

PRÉFET DE LA RÉGION
NORD - PAS-DE-CALAIS

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

ae-projets.dreal-npdc@developpement-durable.gouv.fr

Lille, le 04 JUIN 2012

Avis de l'autorité environnementale

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

Réf : GM 2012-02-04-187 (DAT 12-0352)

En application du décret du 30 avril 2009 relatif à l'autorité compétente en matière d'environnement, prévue à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le projet d'aménagement du pôle d'échanges de la gare de Cambrai est soumis à l'avis de l'autorité environnementale. L'avis porte sur la version de l'étude d'impact, ayant fait l'objet d'un accusé de réception en date du 4 avril 2012.

1. Présentation du projet

Le projet concerne l'aménagement du pôle d'échanges de la gare de Cambrai. Cet aménagement est envisagé sur une emprise foncière de six hectares, constituée de bâtiments techniques, d'entrepôts, de quais et de parkings goudronnés, et d'un faisceau de voies ferrées désaffecté recouvert d'une friche herbeuse.

Le site, libéré de ses anciennes destinations, accueillera une infrastructure de transport composée d'une gare routière, d'un parking pour véhicules légers ainsi que des bâtiments à usage tertiaire ou des équipements publics.

Les objectifs du projet sont :

- le développement des transports en commun par la valorisation d'un pôle d'échanges ;
- l'organisation d'une offre cohérente et diversifiée pour les différents modes de transport et l'amélioration des déplacements doux et en transport en commun ;
- l'amélioration du cadre de vie des riverains et des commerçants ;
- la création de cheminements piétons sécurisés au droit de la gare ;
- la création d'un nombre de stationnements suffisant par rapport à la demande.

2. Qualité de l'étude d'impact

- **Résumé non technique**

Le résumé non technique, prévu à l'article R.122-3 du code de l'environnement pour faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude, est absent du dossier.

Il est précisé en préambule (page 9) que « le dossier a été réalisé à partir d'études préalables données à titre indicatif » et « devra être complété et le cas échéant adapté au vu des études techniques qui seront menées pour aboutir à la construction des aménagements ».

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

Biodiversité

L'état initial du site a été réalisé sur la base des protections et inventaires réglementaires et d'une visite de terrain effectuée en période hivernale.

L'aire d'étude est située dans un contexte urbain. Aucun périmètre de protection réglementaire ni Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Faunistique ne sont recensés sur le périmètre d'étude.

Les potentialités floristiques et faunistiques du site sont soulignées dans le dossier. Cependant, étant donné les surfaces de friches et les vieux bâtiments présents sur ce site, les éléments du dossier ne constituent qu'un pré-diagnostic. Il importe donc de réaliser des études complémentaires concernant la flore, les insectes, l'avifaune nicheuse et les Chiroptères pour apprécier et prendre en compte dans le projet l'intérêt écologique du site, conformément aux dispositions de l'article R.122-3 du code de l'environnement.

Par ailleurs, une évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000, prévue à l'article R414-19 du code de l'environnement, aurait dû être présentée dans le dossier d'étude d'impact.

Paysage et patrimoine

Les volets « paysage » et « patrimoine » sont abordés sommairement dans le dossier d'étude d'impact, bien qu'ils constituent un enjeu fort du site. Il est précisé que la zone d'étude se trouve au centre de plusieurs périmètres de protection des monuments historiques : les Pierres Jumelles, la Porte Notre-Dame.

L'analyse des effets du projet sur ces deux volets reste à réaliser pour compléter le dossier. Il est précisé que le volet « patrimoine » sera traité dans le cadre des permis de démolir et de construire, en lien avec l'Architecte des Bâtiments de France.

Déplacements

Le périmètre d'étude est bordé par le réseau ferroviaire à l'est, la place Maurice Schumann (place de la gare), la rue du Cambrésis, le Boulevard Vauban et l'avenue Michelet. Ce périmètre manque de pertinence pour apporter une réponse globale aux enjeux de mobilité dans le secteur de la gare et mettre en place un pôle d'échanges modal.

Le volet « déplacements » de l'étude d'impact est constitué d'une présentation très sommaire de la desserte routière et ferroviaire de la gare et des lignes de bus urbaines et départementales.

