

Direction régionale de
l'environnement,
de l'aménagement et du logement
de Poitou-Charentes
Service connaissance des territoires
et évaluation
Division intégration et évaluation
environnementale

Poitiers, le

30 OCT. 2013

Avis de l'Autorité environnementale

Décret n° 2009-496 du 30 avril 2009
Décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011

Nos réf. : SCTE/DIEE – **N°1385**

Courriel : scte.dreal-poitou-charentes@developpement-durable.gouv.fr
S:\SCTE-DEE\dossiers_instruits\79\Infrastructures\Projets_locaux_infrastructure\Niort terminal\Niort
terminal_avisAE_Niort terminal_(vsfinale).odt

Contexte du projet

Demandeur : **Syndicat mixte ouvert Niort Terminal**

Intitulé du dossier : **Projet de plate-forme multimodale Niort Terminal – Site de Saint Florent**

Lieu de réalisation : **Commune de NIORT (79)**

Le dossier est soumis :

- à enquête publique (article L123-2 du code de l'environnement)
- à mise à disposition du public (article L122-1-1 du code de l'environnement)

Date de saisine de l'autorité environnementale : **30 septembre 2013**

Date de l'avis de l'Agence Régionale de Santé : **17 octobre 2013**

Date de l'avis du Préfet de département : **16 octobre 2013**

Contexte réglementaire

Les éléments détaillés relatifs au contexte réglementaire du présent avis sont reportés en annexe. Le présent avis porte sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont il est tenu compte des préoccupations environnementales dans le projet. Il est porté à la connaissance du public et du maître d'ouvrage et fait partie constitutive du dossier en cas d'enquête publique. Il vise en particulier à éclairer le public sur la manière dont le pétitionnaire a pris en compte les enjeux environnementaux.

1 - CONTEXTE ET ENJEUX DU PROJET.

Le projet Niort terminal, inscrit au Contrat de Projets États Région (CPER) 2007/2013, consiste à aménager une plate-forme route – rail permettant le report du trafic de marchandises en lien avec le Port autonome de La Rochelle, sur le site d'une ancienne plate-forme ferroviaire désaffectée, qu'il s'agit de rendre à nouveau fonctionnelle.

L'objectif est de faire de ce site un lieu de stockage tampon, où seront réalisées des opérations de manutention pour le transfert rail-route et de reconstitution de trains complets en fonction des besoins des zones d'activités du sud Deux-Sèvres. Ce projet permettra aussi au port de La Rochelle de doubler sa capacité actuelle de stockage de conteneurs (« port sec » du Grand Port Maritime de La Rochelle).

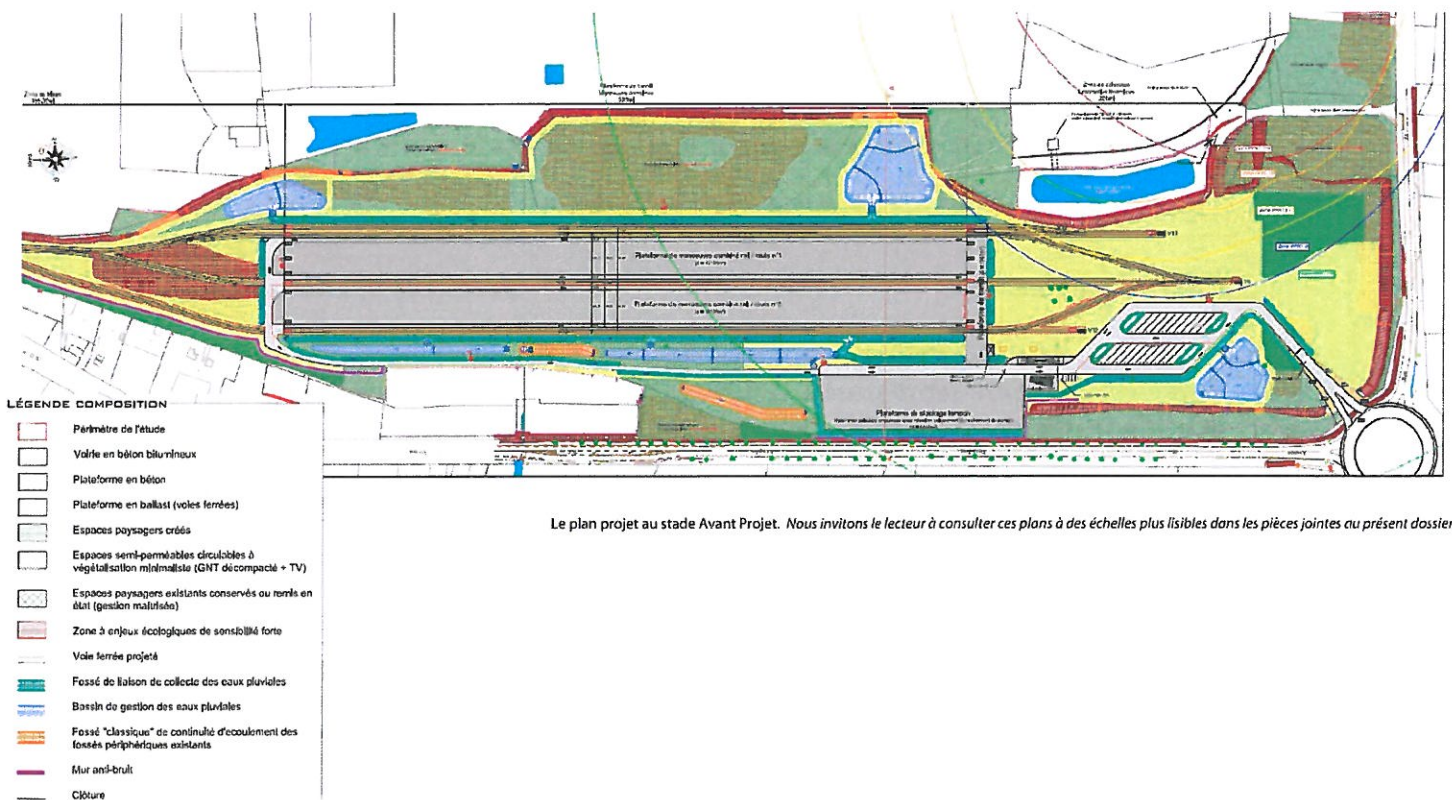
L'activité sur le site de Niort Terminal devrait connaître une montée en puissance progressive au fur et à mesure de la mise en service de ses plate-formes. Dans une première phase, un seul train, d'une longueur maximale de 500 m (20 wagons, soit 20 conteneurs) sera traité à la fois sur le site. Le rythme d'exploitation, d'un train par semaine au départ, devrait augmenter jusqu'à quatre trains par semaine, après quelques années d'exploitation. L'exploitation d'un train représente en théorie maximale un trafic de 80 poids lourds, entrées et sorties confondues.

