

PRÉFET DE LA RÉGION  
NORD - PAS-DE-CALAIS

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

Service ECLAT

Affaire suivie par :

Thibaud ASSET

03.20.40.43.27

Lille, le 03 FEV. 2012

[thibaud.asset@developpement-durable.gouv.fr](mailto:thibaud.asset@developpement-durable.gouv.fr)

## Avis de l'autorité environnementale

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

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

En application du décret du 30 avril 2009 relatif à l'autorité compétente en matière d'environnement, prévue à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le projet d'aménagement du pôle d'échanges de la gare de Templeuve est soumis à l'avis de l'autorité environnementale. L'avis porte sur la version de novembre 2011 de l'étude d'impact, transmise le 7 décembre 2011.

### 1. Présentation du projet :

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

Ce projet comprend la création :

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

Les objectifs du projet sont :

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

## **2. Qualité de l'étude d'impact :**

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

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

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

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

### **Biodiversité**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Paysage et patrimoine**

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

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

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

## Eau

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



## Déplacements

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **Santé et cadre de vie**

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

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

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

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

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

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

Ce chapitre présente les raisons qui ont conduit à la conception de cet aménagement.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- **Aménagement du territoire**

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

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

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

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

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

- **Transports et déplacements**

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

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

- **Biodiversité**

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

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

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

- **Environnement et Santé**

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

- **Gestion de l'eau**

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



#### **4. Conclusion :**

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

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

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

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

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

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

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

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'M. Pascal', with a stylized flourish extending to the left.

**Michel Pascal**