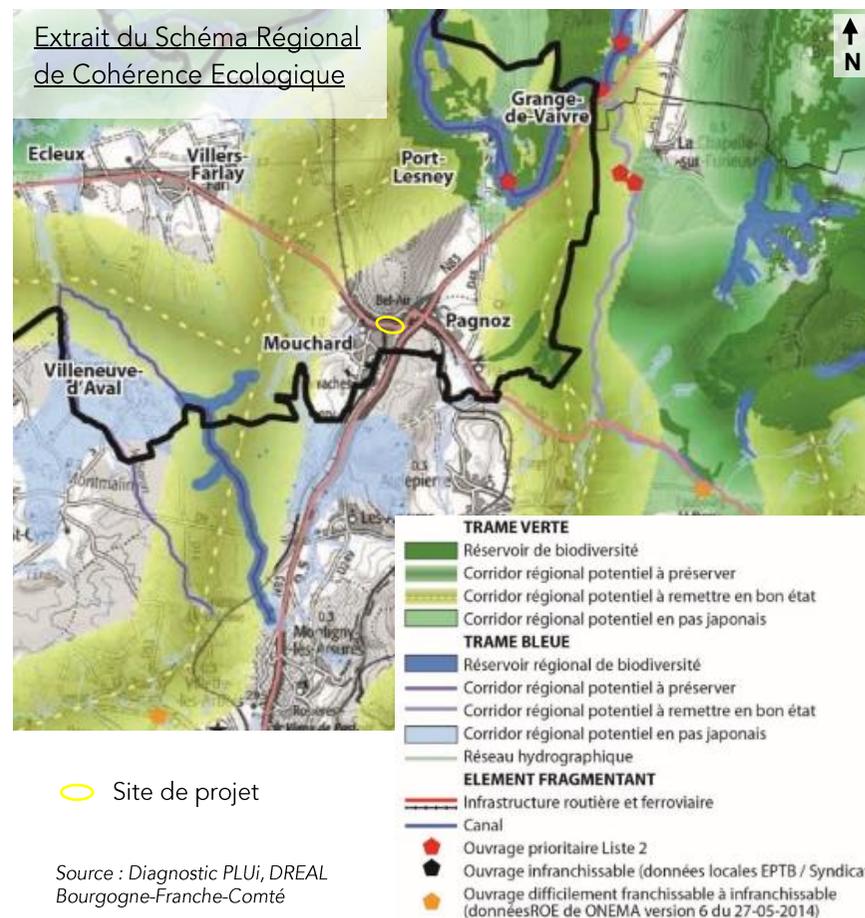
La trame verte et bleue est un outil d'aménagement du territoire qui vise à (re)constituer un réseau écologique cohérent et fonctionnel, à l'échelle du territoire national, pour permettre aux espèces animales et végétales de se déplacer pour assurer leur cycle de vie (nourriture, repos, reproduction, migration, etc.), ... en d'autres termes, d'assurer leur survie et permettre aux écosystèmes de continuer à rendre à l'homme leurs services.

La trame verte et bleue est un réseau écologique formée d'espaces naturels terrestres et aquatiques en relation les uns avec les autres nommés « **continuités écologiques** ». Les continuités écologiques sont elles-mêmes constituées de « **réservoirs de biodiversité** », correspondent à des espaces naturels de taille suffisante ayant un rôle écologique reconnue, qui sont reliés entre eux par des « **corridors écologiques** ».

Le **Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE)**, co-élaboré par l'État et le conseil régional, est le volet régional de la trame verte et bleue.

Le Schéma de Cohérence Écologique de Franche-Comté a été adopté le 2 décembre 2015.

**La zone urbaine de Mouchard, qui comprend le site de projet n'est pas concerné par un réservoir de biodiversité ou un corridor écologique identifié dans le SRCE.**



#### 7.5 La biodiversité et la trame verte et bleue (TVB) locales

Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) du territoire de la Communauté de communes Val d'Amour défini dans son rapport de présentation les enjeux de la biodiversité et la trame verte et bleue à l'échelle locale.

Le territoire de la Communauté de communes du Val d'Amour dispose d'un patrimoine écologique de grand intérêt qui s'articule autour de plusieurs entités agro-naturelles, à savoir :

- **la vallée de la Loue**, qui présente une mosaïque de milieux agro-naturels où les prairies, les zones humides et les milieux aquatiques sont bien représentés même si les espaces de grandes cultures dominent ;
- **les espaces forestiers** (forêt de Chaux, de Choiseul et de l'Argençon) en partie identifiés comme espaces naturels remarquables et parcourus par de petits cours d'eau et un réseau de mares et d'étangs de grande qualité écologique, accueillant de nombreuses espèces patrimoniales ;
- **les contreforts du Jura** formant des secteurs de pelouses et de falaises qui malgré leur faible superficie constitue des milieux d'un grand intérêt écologique.

Cette diversité des habitats permet au territoire d'accueillir de nombreuses espèces patrimoniales, avec notamment :

- le castor, l'apron du Rhône, le chabot et la lamproie dans les cours d'eau ;
- le sonneur à ventre jaune, les tritons et salamandres dans les mares et zones humides de la forêt de Chaux et de la vallée de la Loue ;
- les orchidées sur les pelouses sèches ;
- le faucon pèlerin et autres rapaces dans les zones de falaises...

Le territoire de la CCVA joue en rôle majeur comme espace de continuité écologique à l'échelle régionale. Deux grands types de corridors sont ainsi à distinguer sur le territoire :

- le corridor terrestre et aquatique lié à la Loue et à ses abords,

- les corridors nord-sud qui traversent la vallée et permettent de connecter les massifs forestiers du territoire.

Globalement, la fragmentation écologique du territoire reste modérée et elle est essentiellement liée aux infrastructures de transports et, pour certaines espèces, à la Loue.

**Le site de projet, s'inscrit dans un territoire riche en biodiversité. Cependant, étant situé en zone urbaine, il n'est pas directement concerné par les réservoirs de biodiversité et corridors écologiques identifiés localement.**

#### 7.6 La biodiversité au niveau du site de projet

Le site de projet s'inscrit en zone urbaine.

Au nord à entre la zone de parking ouest et les voies ferrées, le site accueille une végétation rudérale rase avec potentiellement quelques espèces exotiques envahissantes.



Un talus végétalisé avec une strate herbacée et arbustive est présente au droit du site, il sépare la zone de parking à l'est de l'avenue de la République et la voie d'accès à la gare.



Un espace vert en pente comprenant une strate herbacée entretenu avec deux frênes matures ainsi que plusieurs arbustes est également présent entre l'avenue de la République et la voie d'accès à la gare (accès à l'ouest). Il est traversé par un escalier en béton permettant un accès sécurisé des piétons depuis l'avenue de la République.