A plus long terme, avec la mise en service de la seconde plate-forme, il pourra être traité sur le site deux trains « en même temps », avec la même configuration que précédemment (20 wagons et 500 mètres linéaires). Ainsi, au plus fort de l'activité, le trafic attendu sera de 8 trains par semaine.

Ce projet, dont la réalisation est phasée, consiste, dans un premier temps, à aménager une cour de chargement/déchargement entre deux voies ferrées et à renforcer la plate-forme existante afin de permettre le stockage des conteneurs vides. Ce dispositif sera complété, dans un deuxième temps, par la réalisation d'une seconde cour, aménagée à l'Ouest de la première, et par la réhabilitation d'une troisième voie ferrée sur le nouveau front ouest de cet ensemble. En sus de ces installations ferroviaires, il est prévu la création de 640 ml de voies dédiées à la circulation des poids lourds sur le site.

Outre les installations ferroviaires et routières destinées au traitement des marchandises, le projet prévoit également l'implantation d'une zone d'accueil, située à l'entrée du site, destinée à contrôler les accès à la plate-forme multimodale. Cette zone d'accueil rassemble tous les équipements connexes nécessaires au fonctionnement de la plate-forme multimodale : une voie poids lourds de connexion routière au rond-point de la rue du Sud et de l'avenue de Saint-Jean d'Angély, un parking d'une capacité maximale de 20 places pour les poids lourds et de 6 places pour les voitures légères, un bâtiment d'accueil, de gestion et de sécurité du site, un pont à bascule routier. Le raccordement au réseau routier nécessitera la création d'une cinquième branche au niveau du giratoire de l'avenue de Saint-Jean d'Angély.

L'ensemble du site sera clôturé de façon à pouvoir en contrôler l'accès.



Le plan projet au stade Avant Projet. Nous invitons le lecteur à consulter ces plans à des échelles plus lisibles dans les pièces jointes au présent dossier.

(extrait de l'étude d'impact-page 37)

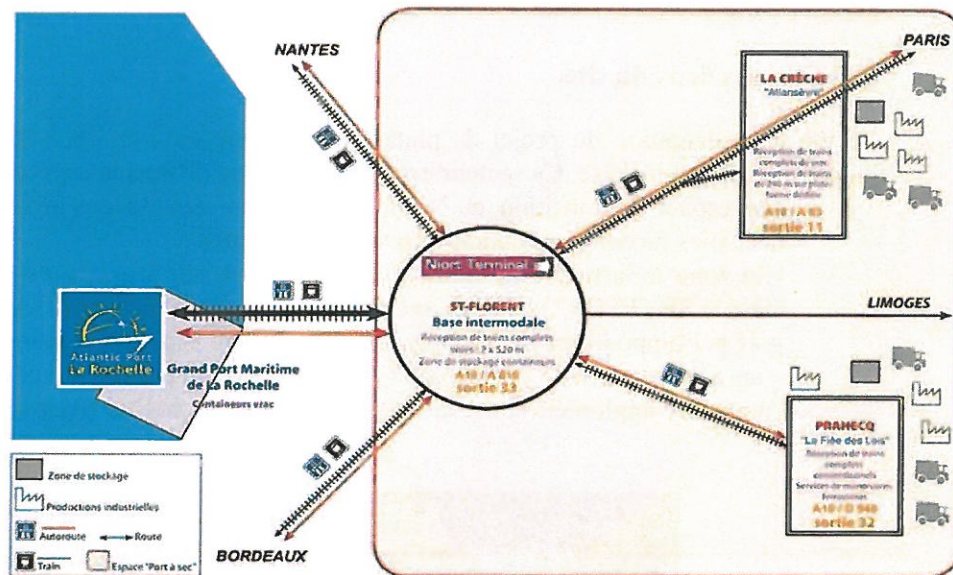
Compte tenu de l'historique d'occupation du site et de ses caractéristiques, ancien dépôt ferroviaire désaffecté depuis plusieurs années ayant évolué en friche industrielle avec un bâti délabré, des travaux préalables de dépollution du sol, de démolition, de nettoyage et débroussaillage seront nécessaires.

Enfin, le projet de plate-forme multimodale de Niort terminal s'inscrit dans un projet plus vaste, qui comprend également l'aménagement de deux sites d'activités économiques implantés sur les

communes avoisinantes, de la Crèche (280ha - Champs Albert) et de Prahecq (32ha - La fiée des lois).