En l'absence d'une description détaillée des dessertes routière et ferroviaire de la gare, de données de fréquentation et d'une étude des déplacements, cette présentation ne constitue pas un réel diagnostic initial.

S'agissant d'un projet ayant pour objectif de favoriser l'intermodalité, il importe que l'analyse du volet « déplacements » restant à réaliser repose sur un diagnostic détaillé qui pourrait intégrer les liens possibles avec le canal Seine Nord Europe, et plus particulièrement le flux ferroviaires induits par la plateforme multimodale de Marquion.

Eau

Le contexte hydraulique et hydrogéologique de la zone d'étude est évoqué dans un chapitre (page 13 et suivantes) qui souligne l'importance de l'Escaut canalisé à Cambrai et présente les nappes aquifères du Cambrésis :

- nappes superficielles (nappe alluviale de la vallée de l'Escaut, nappe des limons, nappe des sables) ;

- nappes profondes (nappe de la craie du Sénonien et du Turonien, nappe des bancs, nappe du Tourtia).

Il est précisé que 80 % de ce territoire se situe sur l'aquifère de la craie, très poreuse et recouverte de limons perméables, qui favorise l'infiltration des eaux pluviales et induit une forte vulnérabilité.

La zone d'étude n'est concernée par aucun périmètre de protection, néanmoins, 64 captages d'eau sont identifiés aux alentours cette zone et vulnérables aux projets d'aménagement.

Les éléments de la page 27 indiquent que le site en dehors des zones inondables, bien que 74 communes de l'arrondissement de Cambrai soit concernées par cet aléa. Cet aspect implique une attention particulière sur les modalités de gestion des eaux pluviales afin de ne pas aggraver les phénomènes de crue en aval. Il est mentionné que l'assainissement est conçu en conséquence. La justification de cette conception devra être apportée.

Les principales orientations du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du bassin versant Artois-Picardie (SDAGE) sont évoquées dans le dossier. Il est indiqué que la zone d'étude est concernée par le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux de l'Escaut (SAGE) en cours d'élaboration.

Les éléments du chapitre 3.2 consacré à l'évaluation des impacts du projet sur le milieu physique ne présentent pas de réelle analyse des effets du projet sur les eaux de surface et souterraines, particulièrement vulnérables dans ce secteur.

Il importe que le choix des modalités de gestion des eaux et des mesures pour éviter, réduire ou compenser les impacts du projet repose sur une analyse des effets du projet, portée à la connaissance du public.

Santé et cadre de vie

Sites et sols pollués

Un diagnostic réalisé par la SCNF, conformément à la méthodologie de gestion des sites et sols pollués, fait état de la présence de métaux lourds non lixiviables et de traces ponctuelles d'hydrocarbures.

Au regard de ces résultats, il a été établi la compatibilité du site pour un usage industriel. Cependant, un changement d'usage est à prévoir puisque le pôle d'échanges à vocation à recevoir des bâtiments à usage tertiaire et des équipements publics.

En conséquence, le projet requiert un plan de gestion et une analyse des risques résiduels après dépollution, en fonction de l'usage futur.

La proposition de prise en charge des terres impactées et l'engagement de traiter les éventuelles pollutions lors de la démolition des bâtiments, évoqués page 79, constituent le cœur du plan de gestion attendu, qu'il conviendra de compléter conformément à la méthodologie des gestion des sites et sols pollués.

Bruit

Les éléments du dossier indiquent que des mesures du contexte sonore sont en cours sur le périmètre d'étude. Il importe que les résultats de ces mesures soient joints au dossier et pris en compte dans le projet.

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

• Aménagement du territoire

Le projet, envisagé sur une emprise foncière de six hectares, constituée d'une friche de RFF située à proximité de la gare ferroviaire de Cambrai, est cohérent avec les dispositions de l'article 7 de la loi Grenelle du 3 août 2009, qui vise à lutter contre l'étalement urbain et la consommation d'espaces agricoles.

Il permettra d'accueillir une infrastructure de transport destinée à des échanges multimodaux et composée d'une gare routière, d'un parking pour véhicules légers ainsi que de bâtiments à usage tertiaire ou des équipements publics.