Concernant les milieux naturels identifiés d'intérêt écologique, l'aire d'étude élargie d'un rayon de 2km autour du site de projet, n'intercepte que **deux ZNIEFF de type I** située à l'est et au sud-ouest.

Une zone classée **APPB** est située à 2 km au sud-ouest du site de projet.

Les zones **Natura 2000 (ZCS et ZPS)** sont situées à plus de 2km du site de projet.

Le site de projet s'inscrit dans un **territoire riche en biodiversité**, mais il n'est pas concerné par un réservoir de biodiversité ou un corridor écologique identifiés dans le SRCE, ou au niveau du PLUi.

En effet, étant situé en zone urbaine, il n'est pas directement concerné par les réservoirs de biodiversité et corridors écologiques identifiés localement.

**Le patrimoine naturel du site de projet est plutôt limité** puisqu'il est composé d'un long talus végétalisé avec une strate herbacée et arbustive, un espace vert le long de l'avenue de la République ainsi que de zones de végétation rudérale, principalement rase au niveau des voies ferrées.

## 8. CONTEXTE PATRIMONIAL

Sources : Géoportail, Atlas des Patrimoines

### 8.1 Sites patrimoniaux remarquables

Un site patrimonial remarquable (SPR) est une ville, un village ou un quartier dont la conservation, la restauration, la réhabilitation ou la mise en valeur présente, du point de vue architectural, archéologique, artistique ou paysager, un intérêt public.

Les sites patrimoniaux remarquables ont été créés par la loi n° 2016-925 du 7 juillet 2016 relative à la liberté de la création, à l'architecture et au patrimoine. Ce dispositif a pour objectif de protéger et mettre en valeur le patrimoine architectural, urbain et paysager de nos territoires.

Le classement en SPR a le caractère juridique d'une servitude d'utilité publique affectant l'utilisation des sols.

**La commune de Mouchard n'est pas concernée par un classement en site patrimonial remarquable.**

### 8.2 Les sites classés et sites inscrits

Destinés à préserver les paysages remarquables, les sites classés et inscrits ont été institués par les lois du 21 avril 1906 et du 2 mai 1930, aujourd'hui intégrées dans le Code de l'environnement.

Ils ont pour objectif la protection de lieux exceptionnels, identifiés dans une liste nationale, et dont l'évolution est soumise à autorisation ou déclaration selon les cas.

**La commune de Mouchard n'est pas concernée par un site classé ou un site inscrit.**

### 8.3 Les monuments historiques

Un monument historique est un édifice, un espace, qui a été classé ou inscrit afin de le protéger, du fait de son intérêt historique ou artistique. La législation (Code du Patrimoine) distingue deux types de protection : les monuments historiques classés et les monuments historiques inscrits.

Sont classés parmi les monuments historiques, « les immeubles dont la conservation présente, au point de vue de l'histoire ou de l'art, un intérêt public ». C'est le plus haut niveau de protection et le classement s'opère à un niveau national.

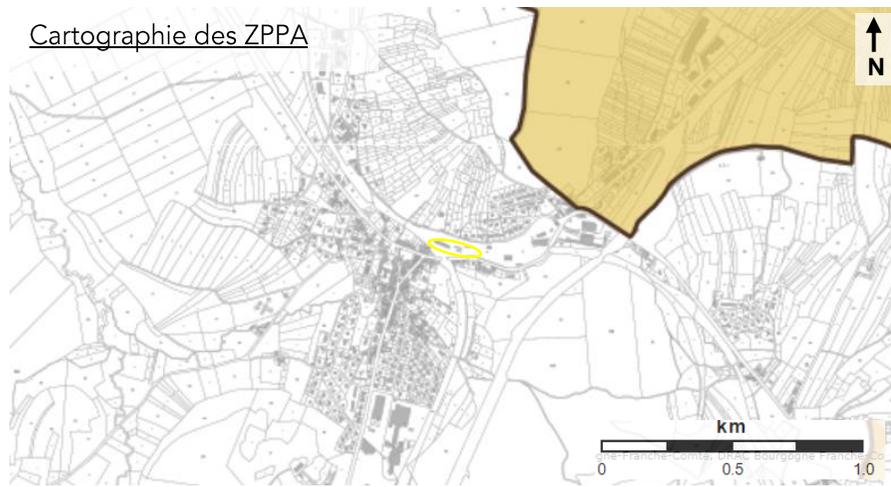
Sont inscrits parmi les monuments historiques « les immeubles qui, sans justifier une demande de classement immédiat au titre des monuments historiques, présentent un intérêt d'histoire ou d'art suffisant pour en rendre désirable la préservation ». L'inscription s'opère à un niveau régional.

La loi du 25 février 1943 instaure un périmètre de 500 m (les « abords ») autour des monuments protégés et un régime de contrôle par l'Architecte des Bâtiments de France des travaux effectués dans ce périmètre.

**La commune de Mouchard ne comprend aucun monument historique classé ou inscrit. Elle n'est pas concernée par une protection au titre des monuments historiques.**

### 8.4 Archéologie

Les zones de présomption de prescription archéologique (ZPPA) sont des zones dans lesquelles les travaux d'aménagement soumis à autorisation d'urbanisme peuvent faire l'objet de prescriptions d'archéologie préventive.



■ ZPPA      ○ Site de projet

Source : Atlas des patrimoines

Seule une large zone de **présomption de prescription archéologique** couvre la commune voisine à l'est. Elle est située à moins de 500 mètres du site de projet.

La commune de Mouchard n'est pas concernée par une zone de présomption de prescription archéologique (ZPPA). Cependant, la commune voisine Port-Lesney est couverte sur l'ensemble de son territoire par une ZPPA, situé à l'est du site de projet.

**Le site de projet est situé à environ 400 mètres de cette ZPPA.**

Le site s'inscrit dans un environnement rural, entre d'un côté du centre village et des zones résidentielles et de l'autre une zone d'activités.

La commune de Mouchard ne comprend aucun édifice ou zone protégé au titre du Code du patrimoine ou au titre du paysage.

## 9. RISQUES MAJEURS ET NUISANCES

### 9.1 Risques majeurs naturels

#### 9.1.1 Retrait gonflement des argiles

L'ensemble de la commune de Mouchard, dont le site de projet, est concernée par un risque moyen de retrait-gonflement des argiles.

#### 9.1.2 Cavités

L'ensemble de la commune de Mouchard est identifié comme un territoire avec cavités non localisées.



-  Site de projet
-  Cavité souterraine naturelle
-  Commune avec cavité non localisées

Source : Géorisques

Une cavité naturelle est localisée à l'ouest du territoire communal, à environ 900 mètres du site de projet.

Par conséquent, **le site de projet est concerné par ce risque.**

#### 9.1.3 Mouvement de terrain

La commune de Mouchard n'est identifiée comme territoire ayant fait l'objet de mouvements de terrain.