Concernant le site de Prahecq, déjà desservi par un réseau de voies ferrées et comprenant une plate-forme en service permettant l'activité combinée rail/route et un pont à bascule, les travaux prévus consistent en la réfection de la plate-forme routière par reprofilage et le renforcement de la fondation ainsi qu'en la mise en place d'une clôture et la réalisation d'aménagement au niveau de la voirie pour sécuriser la sortie des poids lourds.

Sur le site de la Crèche, où existe, à proximité du « Centre Routier », une installation terminale embranchée (ITE) raccordée au réseau ferré national de la ligne reliant Poitiers (Saint-Benoît) à La Rochelle, les travaux envisagés consistent principalement en l'aménagement d'une infrastructure ferroviaire de 1100 ml non électrifiée, afin de desservir la ZAC de Champ Albert.



(extrait de l'étude d'impact-page 32)

2 - QUALITE DE L'ETUDE D'IMPACT.

2.1 Caractère complet de l'étude d'impact.

L'étude d'impact aborde l'ensemble des items prévus par l'article R. 122-5 du code de l'environnement définissant le contenu de l'étude d'impact. Elle présente également un résumé non technique.

L'analyse des incidences au titre de Natura 2000 est intégrée à l'étude d'impact.

En accompagnement de l'étude d'impact, est également joint un dossier de déclaration au titre des articles L. 214-1 à L. 214-6 du Code de l'Environnement (Loi sur l'eau).

2.2 commentaire général sur la présentation.

L'étude permet d'appréhender les conséquences du projet sur les enjeux environnementaux, même si leur appréciation fine sur certains aspects (acoustique, paysager, gestion des eaux usées, ...) nécessite des études plus approfondies, non encore finalisées à ce stade du projet.

Certaines données mentionnées dans l'étude d'impact mériteront d'être actualisées ou confirmées. En effet, contrairement à ce qui est écrit page 147, le plan départemental de prévention et de gestion des déchets n'est plus en cours d'élaboration mais a été approuvé par le Conseil Général, le 25 mars 2013. Les sites de classe III cités pour l'évacuation des excédents de déblais n'existant plus légalement, ceux qui n'étaient pas fermés ont basculé dans le régime des ISDI ou ICPE. Quelques divergences existent entre les données du dossier de déclaration au titre des articles L. 214-1 à L. 214-6 du Code de l'Environnement. et celles de l'étude d'impact (surface imperméabilisée sur le site, par exemple : 7,3 ha page 170 de l'étude d'impact mais 7,6 ha page 55

du dossier de déclaration au titre de la loi sur l'eau), ou encore au sein même de l'étude d'impact (le volume de matériaux excédentaires à évacuer est estimé à 53 155 m³ dans le tableau récapitulatif des cubatures, page 163, et à seulement 30 000 m³ page 164. Le trafic routier attendu est estimé, page 212, à 80 poids lourds à court et moyen terme et jusqu'à 160 poids lourds à long terme alors que p 215 le trafic est évalué respectivement à 160 PL/j maximum en phase I et 320 PL/j à terme du développement des installations, ...).

L'étude d'impact, pour la bonne information du public, aurait pu également rappeler l'ensemble des procédures et autorisations dont relève ce projet. Ainsi, il aurait pu être mentionné la nécessité d'obtention d'une autorisation préfectorale spécifique pour le défrichement de la frange du bois de frênes, zone S4 (plan p.192, surface affichée de 1370 m²) et l'obtention d'un permis de construire pour la réalisation du bâtiment de gardiennage d'environ 100m².

Sur la forme, la rédaction est globalement claire et jalonnée de schémas et cartes sur lesquelles le périmètre d'étude est systématiquement reporté, ce qui en facilite la lecture et la compréhension.

2.3 Etat des lieux du site.

Le site d'implantation du projet de plate-forme couvre environ 19,7 hectares, en frange Sud de l'agglomération Niortaise. Ce secteur est à l'interface de différents espaces :

- un espace de transition, au Nord, où coexistent des espaces urbains à vocation d'habitat et des voies de communication ferroviaires majeures ;
- la zone industrielle de Saint- Florent à l'Est, sur laquelle est implantée une entreprise classée SEVESO (*) de stockage de gaz et pétrole liquéfié (SIGAP ouest), avec, au-delà, le golf et l'hippodrome de Niort qui se partagent un espace de loisir ;
- un espace agricole à l'Ouest et au Sud, traversé par des voies ferrées et la RD 850 qui connecte l'agglomération à sa voie de contournement Sud (RD611).



(extrait de l'étude d'impact-page 36)

()La directive n° 96/82/CE du Conseil date du 9 décembre 1996 concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses est appelée directive SEVESO 2. Cette directive a renforcé la notion de prévention des accidents majeurs en imposant notamment à l'exploitant la mise en oeuvre d'un système de gestion et d'une organisation (ou système de gestion de la sécurité) proportionnés aux risques inhérents aux installations. Elle distingue deux types d'établissements, selon la quantité totale de matières dangereuses sur site :les établissements Seveso seuil haut,les établissements Seveso seuil bas.*

L'intérieur du site, marqué par l'abandon de toute activité (bâtiments délabrés), est devenu avec le temps une friche colonisée par une végétation très couvrante (ronciers, formation arbustive basse et dense, lianes) servant d'abris, de sites de reproduction et d'alimentation à certaines espèces animales telles que reptiles et avifaune. On y rencontre également des espèces invasives. Aucune mare, plan d'eau ou zone humide n'a été inventorié à l'intérieur du périmètre du projet.