Cependant, le projet présenté écarte toute perspective de densification autour de la gare. A ce titre il est regrettable que les variantes évoquées ne s'attachent qu'aux infrastructures de transport, sans envisager d'espaces dédiés à l'habitat.

Par ailleurs, un des enjeux de la création du pôle d'échanges est de maîtriser les extensions urbaines comme la création de zones d'habitats en périphérie de la commune et sur le territoire de la communauté d'agglomération. De telles extensions iraient à l'encontre des orientations nationales et régionales d'économie de l'espace. Elles seraient en outre susceptibles d'amener à saturation les parkings du pôle d'échanges et de recréer les difficultés de stationnement. Il est donc recommandé d'approfondir l'analyse sur ce point précis.

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

- **Transports et déplacements**

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

Cependant, le dossier aurait dû présenter une réflexion approfondie sur les déplacements au sein du territoire, en intégrant une analyse des incidences et des effets cumulés de l'ensemble des projets envisagés dans le secteur.

- **Biodiversité**

Le site présente des potentialités floristiques et faunistiques soulignées dans le dossier. Cependant, les éléments présentés ne constituent qu'un pré-diagnostic qu'il importe de compléter par des études concernant la flore, les insectes, l'avifaune nicheuse et les Chiroptères afin d'apprécier et prendre en compte dans le projet l'intérêt écologique du site.

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

- **Gestion de l'eau**

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

En l'espèce, il importe que le choix des modalités de gestion des eaux repose sur une analyse des effets du projet, portée à la connaissance du public dans le dossier d'étude d'impact. S'agissant des mesures de réduction d'impact, la limitation des surfaces imperméabilisées (réalisation de parkings engazonnés) et la récupération et la réutilisation des eaux pluviales pourraient être envisagées dans le cadre du projet.

4. Conclusion

Le contenu du dossier d'étude d'impact du projet d'aménagement du pôle d'échanges de la gare de Cambrai est globalement lacunaire au regard de la réglementation en vigueur.

Il est précisé en préambule (page 9) que « le dossier a été réalisé à partir d'études préalables données à titre indicatif » et « devra être complété et le cas échéant adapté au vu des études techniques qui seront menées pour aboutir à la construction des aménagements ».

En ce qui concerne le volet « biodiversité » des études complémentaires concernant la flore, les insectes, l'avifaune nicheuse et les Chiroptères sont nécessaires pour apprécier l'intérêt du site, dont les potentialités floristiques et faunistiques sont soulignées dans le dossier. L'étude d'incidence Natura 2000 est également attendue.

En ce qui concerne le volet « déplacements », le projet ayant pour objectif de favoriser l'intermodalité, il importe que l'analyse repose sur un diagnostic détaillé qui pourrait intégrer les liens possibles avec le canal Seine Nord Europe, et plus particulièrement le flux ferroviaires induits par la plateforme multimodale de Marquion.

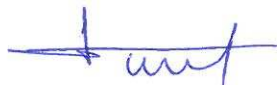
Les éléments du chapitre consacré à l'évaluation des impacts du projets sur le milieu physique méritent d'être complétés pour présenter une réelle analyse des effets du projet sur les eaux de surface et souterraines, particulièrement vulnérables dans ce secteur. Un travail sur la pollution des sols est attendu.

Il importe en effet que le dossier soit complété au regard des principaux enjeux du territoire pour permettre une réelle analyse des incidences et pour leur prise en compte dans le projet.

Le résumé non technique, prévu à l'article R.122-3 du code de l'environnement pour faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude, est absent du dossier.

Enfin, le projet s'approche des orientations des lois Grenelle visant à limiter la consommation d'espaces agricoles (réutilisation d'une friche), à développer des transports en commun (amélioration de la desserte du pôle d'échanges pour l'ensemble des modes) et à favoriser les modes doux (création de cheminements spécifiques et sécurisés). Néanmoins, les perspectives de densification autour de la gare et de maîtrise de l'urbanisation dans la commune et les autres communes utilisatrices du pôle d'échanges méritent d'être précisées.

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



Michel Pascal