**Le site de projet n'est pas a priori concerné par ce type d'évènement.**

#### 9.1.1 Risque sismique

L'ensemble de la commune, et par conséquent le site de projet, sont concernés par un risque sismique modéré.

#### 9.1.2 Potentiel Radon

Le radon est un gaz radioactif produit par la désintégration naturelle de l'uranium présent dans les roches. Cancérigène pulmonaire, il peut présenter un risque pour la santé lorsqu'il s'accumule dans les bâtiments. La connaissance des caractéristiques des formations géologiques sur le territoire permet d'identifier les zones sur lesquelles la présence de radon à des concentrations élevées dans les bâtiments est la plus probable.

L'ensemble de la commune de Mouchard, dont le site de projet, est concerné par un potentiel de radon de catégorie 1, soit la catégorie la plus faible.



accidentelle : explosion, incendie, dispersion dans l'air de produits toxiques dans l'eau et le sol.

**Le site de projet est concerné par ce risque de transport de matières dangereuses au niveau de la voie ferrée.**

### 9.3 Les nuisances

#### 9.3.1 Bruit

##### Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPEB)

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement définit une approche commune à tous les états membres de l'Union Européenne visant à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement.

Elle a été transposée en droit français par ordonnance, ratifiée par la loi du 26 octobre 2005 et figure désormais dans le Code de l'Environnement.

Cette approche est basée sur une cartographie de l'exposition au bruit, sur une information des populations et sur la mise en œuvre de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) au niveau local.

Les cartes stratégiques du bruit 3<sup>ème</sup> génération (2017 -2022) dans le département du Jura ont été arrêtés par arrêtés préfectoral en date du 14 décembre 2018.

Les cartes stratégiques de bruit des infrastructures routières du département du Jura dont le trafic dépasse 3 millions de véhicules par an concernent les routes nationales non concédées, les routes

départementales et les voies communales dépassant ce trafic, ainsi que les autoroutes A36- A39 et A391.

La route RD 1083 (ancienne route N83) est identifiée dans la carte stratégique de bruit des infrastructures routières du PPEB du Jura ; elle est située à environ 380 mètres au sud du site de projet.

Les cartes stratégiques de bruit des infrastructures ferroviaires du département du Jura dont le trafic écoulé dépasse plus de 30000 trains par an concernent la ligne Dijon-Besançon entre la limite de département et la gare de Dole. La LGV Rhin-Rhône (Branche Est) mise en service fin 2011 écoulant un trafic inférieur au seuil d'éligibilité, n'est pas cartographiée au titre de la mise en œuvre de la directive européenne.

**Les sections de voie ferrée qui traversent la commune de Mouchard ne sont pas concernées par la carte stratégique de bruit des infrastructures ferroviaire du PPEB du Jura.**

##### Bruits de voisinage

Le département du Jura fait l'objet d'un arrêté préfectoral de lutte contre le bruit de voisinage.

**En cas de travaux pendant la période nocturne et le weekend, une demande de dérogation préalable sera nécessaire.**

#### 9.3.2 La pollution atmosphérique

L'association Atmo Bourgogne-Franche-Comté a pour objet d'établir et de mettre en œuvre une stratégie de surveillance et de communication pour son domaine d'intervention. Sa zone de compétence couvre la région Bourgogne-Franche-Comté.

Les données moyennes de l'année 2019 ont été retenues pour établir un état des lieux actuel de la pollution atmosphérique du site (l'année 2020 étant considérée non représentative du fait du contexte de crise sanitaire).

Les principaux polluants atmosphériques ont été relevés :

- Dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) ;
- Benzène (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>) ;
- Particules fines (PM<sub>10</sub>).

Ces trois polluants sont principalement liés aux émissions des transports routiers.

#### Dioxyde d'azote

La concentration moyenne de dioxyde d'azote en 2019 à Mouchard est inférieure à 24 µg/m<sup>3</sup>, soit bien inférieure à la valeur limite réglementaire fixée à 40 µg/m<sup>3</sup>.

#### Benzène

La concentration moyenne de benzène en 2019 à Mouchard est inférieure à 1 µg/m<sup>3</sup>, soit bien inférieure à la valeur limite réglementaire fixée à 5 µg/m<sup>3</sup>.

#### Particules fines (PM10)

La concentration moyenne de dioxyde d'azote en 2019 à Mouchard est inférieure à 24 µg/m<sup>3</sup>, soit bien inférieure à la valeur limite réglementaire fixée à 40 µg/m<sup>3</sup>.

**Globalement, la qualité de l'air au niveau du site du projet peut être qualifiée de très bonne.** L'ensemble des objectifs de qualité et valeurs réglementaires des principaux polluants atmosphériques sont respectés.

Concernant les risques majeurs, le site de projet est concerné par un risque **retrait-gonflement des argiles**, un risque de **cavité souterraine**, un **potentiel radon de catégorie 1**, un **risque sismique modéré** ainsi que par un **risque de transport de matières dangereuses**.

Il est également à proximité de sites pollués ou potentiellement pollués.

En cas de travaux envisagé de nuit ou le weekend, **une demande dérogation préalable à l'arrêté préfectoral « bruit »** sera nécessaire.

La qualité de l'air sur la commune peut être qualifiée de très bonne.

## ACCESSIBILITE PMR ET REAMENAGEMENT DE L'AIRE DE STATIONNEMENT DE LA GARE DE MOUCHARD – JURA



MAITRISE D'OUVRAGE : SCNF GARES & CONNEXIONS

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE  
DOSSIER DE DEMANDE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS

ANNEXE 8 – ANALYSE DES INCIDENCES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

Affaire suivie par :

AREP

Direction Management de projet AMO

16 avenue d'Ivry

75013 PARIS

Responsable de la mission :

Cécile SAILLE, Responsable opérationnelle AMO Conseil Environnement

[cecile.saillelarger@parvis.fr](mailto:cecile.saillelarger@parvis.fr)

+ 33 6 26 62 62 71

Réalisation du document :

Michèle BATITI, Chef de projet AMO Environnement

**Sommaire**

1. Evaluation des incidences du projet sur l'environnement et mesures en phase chantier .....	4
1.1 Incidences sur l'environnement en phase travaux .....	4
1.2 Définition de mesures .....	4
1.2.1 Information des riverains .....	4
1.2.2 Sensibilisation du personnel de chantier .....	4
1.2.3 Organisation du chantier .....	5
1.2.4 Circulation routière et signalisation.....	5
1.2.5 Bruit.....	6
1.2.6 Vibrations.....	6
1.2.7 Pollution du sol, des réseaux, des eaux superficielles et souterraines .....	6
1.2.8 Pollution de l'air, poussières et salissures .....	7
1.2.9 Gestion des déchets.....	7
1.2.10 Biodiversité.....	8
2. Evaluation des incidences du projet et mesures en phase exploitation	10
2.1 Impacts sur la topographie et sur les sols.....	10
2.2 Impacts sur les eaux superficielles .....	10
2.3 Eaux souterraines .....	10
2.4 Gestion des eaux pluviales sur le site .....	10
2.5 Biodiversité .....	10
2.6 Mobilité .....	11
2.6.1 Trafic ferroviaire.....	11
2.6.2 Transports urbains (bus et tram-bus).....	11
2.6.3 Stationnement .....	11
2.6.4 Circulation routière .....	12
2.6.1 Circulation mode doux et PMR.....	12
2.6.2 Voiture électrique .....	13
2.7 Qualité de l'air .....	13
2.8 Ambiance sonore .....	13
2.9 Patrimoine culturel et historique.....	13
2.10 Développement durable et changement climatique .....	13