Le site, en raison de la jeunesse des boisements qu'il abrite, est peu propice à abriter des insectes saproxyliques ou des chiroptères. En revanche, il constitue un terrain de chasse pour les chiroptères et les hirondelles, et un terrain de prédilection pour l'installation des reptiles en raison de la présence de zones favorables pour leur abri (ballasts des voies abandonnées, zones bétonnées, anciens bâtiments). Le lézard des murailles et la couleuvre d'Esculape ont d'ailleurs été observés sur place.

L'aire d'étude n'intercepte pas de périmètre de protection de captage d'eau potable, ni de site NATURA 2000 ou de ZNIEFF. Toutefois, le site du projet présente une connexion hydrographique et hydraulique avec les sites Natura 2000 (ZSC et ZPS) « Marais Poitevin », situés à environ 3 km en aval, via le ruisseau Bief Jarron, qui le traverse de part en part. En effet, le bief Jarron rejoint, après 3,5 km de linéaire, à partir de l'exutoire du site de projet, le marais de Bessines, dont une portion est intégrée aux deux sites Natura 2000 « Marais Poitevin ».

Le « Bief Jarron » est de plus un affluent du Bras Sevreau, qui, selon le SDAGE Loire-Bretagne, est un axe migratoire pour l'Anguille, la grande Alose et la Lamproie marine.

Le site, très ouvert et très plat, est masqué le plus souvent par la végétation ligneuse, et ponctuellement par des murs d'enceinte. Les principaux points sensibles sur le plan paysager (vue sur ou depuis le site de la plate-forme) sont constitués par les arrières de jardins des maisons d'habitation en limite Nord-ouest du périmètre et par les voies de circulation, en surplomb du site, à l'angle Sud-ouest du périmètre, au droit de la future entrée de Niort Terminal.

Dans un rayon de 300 mètres par rapport aux emprises effectives des plate-formes et de la zone d'accueil, on compte une trentaine d'habitations, dont les plus proches se trouvent à une vingtaine de mètres de l'extrémité Nord de la plate-forme de chargement et déchargement des marchandises ou de la plate-forme de stockage tampon.

Le sol, eu égard aux anciennes activités exercées sur le site, présente une pollution aux métaux lourds non lixiviables et une pollution plus ponctuelle aux hydrocarbures.

Les eaux pluviales du site ruissellent vers le ruisseau de « Le Bief Jarron » qui est canalisé dans sa traversée du site.

Enfin, le périmètre d'implantation du projet est concerné, pour sa partie sud, par le plan de prévention des risques technologiques (PPRT) de la société de stockage de gaz et pétrole liquéfiés SIGAP ouest, implantée sur la zone industrielle de Saint Florent. Cette entreprise relève en effet du régime de l'autorisation avec servitudes (AS) et de la directive SEVESO (seuil haut). L'approbation de son PPRT, en cours d'élaboration, devrait intervenir courant 2014. Dans l'attente, la commune de Niort a été destinataire, en septembre 2010, d'un porter à connaissance définissant la réglementation applicable pour l'urbanisation future, rappelée page 141 de l'étude d'impact(*). Concernant les risques technologiques, pour une plus ample information du public, l'étude d'impact aurait pu, au-delà de la seule mention de la présence de la société ARIZONA CHEMICAL, fabricant de résines synthétiques pour les adhésifs et relevant également de l'autorisation (A) et de la directive Seveso (seuil bas), préciser les risques technologiques propres à cette société, dont les principaux phénomènes dangereux conduisent à des effets de type toxiques par suite d'un dégagement de Trifluorure de bore (BF₃) à l'atmosphère.

Le site de Saint-Florent n'est pas directement concerné par le risque inondation. Ce dernier est en revanche identifié immédiatement en aval, à l'Ouest de l'avenue Saint-Jean d'Angély.

(*) :Le projet Niort Terminal se trouve en zone UE et quasi intégralement dans les périmètres SEVESO Z1 et Z2. Dans la zone UE, une réglementation spécifique est prescrite pour les zones SEVESO Z1, Z2 et Z3 : « sont interdites les occupations et utilisations suivantes dans les secteurs indicés « Z1 » et « Z2 » : • Les constructions à usage d'habitation ; les extensions de construction à usage d'habitation supérieures à 20 mètres carré d'emprise au sol ; les établissements recevant du public ; les immeubles de grande hauteur ; l'implantation de nouvelles activités présentant des risques potentiels ou entraînant une augmentation importante de l'effectif ; les aires de sports et de jeux »

2.4 Le projet : justification et variantes.

L'explication donnée, page 240 de l'étude d'impact, sur l'absence de recherche de solutions de substitution pour le choix du site d'implantation est recevable : site historiquement dédié à l'activité ferroviaire, configuration idéale pour un tel aménagement malgré l'obsolescence de certains équipements techniques en place, connexions existantes aux grands axes ferroviaires et présence d'infrastructures (plate-formes, réseaux) à valoriser.

En revanche, les critères de choix de la localisation, au sein du site, des différents éléments constitutifs du projet (voies, plate-formes bâtiments, ...) auraient mérité d'être explicités. Le tableau des différentes variantes envisagées, présenté en figure 84, aurait mérité d'être commenté et accompagné de schémas illustrant chacune des quatre hypothèses étudiées, afin d'en faciliter la bonne compréhension par le public

2.5 Les impacts du projet.

Sur la santé humaine et la sécurité publique.

Phase chantier :

Pour les différents impacts inhérents à la phase travaux, l'étude d'impact considère, à juste titre, qu'ils ne seront que temporaires. Toutefois, la durée prévisionnelle de réalisation du chantier n'est pas mentionnée. Cette donnée est pourtant nécessaire à l'évaluation effective de la temporalité des impacts.

Bruit :

Concernant les impacts sonores du projet, faute d'une mesure de l'ambiance sonore initiale, l'étude d'impact se limite à une présentation théorique des impacts sonores générés par le projet. L'étude d'impact devra donc être complétée sur cet aspect. En effet, au-delà de la phase chantier, toujours génératrice de bruit, l'exploitation de la plate-forme multimodale va générer une activité nocturne (manœuvres de chargement-déchargement :trois heures par nuit), source de nuisances sonores dans un secteur urbanisé. Le maître d'ouvrage s'est d'ailleurs engagé à réaliser une étude acoustique au cours de l'automne 2013 et a, d'ores et déjà, prévu des mesures réductrices, avec la mise en place de protections acoustiques.

Pollution lumineuse :

Concernant la pollution lumineuse résultant de l'obligation d'éclairer les zones de plate-forme et de circulation routière en phase d'exploitation, l'impact effectif sur l'environnement immédiat du site et notamment les habitations riveraines, n'est pas encore connu à ce stade d'élaboration du projet. Il est bien prévu, page 216, de mettre en place une gestion différenciée de l'éclairage dans le temps, en fonction des besoins des différentes zones du chantier multimodal au cours de la nuit. La configuration technique du dispositif d'éclairage ne sera arrêtée qu'ultérieurement au moment de la demande de permis de construire.

Risques technologiques

Si l'étude d'impact pour son analyse des risques technologiques prend bien en compte les contraintes liées à la présence à proximité de la société SIGAP ouest, elle n'évoque pas les contraintes et mesures à envisager vis à vis de l'entreprise ARIZONA CHEMICAL. Or le projet de plate-forme multimodale est situé en zone d'aléa la plus faible et la plus éloignée vis-à-vis des sociétés SIGAP OUEST et ARIZONA CHEMICAL. D'après l'étude de dangers d'ARIZONA CHEMICAL, en cours d'instruction, les zones d'effets létaux engendrés par une fuite massive de BF3 devraient s'inscrire dans la zone z2 du PLU située autour de cet établissement. Des aménagements vis-à-vis de ces risques pourraient être nécessaires pour les locaux occupés de façon permanente

L'étude d'impact rappelle, page 218, la législation relative aux ouvrages de stationnement, chargement ou déchargement de matières dangereuses, article L. 511-2 du CE, sans préciser si elle s'applique au projet de plate-forme multimodale et si la réalisation d'une étude de dangers s'avère dès lors nécessaire. En l'occurrence, les installations envisagées sur le site de Niort Terminal comportant moins de 50 wagons (article R. 551-8 du CE) et moins de 150 places de stationnement

de poids lourds (article R. 551-7 du CE), le projet de plate-forme multimodale n'est effectivement pas assujéti à cette réglementation et à la réalisation d'une telle étude de dangers (art. R. 551-11).

Déchets

L'étude d'impact apporte peu d'information sur les déchets issus des démolitions, notamment en cas de présence d'amiante. Il est simplement précisé que la traçabilité des déchets dangereux sera assurée et qu'une partie des matériaux sera remise en œuvre sur le site, sans qu'on en connaisse précisément les proportions. De plus, si des informations sont données sur le recueil des déchets en cas d'accident ou d'incident, rien n'est mentionné pour ceux générés par l'activité et l'entretien du site. Il serait donc souhaitable de connaître la nature des autres déchets qui pourront être générés par l'activité, et de préciser quelle gestion des déchets issus de l'entretien des espaces verts et des espaces non imperméabilisés est envisagée. Ce dernier point est d'autant plus attendu, qu'ils sont issus de sols pollués.

Sur les milieux physiques et naturels.

Habitats naturels

Concernant les impacts sur les habitats naturels, l'étude d'impact, page 185 et suivantes, s'attache à présenter les impacts spécifiques induits pour chaque type d'aménagement prévu sur le site (réaménagement de l'ensemble de la plate-forme multimodale de transfert et recombinaison des marchandises, aménagement de noues et bassins de stockage à l'Est et à l'Ouest de la plate-forme de transfert et recombinaison des marchandises, création de la zone d'accès, ...).

Les habitats à valeur écologique sont préservés pour leur grande majorité. En effet, l'étude d'impact précise, page 187, que « *la majorité des habitats les plus intéressants sur le plan écologique sont situés dans les espaces périphériques qui ne feront pas l'objet d'aménagement* ».

Sols pollués

L'évaluation des risques sanitaires (annexe VII de l'étude d'impact), est basée sur l'hypothèse d'une pollution métallique au mercure non volatile (paragraphe 7.3.2.3 du rapport ANTEA). Cette supposition devrait être validée, notamment au droit des futurs bâtiments, afin de justifier les mesures de gestion envisagées pour les terres polluées par les métaux lourds.

Eaux usées

L'étude d'impact mentionne, page 178 : « *Avec un bâtiment accueillant au maximum 3 à 4 personnes par jour, les flux d'eaux usées produits par les installations sanitaires seront très faibles* ». Toutefois la faisabilité du dispositif d'assainissement autonome envisagé (dispositif filtrant et drainant en terre, fosse septique, suivi d'un système d'épandage avec couches filtrantes de matériaux exogènes) reste subordonnée à la réalisation d'une étude filaire (conception assistée par ordinateur) compte-tenu de la faible profondeur de nappe.