## Préambule

L'analyse des incidences du projet sur l'environnement en phase travaux et en phase exploitation s'est basée sur :

- les résultats de l'analyse environnementale du site (diagnostic environnemental cf. annexe 7) ;
- les études de conception de niveau avant-projet (AVP) réalisées par AREP.

Cette analyse a ensuite donné lieu à des propositions de mesures d'évitement et de réduction, qui sont intégrées directement dans la conception du projet.

Ces mesures sont proportionnées aux enjeux analysés et répondent à la stratégie environnementale du concepteur (AREP) et de la maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions.

Il est important de mentionner que l'impact du projet sur l'environnement sera globalement positif pour les principales raisons suivantes :

- l'opération contribue à faciliter l'accès à tous par la mise aux normes en termes d'accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et à améliorer de l'intermodalité (connexions entre des différents modalités de transports) ;
- l'opération contribue à fluidifier les circulations au sein du parking par la mise en place d'un sens unique de circulation et la création d'un dépose-minute et à améliorer la sécurité notamment concernant les circulations des bus (plus de manœuvres en marche arrière) ainsi que pour les piétons et cycles par la création d'un parvis et des cheminements piétons et cycles ;

- l'opération permet de favoriser le transport ferroviaire, en tant que mode de transport à faible impact carbone, ainsi que les transports collectifs de façon plus globale, permettant de réduire l'usage de la voiture particulière ;
- l'opération a été conçue de manière à limiter l'empiètement sur de nouvelle emprise et de maintenir les espaces végétalisés existants ;
- l'opération est accompagnée de la mise en place d'ombrières photovoltaïques au niveau du parking permettant à la fois de créer des zones d'ombres en été, et à l'abri de la pluie pour les autres saisons et de produire de l'énergie à partir d'une source renouvelable.

## 1. EVALUATION DES INCIDENCES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES EN PHASE CHANTIER

### 1.1 Incidences sur l'environnement en phase travaux

Les impacts potentiellement négatifs liés à la réalisation des travaux seront les suivants :

- Bruit et envols de poussières liés aux engins de chantier ;
- Perturbation de la circulation routière liée aux rotations de poids-lourds ;
- Risques de pollution accidentelle des sols et des eaux souterraines ;
- Impacts sur la faune et la flore ;
- Production de déchets.

Les impacts liés à la réalisation des travaux seront largement réduits grâce à l'application de principes décrits dans une **Notice de Respect de l'Environnement** (NRE), qui sera intégrée au Dossier de Consultation des Entreprises et qui mentionnera toutes les mesures à appliquer pendant toute la durée du chantier.

Cette notice sera rédigée par le MOA et imposée à toutes les entreprises de travaux en tant que pièce contractuelle du marché.

Un Schéma Organisationnel d'un Plan Assurance Environnement (SOPAE) sera demandé aux entreprises lors des appels d'offre ; ce document préfigure le contenu du futur Plan d'Assurance Environnement (PAE) du chantier et définit les engagements pris par l'entreprise en matière de préservation de l'environnement.

### 1.2 Définition de mesures

Les principales mesures proposées pendant la phase chantier, et qui seront retranscrites dans la Notice de Respect de l'Environnement, sont décrites ci-dessous.

#### 1.2.1 Information des riverains

L'information des riverains est essentielle pour limiter la perception des nuisances liées au chantier et réduire les plaintes. Cette communication portera sur :

- la durée du chantier et les périodes de travaux ;
- la modification du plan de circulation, des accès et des places de stationnement ;
- le bruit et les vibrations occasionnés par les engins : les riverains seront informés des phases du chantier les plus bruyantes et des raisons pour lesquelles elles le sont ;
- les risques de salissures et d'envol de poussières.

#### 1.2.2 Sensibilisation du personnel de chantier

La sensibilisation du personnel dès le démarrage du chantier sur les comportements à adopter et sur la gestion des nuisances et pollutions est essentielle pour la bonne application des consignes.

Les équipes, y compris les sous-traitants, fournisseurs, conducteurs d'engins ou de camions, doivent être sensibilisées à la démarche et informées sur la réglementation et les préconisations à respecter vis-à-vis du contexte environnemental durant toute la durée des travaux.

Cette sensibilisation portera notamment sur :

- les risques de pollution ;
- la gestion de déchets et les obligations contractuelles imposées par le maître d'ouvrage ;
- les comportements favorables à la réduction des nuisances telles que salissures et poussières ;
- les comportements favorables et le respect des consignes de limitation du bruit ;
- les pratiques associées pour la limitation des consommations d'eau et d'énergie ;
- la préservation des existants, de la végétation, et le respect du milieu naturel autour et sur le chantier ;
- les règles de bonne conduite et de respect des normes de sécurité vis-à-vis de l'utilisation des engins, des matériaux et déchets dangereux.

### 1.2.3 Organisation du chantier

Après obtention des autorisations nécessaires pour exécuter les travaux, que ce soit au niveau de l'occupation des terrains ou des circulations sur les voies publiques, les installations et les accès au chantier seront faits de manière à éviter tout préjudice aux activités et commerces voisins, ainsi qu'aux riverains.

Cela implique :

- de prendre les dispositions nécessaires (clôtures, protections,...) pour prévenir toute dégradation des existants ;
- de laisser en permanence un accès facile et direct aux zones de travail pour permettre aux véhicules et personnels de secours et de lutte contre l'incendie d'intervenir rapidement ;

- de maintenir l'accès aux agents des services publics, gestionnaires de réseaux et concessionnaires jusqu'à leurs installations et équipements respectifs ;
- de maintenir en permanence les accès aux propriétés riveraines ;
- de limiter au maximum son impact sur la faune et la flore (cf. paragraphe 1.2.10) ;
- de prendre toutes les dispositions pour éviter l'intrusion de tiers ou véhicules étrangers à l'intérieur des emprises du chantier ;
- en cas de découverte non prévue de vestiges archéologiques dans les emprises du chantier, l'entreprise est tenue d'avertir le maître d'oeuvre dans les plus brefs délais.

### 1.2.4 Circulation routière et signalisation

La gestion du chantier (accès, circulations, circuits d'approvisionnement...) impose d'organiser l'emplacement des installations de manière à minimiser leur impact sur la circulation et le voisinage, en intégrant les contraintes suivantes :

- tous les itinéraires des véhicules d'approvisionnement ou d'évacuation des matériaux, les déviations et restrictions de flux automobiles, même temporaires, sont soumis, préalablement au démarrage des travaux, aux services compétents des gestionnaires des voiries et de police et font l'objet d'un dossier comprenant un plan de circulation ;
- l'entreprise utilisera les voiries publiques et les itinéraires d'accès au chantier devront être balisés et respectés y compris par ses sous-traitants et fournisseurs (le stationnement des véhicules en dehors des zones prédéfinies est formellement interdit) ;
- lorsque le chantier le permet, toutes les opérations de chargement ou déchargement s'effectuent obligatoirement dans l'emprise du chantier ;

- les rotations de véhicules sont organisées de manière à éviter des files d'attente débordant sur la voie publique ;
- les marches arrière sont interdites sur les voies publiques.

## 1.2.5 Bruit

Les chantiers constituent une activité bruyante, dont l'impact varie en fonction de la nature des travaux, des contraintes et de la configuration du site. Le bruit peut avoir des conséquences importantes sur la santé (de la modification du comportement à des lésions irréversibles des capacités auditives).

Pendant le chantier, les entreprises sont tenues :

- de définir les horaires de chantiers conformément au règlement sanitaire départemental, aux arrêtés préfectoraux et municipaux en vigueur ;
- d'obtenir les dérogations à ces arrêtés, le cas échéant, pour être autorisées à utiliser des plages horaires spécifiques à certains engins bruyants, ou pour l'aménagement d'horaires indispensables à la réalisation des travaux ;
- d'éviter les comportements individuels inutilement bruyants ;
- d'utiliser des matériels homologués et d'être en mesure de fournir toutes les attestations sur les matériels homologués ;
- d'implanter les matériels très bruyants à l'écart possible des riverains ;
- d'identifier les travaux les plus bruyants pour permettre leur planification ou leur adaptation ;
- limiter les travaux de découpe sur le chantier ;
- réduire les bruits de voix (par l'utilisation des talkies-walkies par exemple).

## 1.2.6 Vibrations

Les travaux mettant en œuvre des engins mécaniques puissants, notamment pour les travaux de terrassement, doivent faire l'objet d'une attention particulière vis-à-vis de la propagation des vibrations dans l'environnement.

Un état des lieux préalable des bâtiments situés à proximité du chantier pourra être réalisé en présence d'un huissier et du propriétaire.

## 1.2.7 Pollution du sol, des réseaux, des eaux superficielles et souterraines

Les stockages, les travaux et la circulation d'engins génèrent des risques de pollution des sols, des réseaux, des eaux superficielles (par ruissellement) ou souterraines (par infiltration) qu'il est nécessaire de maîtriser.

Pour éviter toute pollution du sol et des eaux superficielles et souterraines, l'entreprise devra prendre les précautions suivantes :

- ne pas réaliser de vidange de véhicules sur site ;
- ne pas déverser les résidus de produits dangereux dans les réseaux d'assainissement ;
- s'assurer que le chantier dispose, en quantité suffisante, de produits de neutralisation, absorbants, kits de dépollution, en cas de pollution accidentelle (huiles, hydrocarbures,...) afin d'éviter une dispersion de cette pollution et son infiltration dans le sol ;
- stocker dans des bacs adaptés tous les produits pouvant présenter un danger pour la qualité des eaux et du sol en cas de déversement accidentel ;

- prendre les précautions nécessaires afin d'éviter toute contamination du sol et eaux souterraines lors de l'approvisionnement des engins ;
- nettoyer les outils, matériels et équipements souillés lors des travaux (notamment les toupies et pompes à béton) exclusivement sur des zones spécialement prévues à cet usage (tous les résidus de béton devant être évacués vers une zone de dépôt autorisée) ;
- les entreprises doivent mettre en place des moyens appropriés pour recueillir et traiter, avant rejet, les eaux usées et effluents de chantier s'il y a lieu.

### 1.2.8 Pollution de l'air, poussières et salissures

Les sorties d'engins et de camions du chantier provoquent des dépôts de terre et boue sur la voie publique, en particulier lors des phases de terrassement ou de démolition. Les chantiers de démolition peuvent aussi provoquer des nuages de poussières altérant la qualité de l'air et salissant les parcelles et façades voisines. Ces poussières sont très mal perçues par les riverains et sont susceptibles d'avoir des conséquences sanitaires, pouvant nuire également à la faune et à la flore locale.

Les mesures suivantes seront prescrites aux entreprises :

- mettre en place les dispositifs d'isolation nécessaires pour éviter toute projection, toute dispersion de poussières dans l'air lors des travaux ;
- disposer des certifications nécessaires en cas de travaux avec présence d'amiante ou d'autre matière dangereuse, spécifiques à ces modes opératoires particuliers (confinement et calfeutrage des zones dangereuses, personnel qualifié) ;
- éviter que les déchets et emballages ne soient emportés par le vent ;
- ne brûler ni produits, ni déchets sur le chantier ;

- ne pas utiliser de produits pulvérulents par jour de vent important ;
- utiliser et faire utiliser du matériel approprié respectant les normes en termes d'émissions atmosphériques ;
- couper les moteurs des véhicules en stationnement (y compris pendant les livraisons si le déchargement ne requiert pas le fonctionnement du moteur) ;
- arroser les pistes.

### 1.2.9 Gestion des déchets

Les travaux de bâtiments, d'infrastructure ferroviaire et de VRD génèrent des quantités importantes de déchets qui doivent être gérés avec un triple objectif : protection de l'environnement et de la santé, amélioration des résultats économiques et valorisation de l'image du chantier.

Il est important de rappeler que la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte fixe un **objectif de 70 % de valorisation des déchets du BTP en 2020**.

Le Groupe Public Ferroviaire s'est engagé dans une politique de gestion des déchets dont l'objectif est de mieux valoriser les déchets générés.