Paysage

L'analyse paysagère du site pose bien les enjeux liés à l'aménagement de cet espace. Ils sont liés à l'entrée de ville, sur la RD 650 qui longe l'ensemble de la plate-forme, aux perspectives depuis la rocade de Niort et à la proximité de quelques secteurs habités. Au regard de ces enjeux, le maintien d'une grande partie de la végétation existante, en périphérie du site, favorisera une insertion harmonieuse de l'aménagement sur cette entrée de ville. Des précisions restent néanmoins à apporter concernant les aménagements qui seront réalisés au niveau de l'accès sur la RD 650 et de l'espace d'accueil qui sera aménagé à proximité de cette route, et tout le long de cette voie bordée d'un alignement de platanes. Il convient également d'apporter des précisions sur le traitement de la limite sud-ouest du site, sur la rue du sud, dans la mesure où cette limite, actuellement peu boisée, autorise des perspectives lointaines intéressantes depuis la RD 650 en direction du centre-ville de Niort et des bâtiments remarquables qui le caractérisent. Le maître d'ouvrage précise que ces éléments seront définis d'ici l'enquête publique.

3 - PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT DANS LE PROJET.

Dépollution des sols :

Compte tenu des contraintes techniques du projet et des caractéristiques du site, lorsque des excavations sont nécessaires, le maître d'ouvrage a opté, en cas d'impossibilité de confinement sur place de la totalité des sols excavés, d'évacuer les sols pollués par le mâchefer dans des centres techniques ou des déchetteries. Pour les sols pollués par les hydrocarbures, l'option retenue, par mesure de précaution vis-à-vis de la qualité des eaux, consiste à procéder à leur excavation et à leur évacuation en décharge. Il conviendra de veiller à ce que ces centres soient effectivement adaptés aux polluants à traiter. De plus, des mesures de protection devront être appliquées lors de l'évacuation des sols pollués. A ce titre, les périodes défavorables à l'envol de poussières (absence de vent) devront être privilégiées pour procéder à l'excavation. En cas contraire (temps sec), il conviendra de prévoir un arrosage. Enfin, pour minimiser au maximum l'exposition des populations aux polluants, les bennes de transport des sols devront être bâchées.

Qualité des eaux :

Le projet prévoit une remise en fonctionnement maximalisée du réseau de fossés existants et un nettoyage important. Ces travaux contribueront ainsi à améliorer la qualité de l'eau rendue au milieu récepteur (bief Jarron). De plus, en cas de pollution, un système de confinement est prévu pour isoler et traiter la pollution au plus près de sa source.

En raison de la situation péri-urbaine du site et de la présence de zones inondables en aval direct, de la faible capacité d'infiltration du sol et de la présence à faible profondeur de la nappe, le rôle des bassins de stockage des volumes d'eaux entrants est fondamental. Aussi, est il surprenant de voir mentionner, page 172, que « *Ces bassins de stockage, au nombre de quatre, répartis aux quatre coins des plate-formes, auront des surfaces variables, fonction de l'emprise disponible sur le site* ». Il conviendra de s'assurer que la surface nécessaire à l'implantation de ces bassins, évaluée à 8000 m² (page 193), sera effectivement disponible.

Faune/flore :

Le maître d'ouvrage a privilégié les mesures d'évitement et les mesures conservatoires, témoignant ainsi d'une bonne prise en compte des enjeux écologiques. En effet, la carte, présentée page 189, montre bien que les zones à fort enjeu écologique sont évitées, sauf au niveau de la branche de raccordement au giratoire. De plus, il est précisé, page 191, que « *L'essentiel des mesures prises sont des mesures conservatoires. Il s'agit de préserver l'essentiel des boisements d'ormes, de trembles, de frênes, les prairies rudérales et les fourrés en place qui forment une mosaïque d'habitats favorables à la « biodiversité banale », dès lors que cela ne remet pas en cause la fonctionnalité des futurs équipements. Les fourrés et roncières seront contenus également pour en limiter l'expansion : des secteurs seront à débroussailler régulièrement pour maintenir des espaces ouverts. Ces secteurs seront à identifier au stade de conception du volet paysager, qui devrait être réalisé d'ici fin 2013* ».

S'agissant des mesures de gestion adaptées, listées page 191 de l'étude d'impact, il conviendra de prévoir également l'interdiction de broyage de la strate buissonnante en période de nidification.

Concernant les mesures de réduction d'impact prises pour la faune, il est mentionné, page 196, qu'afin de limiter au maximum le dérangement des espèces en phase chantier, « *Le maître d'ouvrage prévoira ainsi l'abattage des arbres en automne, après la période de reproduction des oiseaux, et les terrassements en dehors de l'hiver et de la période d'hibernation des reptiles et de préférence en fin d'été pour limiter les perturbations sur la reproduction des autres familles animales* ». L'adaptation des périodes de travaux constitue effectivement une des mesures « phares » pour la préservation des espèces. Elle concerne plus la destruction directe d'individus que leur dérangement.

Paysage :

Concernant le traitement de l'entrée à la zone d'accueil du terminal ferroviaire, l'étude d'impact précise, page 200, que les détails des aménagements paysagers sur le site ne sont pas encore précisément définis à ce stade du projet. Ils seront précisés d'ici fin 2013 pour compléter la présente étude d'impact au début de la phase de consultation et de mise à disposition du public. Il est également prévu de créer un mur végétalisé à l'ouest de la plate-forme de stockage tampon, le long de l'avenue de Saint-Jean d'Angély. Il conviendra de s'assurer de la réelle faisabilité des

mesures envisagées, et notamment de celle du mur végétalisé qui peut s'avérer complexe pour assurer un rendu esthétique de qualité.