De manière générale, les engagements SNCF impliquent pour l'entreprise de travaux :

- de mener une réflexion pour réduire les quantités de déchets générés à la source et produire des déchets les moins dangereux pour l'environnement et la santé ;
- de mener une réflexion en amont pour réemployer ou valoriser les matériaux extraits/déposés dans le cadre du projet ;
- de mener une réflexion pour éliminer les déchets au plus près du site pour limiter les coûts et les nuisances environnementales liées au transport ;

- d'être en possession de toutes les autorisations nécessaires pour le stockage éventuel de déchets en dehors des emprises du chantier;
- pour les déchets inertes mis en remblais, d'être en mesure de prouver leur caractère inertes;
- de définir une zone de tri ;
- de stocker temporairement les déchets dans l'emprise du chantier sur les zones affectées à cet usage et triés selon leur nature, les besoins et l'avancement des travaux ;
- d'éviter que les déchets et emballages ne soient emportés par le vent et de bâcher les bennes contenant des déchets fins ou pulvérulents ;
- d'éviter le mélange des déchets inertes, non dangereux, emballages, avec les déchets dangereux (stockages spécifiques notamment, facilement identifiables) ;
- d'emballer, étiqueter et stocker les déchets dangereux avant de les confier à des filières agréés dans des conditions ne présentant aucun danger pour l'environnement et la santé (conteneurs étanches) ;
- d'éliminer ou faire éliminer ses déchets dans des installations adéquates de recyclage ou de stockage-respectant les normes en vigueur et agréées ;
- de s'assurer de la traçabilité des éventuels déchets dangereux par des bordereaux de suivi des déchets, de fournir une copie de ces bordereaux au maître d'ouvrage et transmettre un registre de suivi des déchets.

Il est notamment interdit :

- d'abandonner les déchets ;
- de brûler les déchets ;
- de déposer des déchets dans des installations non prévues à cet effet.

Un Schéma d'Organisation de la Gestion et de l'Élimination des Déchets (SOGED) sera demandé aux entreprises lors des appels d'offre ; ce document permettra de définir les engagements pris par l'entreprise en matière de gestion concrète des déchets de chantier.

#### 1.2.10 Biodiversité

Les travaux réalisés peuvent potentiellement avoir un impact sur la faune et la flore de la zone de chantier, mais également sur une zone plus étendue (incluant les zones de circulation, de stockage, les bases travaux...).

**Au vu des enjeux limités de la biodiversité sur le site, cet impact est considéré comme faible.**

Cependant, il est nécessaire de mettre en place des mesures adaptées, permettant la **préservation des zones de végétation existantes**.

Les mesures suivantes seront imposées aux entreprises par l'intermédiaire de la Notice de Respect de l'Environnement :

- **Conserver les zones végétalisées en l'état** (l'espace vert le long de l'avenue de la République et le long talus végétalisée au droit du site), qui pourraient constituer des habitats de reproduction et d'alimentation d'espèces d'oiseaux ou de reptiles, y compris d'espèces protégées ;
- **Mettre en place les mesures de protection de ces zones végétalisées**, à définir contradictoirement par piquetage au démarrage du chantier avec le maître d'œuvre et l'entreprise de travaux (clôtures provisoires ou tout autre dispositif) avant le début du chantier ;

- **Adapter l'éclairage pour les chiroptères et les hétérocères** : orientations des lampadaires vers le bas (verre plat de préférence), spectre lumineux de préférence dans le jaune, diminuer autant que possible la puissance lumineuse ;
- Respecter les préconisations concernant le risque de dissémination des espèces exotiques envahissantes pendant le chantier ;
- **Installer des panneaux d'information** sur le respect de ces mesures à l'intention du personnel de chantier.

## 2. EVALUATION DES INCIDENCES DU PROJET ET MESURES EN PHASE EXPLOITATION

*Afin de faciliter la lecture de ce chapitre, l'analyse des incidences et les mesures proposées sont traitées par thématique.*

### 2.1 Impacts sur la topographie et sur les sols

Le projet maintient la topographie en place. Les impacts seront uniquement en phase chantier et de manière limitée, puisque le projet prévoit de réorganiser le site sur son emprise actuelle et nécessitera des terrassements superficiels, afin de notamment permettre la reprise des enrobés existants.

Les études géotechniques permettront de définir les paramètres physiques du sol et ainsi définir les choix techniques possible à œuvre pour les différents aménagements.

### 2.2 Impacts sur les eaux superficielles

Le site de projet est localisé à environ 350 m au nord-est du cours d'eau de Larine, à environ 2 km du cours d'eau du Froideau et à plus de 3 km au sud-ouest du cours d'eau de la Loue.

Le projet n'aura pas d'impact sur les eaux superficielles, puisqu'aucun effluent ne les affectera.

### 2.3 Eaux souterraines

Les aménagements prévus étant des aménagements de surface (pas de création de sous-sols), ils ne devraient pas être en interface avec les eaux souterraines.

### 2.4 Gestion des eaux pluviales sur le site

Le projet prévoit une légère augmentation de la surface imperméabilisée avec une extension de la zone de parking de 240 m<sup>2</sup> pour la création d'un parking de service clôturé, la création d'un local technique de 60m<sup>2</sup>, ainsi qu'un cheminement piéton et cycles au nord du parking ouest. Ces aménagements sont situés dans la zone entre le parking à l'ouest du site et les voies ferrées.

Pour le revêtement de cette extension, le maire d'ouvrage étudie l'option d'un revêtement de dalles alvéolaires ou en stabilisé, plus perméable qu'un revêtement de type enrobés.

La gestion des eaux pluviales sera, comme actuellement, avec **un rejet directement dans le réseau d'assainissement des eaux pluviales présent.**

Ce rejet fera l'objet d'une convention avec le gestionnaire du réseau. La maîtrise d'œuvre envisage d'ores et déjà d'accompagner ce rejet avec un traitement préalable des eaux pluviales, notamment celles ruisselantes sur les zones de stationnement, avec la mise en place d'un **séparateur d'hydrocarbure de type gravitaire.**

### 2.5 Biodiversité

Le projet prévoit la mise en œuvre de mesures en phase travaux (cf. paragraphe 1.2.10).

Compte tenu des faibles enjeux écologiques du site, le projet n'aura pas d'impact négatif sur la biodiversité.

En effet, l'extension de l'emprise au sol pour la création d'une zone de parking services et d'un local technique prend place dans une zone située

entre le parking ouest actuel et les voies ferrées et accueillant une végétation rudérale rase avec potentiellement quelques espèces exotiques envahissantes.

La conception du projet prévoit la conservation des zones végétalisées et des arbres existants, ainsi que des plantations supplémentaires au niveau du long talus au droit du site. Il s'agira principalement de compléter cet espace avec quelques arbres afin d'avoir une combinaison des 3 strates végétales : strate herbacée, strate arbustive et strate arborée, plus favorable au développement de la biodiversité.

Les nouvelles plantations seront réalisées avec des essences locales, compatibles avec les prescriptions du PLU intercommunal.

De plus, il est prévu d'accompagner ces nouvelles plantations d'arbres avec la mise en place de nichoirs favorable pour l'avifaune (passereaux).

Pour l'entretien de ces espaces, une gestion différenciée sera mise en place, adaptée à la valorisation de la biodiversité (fauche et tonte hautes, résidus laissés sur place, respect d'une saisonnalité adaptée, pas d'introduction de nouvelles espèces).