Il est précisé, page 193, que pour assurer une efficacité relativement rapide de ces mesures, il sera recouru, pour les plantations, à des essences locales qui comprendront une proportion de sujets à développement relativement rapide. La reprise des arbres étant plus délicate pour les grands sujets, un suivi devra être mis en œuvre afin de s'assurer de l'effectivité de cette dernière. Par ailleurs, il convient de noter que le Frêne fait déjà l'objet d'alerte sanitaires et que la région Poitou-Charentes risque d'être concernée à brève échéance par la progression de la chalarose (maladie cryptogamique).

Risques technologiques :

Concernant les risques technologiques liés à l'activité de la société SIGAP ouest, le pétitionnaire a prévu de réaliser l'aire d'accueil et les stationnements PL, en intégralité en dehors des zones d'aléa moyen définies dans le porter à connaissance transmis à la mairie de Niort, le 8 septembre 2010. De plus, le maître d'ouvrage s'engage à construire le local du gardien dans le respect des normes de sécurité propre à toute construction comprise dans un tel périmètre. De ce fait, la seule installation maintenue dans la zone d'aléa M et F+, est la zone de délestage de la locotraction. Le règlement du site interdira tout stationnement de longue durée de l'engin thermique sur ces tronçons de voie. Cette interdiction devrait également être étendue à la zone z2 autour d'ARIZONA CHEMICAL

Consommation d'énergie :

Pour limiter la consommation d'énergie, après réalisation d'une étude d'intégration des énergies renouvelables, le porteur de projet envisage de recourir à l'utilisation du petit éolien pour l'éclairage, et à la pose de panneaux photovoltaïques sur le toit du bâtiment de gardiennage.

4 - CONCLUSION GENERALE.

Le projet de plate-forme multimodale de Niort terminal constitue une réponse à la demande de port sec du Grand Port Maritime de La Rochelle. Il permet de massifier les flux des diverses zones d'activités situées dans le Sud des Deux-Sèvres, permettant ainsi leur transfert modal sur le fer. En cela, il participe à un nécessaire repositionnement du transport ferroviaire de marchandises dans la région, et à l'attractivité économique du territoire par une bonne connexion au réseau d'offres de transport.

Par ailleurs, grâce à sa localisation géographique au cœur d'un nœud d'infrastructures ferroviaires et autoroutières, à son bassin d'emploi (200 000 habitants en Sud Deux-Sèvres) et à ses importantes disponibilités foncières, le projet rassemble les principaux atouts pour répondre aux nouveaux besoins de la chaîne logistique

De plus, en réhabilitant un ancien site ferroviaire délaissé depuis plusieurs années, ce projet peut concourir à améliorer l'image de ce secteur d'entrée de ville, tout en veillant à préserver les milieux écologiques les plus intéressants.

En procédant à un nettoyage et une réhabilitation de l'ensemble du réseau de fossés, il permet également d'améliorer la qualité des eaux rejetées dans le milieu naturel. De plus, de par la nature même de l'activité générée, sur développement du transport combiné rail/ route, il participe à la diminution de la consommation d'énergie et de la production de gaz à effet de serre.

Toutefois, à ce stade, sa définition technique demeure encore à affiner sur plusieurs aspects afin de pouvoir en apprécier l'intégralité des impacts. Cette difficulté a d'ailleurs été mentionnée dans l'étude d'impact elle-même puisqu'il est écrit, page 248, dans le chapitre consacré aux difficultés rencontrées, « *La réalisation de cette étude a présenté des difficultés particulières liées au niveau de définition du projet encore incomplet sur certains volets* ».

La Directrice régionale

Anne Emmanuelle OUVRARD

1. Cadre général :

L'évaluation environnementale des projets a pour objectif d'améliorer la prise en compte des enjeux environnementaux dans les processus de décision. Encadrée par une directive communautaire (2011/92/CE du 13 décembre 2011), elle est réalisée par le maître d'ouvrage ou le porteur de projet qui se doit d'identifier les différents impacts sur l'environnement de son projet ou plan/programme et de justifier ses choix en conséquence. Cette évaluation remplit un triple rôle : jointe au dossier fourni à l'autorité en charge de l'autorisation, elle vise à éclairer la puissance publique dans sa décision d'autorisation du projet. Elle permet aussi de montrer au public comment l'environnement a été pris en compte dans la conception du projet, plan ou programme. L'objectif est aussi de mieux prendre en compte l'environnement dans les choix posés par le maître d'ouvrage.

La directive européenne sur l'évaluation environnementale des projets prévoit la consultation des « autorités ayant des responsabilités spécifiques en matière d'environnement » sur les projets susceptibles d'avoir des effets notables sur l'environnement. Cette autorité dite Autorité environnementale a été prévue aux articles L.122-1 et L.122-7 du code de l'environnement. Pour les projets soumis à étude d'impact dont l'autorisation relève du niveau local, comme c'est le cas pour le projet qui fait l'objet du présent avis, l'Autorité environnementale est le Préfet de Région.

2. Contenu de l'étude d'impact

Article R.122-5, code de l'environnement.

I.-Le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, ouvrages et aménagements projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine.

II.-L'étude d'impact présente :

1° Une description du projet comportant des informations relatives à sa conception et à ses dimensions, y compris, en particulier, une description des caractéristiques physiques de l'ensemble du projet et des exigences techniques en matière d'utilisation du sol lors des phases de construction et de fonctionnement et, le cas échéant, une description des principales caractéristiques des procédés de stockage, de production et de fabrication, notamment mis en œuvre pendant l'exploitation, telles que la nature et la quantité des matériaux utilisés, ainsi qu'une estimation des types et des quantités des résidus et des émissions attendus résultant du fonctionnement du projet proposé.