Conformément à la réglementation, la plantation d'espèces exotiques envahissantes sera interdite, ainsi que l'utilisation de produits phyto-pharmaceutiques, sauf dans les zones où les conditions de sécurité admettent une dérogation.

## **2.6 Mobilité**

### **2.6.1 Trafic ferroviaire**

Le projet n'a pas d'impact sur le trafic ferroviaire. La desserte au niveau de la Gare de Mouchard sera inchangée dans le cadre de la mise en accessibilité PMR et réaménagement du PEM.

### **2.6.2 Transports urbains (bus et tram-bus)**

Le projet n'a pas d'impact sur le nombre de lignes de bus et leur fréquence de desserte.

Cependant le réaménagement du PEM, prévoit le déplacement des emplacements des bus le long du quai de la gare ferroviaire, permettant ainsi d'assurer la continuité pour l'accessibilité PMR (pentes aux normes) et également de sécuriser la circulation au droit du site par la mise en place d'une circulation en sens unique évitant ainsi les manœuvres en marche arrière des bus, potentiellement accidentogène.

### **2.6.3 Stationnement**

L'actuelle aire de stationnement offre une capacité de stationnement globale de 118 places véhicules et de 3 emplacements pour les bus.

On rappelle que le taux d'occupation actuelle de l'aire de stationnement pour les véhicules voyageurs est de 65% de sa capacité.

Le réaménagement des différentes zones de stationnement sera réalisé dans l'emprise actuelle légèrement agrandie au nord du site entre la zone de parking ouest et les voies ferrées. Ce réaménagement permet de créer un dépose-minute pouvant contenir 3 véhicules simultanément, maintient la

capacité des 3 emplacement de bus, mais entrainera la suppression de 28 places de stationnement véhicules au bénéfice d'un site plus lisible, plus accessible et plus confortable pour les voyageurs et également plus favorable au développement de l'intermodalité.

Ainsi le parking devant le bâtiment Voyageurs comprendra 13 places contre 18 actuellement. Il offrira 2 places PMR, 2 places de stationnement avec bornes de recharge électrique, 1 place livraison et 8 places de stationnement courte durée.

Le parking « est » comprendra 14 places contre les 26 actuellement présents.

Le réaménagement du parking « ouest » comprendra 51 places de stationnement Voyageurs contre 67 places actuels et comprendra un dépose-minute ainsi qu'une ombrière photovoltaïque.

L'actuel parking de services deviendra un espace parking voyageurs de 7 places de stationnement comme actuellement, mais dont les emplacements seront matérialisés au sol.

Un espace de stationnement supplémentaire pour le stationnement des véhicules de service sera réalisé au nord en limite de la zone de parking ouest. Il aura une capacité de 4 places de stationnement et sera clôturé.

**Le projet prévoit une diminution de 28 places de stationnement, soit de 24 % de l'offre de stationnement au bénéfice des modes de déplacement doux et d'une meilleure lisibilité et accessibilité du site.**

**Cette diminution permettra toujours de répondre au besoin de stationnement actuel pour les véhicules voyageurs et également à une éventuelle augmentation de ce besoin.**

## 2.6.4 Circulation routière

La réorganisation du site avec la mise en place d'une circulation en sens unique avec une entrée et une sortie distinctes pour la desserte de la gare, tant pour les véhicules légers que pour les bus, permettra de fluidifier et de sécuriser la circulation au droit du PEM.

A l'échelle urbaine, l'impact du projet sur la circulation sera globalement positif car le projet permettra de faciliter l'usage des transports collectifs et ainsi de réduire l'usage de la voiture particulière.

Le réaménagement du site entraine une diminution de l'offre de stationnement au bénéfice notamment des déplacements doux.

### 2.6.1 Circulation mode doux et PMR

La réorganisation du site s'accompagne de la création d'une voie mixte pour les déplacements doux (piétons et vélos), ainsi que de la création d'un abri vélos.

L'accès actuel piéton depuis l'avenue de la république sous forme d'un escalier sera repris avec notamment la reprise des emmarchements ainsi que la mise en place de mains courantes et bandes podotactiles.

L'ensemble du site sera accessible pour les personnes à mobilité réduite (PMR) avec la création de 2 places de stationnement PMR devant le bâtiment Voyageurs présentant une continuité PMR jusqu'à l'entrée.

Le déplacement des emplacements de bus le long du quai permet également d'assurer une continuité PMR entre l'offre de transport ferroviaire et l'offre de transport collectif urbain (bus).

### 2.6.2 Voiture électrique

Le réaménagement de l'aire de stationnement s'accompagne de la création de 2 places de stationnement avec des bornes de recharge électrique favorable pour le développement de ce mode de déplacement plus durable.

## 2.7 Qualité de l'air

L'impact de l'opération sur la qualité de l'air est à considérer à deux échelles :

- **à l'échelle du site** : Le projet n'engendre pas d'augmentation du trafic ni pour les véhicules légers, ni pour les bus et par conséquent, le projet n'aura pas d'incidences négatives sur la qualité de l'air ;
- **à l'échelle de l'agglomération** : la réalisation du projet aura pas d'impact sur la qualité de l'air.

## 2.8 Ambiance sonore

Tout comme pour la qualité de l'air, l'impact du projet sur le bruit doit être appréhendé à une échelle globale.

Le projet ne prévoyant pas d'augmentation de la capacité d'accueil ni pour les véhicules légers et ni pour les bus, il n'entraînera d'augmentation du trafic, et par conséquent n'aura pas d'incidences négatives sur l'ambiance sonore locale ou à l'échelle du territoire.

On peut même supposer qu'avec la mise en place en sens unique, la fluidification du trafic ainsi que l'absence de marche arrière pour les bus (absence de fonctionnement de l'avertisseur sonore de marche-arrière) permettent d'améliorer légèrement l'ambiance sonore locale.

## 2.9 Patrimoine culturel et historique

Aucun élément de patrimoine culturel et historique n'a été recensé aux abords du site.

Conformément aux dispositions du Code du patrimoine, toute découverte à caractère archéologique qui surviendrait durant les travaux fera l'objet d'une déclaration immédiate auprès du Service Régional de l'Archéologie. Cette procédure engendrerait l'arrêt des travaux.

## 2.10 Développement durable et changement climatique

Dans le contexte actuel du changement climatique, le projet prévoit une démarche de développement plus durable par l'installation d'ombrières photovoltaïques sur le parking.

Cette installation permettra de produire de l'énergie à partir d'une ressource renouvelable et également de créer des zones d'ombres pour les véhicules, favorables pendant la période estivale.

## ACCESSIBILITE PMR ET REAMENAGEMENT DE L'AIRE DE STATIONNEMENT DE LA GARE DE MOUCHARD – JURA



MAITRISE D'OUVRAGE : SCNF GARES & CONNEXIONS

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE  
DOSSIER DE DEMANDE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS

ANNEXE 9 – AUTOEVALUATION DU MAITRE D'OUVRAGE

Affaire suivie par :

AREP

Direction Management de projet AMO

16 avenue d'Ivry

75013 PARIS

Responsable de la mission :

Cécile SAILLE, Responsable opérationnelle AMO Conseil Environnement

[cecile.saillelarger@parvis.fr](mailto:cecile.saillelarger@parvis.fr)

+ 33 6 26 62 62 71

Réalisation du document :

Michèle BATITI, Chef de projet AMO Environnement

## Sommaire

1. Compétences et responsabilités pour la prise en compte de l'environnement .....	3
2. Application de l'article R 122-2 du code de l'environnement .....	3
3. Réalisation d'un diagnostic environnemental .....	4
3.1 Pré-diagnostic environnemental du site .....	4
3.2 Echanges avec les services de l'Etat et les collectivités.....	4
4. Analyse globale des incidences du projet sur l'environnement et définition des mesures ERC.....	5
5. Conclusion de l'auto-évaluation du maître d'ouvrage.....	5

## 1. COMPETENCES ET RESPONSABILITES POUR LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT

SNCF Gares & Connexions, en tant que MOA du projet, a confié à AREP une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage en environnement qui consiste à :

- Réaliser un pré-diagnostic environnemental du site ;
- Analyser les procédures administratives liées au Code de l'environnement applicables à l'opération ;
- L'accompagner dans ses échanges avec les services de l'Etat concernés par le projet ;
- Analyser les incidences de l'opération sur l'environnement et proposer des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation si nécessaire.

**Le maître d'ouvrage est garant de la prise en compte des enjeux environnementaux dans la conception du projet et de l'intégration des mesures d'évitement et de réduction par la maîtrise d'œuvre.**

## 2. APPLICATION DE L'ARTICLE R 122-2 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

Les rubriques de l'annexe de l'article R 122-2 potentiellement applicables au projet ont fait l'objet d'une analyse.

Rubrique 41 : Aires de stationnement ouvertes au public, dépôts de véhicules et garages collectifs de caravanes ou de résidences mobiles de loisirs

La gare actuelle possède d'ores et déjà des espaces de stationnement pour les véhicules (118 places) et 3 emplacements pour les bus.

Le réaménagement du site implique le déplacement des 3 emplacements de bus le long du quai et des modifications au niveau de l'organisation des zones de parking entraînant une diminution capacitaire (- 28 places véhicules voyageurs) au profit de l'intermodalité et une meilleure accessibilité et lisibilité du site.

Cette diminution de l'offre de stationnement pour les véhicules voyageurs ne remet pas en cause le besoin actuel en termes de stationnement et permettra également de répondre à une légère augmentation du besoin.

Au total, le projet permettra d'avoir 90 places de stationnement, dont :

- 2 places PMR,
- 2 places taxi,
- 2 places avec bornes de recharge électrique ;
- 6 places de courte durée ;
- un dépose-minute d'une capacité de 3 véhicules ;
- une place livraison ;
- 4 places de stationnement pour les véhicules de services.

L'annexe de l'article R.122-2 du Code de l'environnement décrit dans sa rubrique 41 a) que sont soumises à examen au cas par cas les « *aires de stationnement ouvertes au public de 50 unités et plus.* »

**L'opération entre donc dans le cadre de la rubrique 41 a).**

### 3. REALISATION D'UN DIAGNOSTIC ENVIRONNEMENTAL

#### 3.1 Pré-diagnostic environnemental du site

La première phase d'analyse environnementale a consisté à réaliser un **pré-diagnostic environnemental du site** (cf. annexe 7), selon la méthodologie suivante :

- Analyse des données publiques disponibles (Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, Banque de données du Sous-Sol du BRGM, DREAL) ;
- Analyse des études et diagnostics déjà réalisés sur le site ;
- Visite de site ;
- Entretien avec la MOA et l'exploitant du site.

La méthodologie de ce diagnostic s'est basée sur la notion de **proportionnalité de l'analyse au regard des enjeux pré-identifiés**, comme le mentionne le code de l'environnement dans le cadre d'une procédure d'évaluation environnementale.

Au vu des enjeux environnementaux identifiés dans ce pré-diagnostic ainsi que la nature et l'emprise du projet, il n'a pas paru nécessaire de réaliser des études thématiques complémentaires (diagnostic écologique, étude pollution des sols, etc.).

#### 3.2 Echanges avec les services de l'Etat et les collectivités

Une démarche de concertation avec les services de l'Etat et les collectivités a été engagée par la maîtrise d'ouvrage et sera poursuivie tout au long du projet. L'objectif de ces rencontres est de présenter le projet et de **recueillir les avis et recommandations**, afin de les **intégrer à la conception du projet**.

#### 4. ANALYSE GLOBALE DES INCIDENCES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET DEFINITION DES MESURES ERC

Sur la base du pré-diagnostic environnemental réalisé et des études de conception du projet, une analyse des incidences du projet sur l'environnement a été réalisée pour la phase travaux et la phase exploitation.

Les thématiques analysées sont celles que l'on trouve dans une étude d'impact, en respectant le **principe de proportionnalité** de l'analyse.

Cette analyse a ensuite permis de définir des mesures, selon la séquence « éviter, réduire, compenser ».

Au vu des enjeux environnementaux identifiés dans ce pré-diagnostic ainsi que la nature et l'emprise du projet, les mesures ERC intégrées à la conception du projet sont principalement la conservation des zones végétalisées et arbres existants avec la plantation de nouveaux arbres et la mise en place de nichoirs, un prétraitement des eaux pluviales avant le rejet dans le réseau d'assainissement existant, ainsi que la fluidification de la circulation au droit du site avec la mise en place d'un sens unique et une entrée pour les véhicules distincte de la sortie.

Les autres mesures ERC prévus permettent de réduire les nuisances du projet pendant la phase chantier et limiter le risque de pollution.

**L'ensemble de ces éléments d'analyse se trouve en annexe n°8.**

#### 5. CONCLUSION DE L'AUTO-EVALUATION DU MAITRE D'OUVRAGE

Considérant la méthodologie d'études et de gestion de projet telle que décrite ci-dessus, le maître d'ouvrage considère que **les grands principes de la procédure d'évaluation environnementale sont déjà mis en œuvre** :

- réalisation d'un diagnostic environnemental constituant un outil d'aide à la décision pour le maître d'ouvrage ;
- analyse des impacts environnementaux par un AMO environnement spécialisé dans la gestion de projets urbains et ferroviaires ;
- définition de mesures d'évitement et de réduction, puis intégration dans la conception du projet.

**A ce titre, le maître d'ouvrage juge que l'évaluation environnementale n'est pas nécessaire pour ce projet.**

Les mesures présentées dans le présent dossier (annexe n°8) ont **valeur d'engagement** et seront mises en place sous sa responsabilité.