Pour les installations relevant du titre Ier du livre V du présent code et les installations nucléaires de base relevant du titre IV de la loi n° 2006-686 du 13 juin 2006 modifiée relative à la transparence et à la sécurité en matière nucléaire, cette description pourra être complétée dans le dossier de demande d'autorisation en application de l'article R. 512-3 et de l'article 8 du décret n° 2007-1557 du 2 novembre 2007 modifié relatif aux installations nucléaires de base et au contrôle, en matière de sûreté nucléaire, du transport de substances radioactives ;

2° Une analyse de l'état initial de la zone et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet, portant notamment sur la population, la faune et la flore, les habitats naturels, les sites et paysages, les biens matériels, les continuités écologiques telles que définies par l'article L. 371-1, les équilibres biologiques, les facteurs climatiques, le patrimoine culturel et archéologique, le sol, l'eau, l'air, le bruit, les espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ou de loisirs, ainsi que les interrelations entre ces éléments ;

3° Une analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires (y compris pendant la phase des travaux) et permanents, à court, moyen et long terme, du projet sur l'environnement, en particulier sur les éléments énumérés au 2° et sur la consommation énergétique, la commodité du voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses), l'hygiène, la santé, la sécurité, la salubrité publique, ainsi que l'addition et l'interaction de ces effets entre eux ;

4° Une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus. Ces projets sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact :

-ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R. 214-6 et d'une enquête publique ;
-ont fait l'objet d'une étude d'impact au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement a été rendu public.

Sont exclus les projets ayant fait l'objet d'un arrêté au titre des articles R. 214-6 à R. 214-31 mentionnant un délai et devenu caduc, ceux dont la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution est devenue caduque, dont l'enquête publique n'est plus valable ainsi que ceux qui ont été officiellement abandonnés par le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage ;

5° Une esquisse des principales solutions de substitution examinées par le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage et les raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, le projet présenté a été retenu ;

6° Les éléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet avec l'affectation des sols définie par le document d'urbanisme opposable, ainsi que, si nécessaire, son articulation avec les plans, schémas et programmes mentionnés à l'article R. 122-17, et la prise en compte du schéma régional de cohérence écologique dans les cas mentionnés à l'article L. 371-3 ;

7° Les mesures prévues par le pétitionnaire ou le maître de l'ouvrage pour :

-éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et réduire les effets n'ayant pu être évités ;

-compenser, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage justifie cette impossibilité.

La description de ces mesures doit être accompagnée de l'estimation des dépenses correspondantes, de l'exposé des effets attendus de ces mesures à l'égard des impacts du projet sur les éléments visés au 3° ainsi que d'une présentation des principales modalités de suivi de ces mesures et du suivi de leurs effets sur les éléments visés au 3° ;

8° Une présentation des méthodes utilisées pour établir l'état initial visé au 2° et évaluer les effets du projet sur l'environnement et, lorsque plusieurs méthodes sont disponibles, une explication des raisons ayant conduit au choix opéré ;

9° Une description des difficultés éventuelles, de nature technique ou scientifique, rencontrées par le maître d'ouvrage pour réaliser cette étude ;

10° Les noms et qualités précises et complètes du ou des auteurs de l'étude d'impact et des études qui ont contribué à sa réalisation ;

11° Lorsque certains des éléments requis en application du II figurent dans l'étude de maîtrise des risques pour les installations nucléaires de base ou dans l'étude des dangers pour les installations classées pour la protection de l'environnement, il en est fait état dans l'étude d'impact ;

12° Lorsque le projet concourt à la réalisation d'un programme de travaux dont la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact comprend une appréciation des impacts de l'ensemble du programme.

III.-Pour les infrastructures de transport visées aux 5° à 9° du tableau annexé à l'article R. 122-2, l'étude d'impact comprend, en outre :

-une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation ;

-une analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers induits par le projet, en fonction de l'ampleur des travaux prévisibles et de la sensibilité des milieux concernés ;

-une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité. Cette analyse comprendra les principaux résultats commentés de l'analyse socio-économique lorsqu'elle est requise par l'article L. 1511-2 du code des transports ;

-une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ;

-une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences.

Elle indique également les principes des mesures de protection contre les nuisances sonores qui seront mis en œuvre en application des dispositions des articles R. 571-44 à R. 571-52.

IV.-Afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude, celle-ci est précédée d'un résumé non technique des informations visées aux II et III. Ce résumé peut faire l'objet d'un document indépendant.

V.-Pour les travaux, ouvrages ou aménagements soumis à autorisation en application du titre Ier du livre II, l'étude d'impact vaut document d'incidences si elle contient les éléments exigés pour ce document par l'article R. 214-6.

VI.-Pour les travaux, ouvrages ou aménagements devant faire l'objet d'une étude d'incidences en application des dispositions du chapitre IV du titre Ier du livre IV, l'étude d'impact vaut étude d'incidences si elle contient les éléments exigés par l'article R. 414-23.

VII.-Pour les installations classées pour la protection de l'environnement relevant du titre Ier du livre V du présent code et les installations nucléaires de base relevant du titre IV de la loi du 13 juin 2006 susmentionnée, le contenu de l'étude d'impact est précisé et complété en tant que de besoin conformément aux articles R. 512-6 et R. 512-8 du présent code et à l'article 9 du décret du 2 novembre 2007 susmentionné.[ne concerne pas ce projet]