



Mission régionale d'autorité environnementale

Centre-Val de Loire

**Avis délibéré de la Mission Régionale
d'Autorité environnementale
Centre-Val de Loire
sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme
(PLU) de la commune de SAINT-JEAN-DE-BRAYE (45)
dans le cadre de la réouverture de la ligne ferroviaire
ORLEANS – CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE**

N°20170707-45-0045

I. Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale Centre-Val de Loire s'est réunie le 7 juillet 2017. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de Saint-Jean-de-Braye (45) dans le cadre de la déclaration d'utilité publique du projet de réouverture au trafic voyageurs de la ligne ferroviaire Orléans – Châteauneuf-sur-Loire.

Étaient présents et ont délibéré : Étienne Lefebvre, Philippe de Guibert, Corinne Larrue, Philippe Maubert.

Était également présent : François Lefort, membre permanent suppléant.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du Conseil général de l'environnement et du développement durable, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

La mise en compatibilité du présent PLU relève du régime des documents d'urbanisme prévu aux articles R. 104-1 et suivants du code de l'urbanisme. Elle doit, à ce titre, faire l'objet d'une évaluation environnementale.

La notice de présentation de la mise en compatibilité rend compte de cette démarche.

Pour tous les documents d'urbanisme soumis à évaluation environnementale, l'autorité environnementale doit donner son avis et le mettre à la disposition du public et de la personne publique responsable du document.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité de l'opération mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée et sur la prise en compte de l'environnement par le document d'urbanisme. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable à celui-ci. Il vise à permettre l'amélioration de sa conception et à faciliter la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

II. Principales dispositions de la mise en compatibilité du PLU susceptibles d'avoir un effet sur l'environnement

Située en bordure Est de la ville d'Orléans, la commune de Saint-Jean-de-Braye dispose d'un PLU approuvé le 22 octobre 2004 qui a fait l'objet de plusieurs révisions dont la dernière a été approuvée le 16 décembre 2016.

La mise en compatibilité de ce document est rendue nécessaire par le projet de réouverture au trafic voyageurs de la ligne ferroviaire Orléans – Châteauneuf-sur-Loire¹.

Les éléments concernés par cette procédure se rapportent au règlement (aux fins de permettre les aménagements liés à la ligne ferroviaire et de les dispenser des obligations en principe exigées en matière de performances énergétiques, environnementales et paysagères des constructions, de traitement des espaces non bâtis et de création de places de stationnement pour les cycles) et au zonage

1 Projet sur lequel la formation d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) a rendu un avis le 14 juin 2017 : http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/170614_-_reouverture_ligne_fer_orleans_chateauneuf_45_-_delibere_cle541edc.pdf

(réduction de 2 emplacements réservés² et d'une partie des « cœurs d'îlot à préserver » au titre de l'article L. 151-23 du code de l'urbanisme).

III. Principaux enjeux environnementaux du territoire

Compte tenu des caractéristiques du projet de réouverture de la ligne ferroviaire Orléans – Châteauneuf-sur-Loire, l'essentiel des enjeux environnementaux s'apprécie par rapport au projet lui-même, et généralement par rapport à l'ensemble du territoire concerné.

Les observations formulées dans le présent avis se rapportent aux enjeux environnementaux sur lesquels la mise en compatibilité du PLU de Saint-Jean-de-Braye peut avoir une incidence spécifique, principalement liés aux thématiques suivantes :

- les transports et déplacements ;
- le paysage ;
- la ressource en eau.

Les autres enjeux environnementaux ont été analysés et ont fait l'objet d'un avis de l'AE du CGEDD référencé ci-dessus, dans le cadre du projet lui-même.

IV. Appréciation de l'analyse faite sur les enjeux environnementaux du territoire

Transports et déplacements

Les enjeux liés aux transports et aux déplacements sont décrits de manière très succincte, principalement au regard d'éléments de contexte généraux (relier l'Est de l'agglomération au centre-ville d'Orléans, diminuer la part modale de la voiture, etc.).

Les problématiques relatives aux transports à l'échelle communale, notamment par rapport à l'intermodalité (possibilité d'utilisation des modes doux et des transports en commun en dehors de la ligne ré ouverte) et aux conditions de franchissement actuelles de la voie ferrée, ne sont pas directement évoquées.

Néanmoins, l'état initial décrit la vocation des emplacements réservés destinés à des aménagements de voirie (rond-point et liaison douce) dont la réduction est prévue par la mise en compatibilité du PLU.

Paysage

L'état initial de l'environnement aborde sommairement les enjeux paysagers, principalement par rapport à la présence d'un site inscrit au Patrimoine Mondial classé par l'UNESCO pour la préservation de la valeur universelle exceptionnelle du paysage ligérien (« Val de Loire entre Sully-sur-Loire et Chalonnes ») sur le territoire communal (les espaces concernés par la mise en compatibilité étant situés en zone tampon du dit site), et aux ambiances paysagères générales le long du tracé de la voie de chemin de fer (principalement urbaines sur la partie abraysienne du tracé), sans document graphique ou cartographique permettant d'apprécier le degré de sensibilité paysagère des secteurs concernés par les aménagements prévus.

Le dossier aurait pu localiser plus précisément les « cœurs d'îlot à préserver » dont la mise en compatibilité devrait entraîner la réduction, et expliquer davantage les motifs pour lesquels ils ont été institués dans le PLU.

2 Respectivement destinés à l'aménagement d'un rond-point et d'une liaison douce.

Les secteurs concernés par d'autres protections réglementaires édictées au titre du paysage (sites classés ou inscrits, périmètres de protection de monuments historiques...) auraient mérité d'être identifiés et localisés.

Ressource en eau

L'état initial de l'environnement décrit de façon succincte les masses d'eau superficielles et souterraines de l'aire d'étude.

Il souligne les problèmes liés à l'état écologique dégradé des masses d'eaux de surface, mais ne précise pas quel est l'état qualitatif de la masse d'eau souterraine principale (calcaires captifs de Beauce).

Deux captages d'eau potable (dits « Gradoux » et « Stade ») sont identifiés sur la commune, à proximité du tracé de la ligne ferroviaire. Toutefois le dossier ne précise pas si des périmètres de protection ont été institués autour d'eux ni même si les captages sont encore utilisés³.

V. Analyse de la prise en compte de l'environnement par le projet de PLU

Les incidences de la mise en compatibilité du PLU sont succinctement exposées, au regard de problématiques généralement liées aux aspects opérationnels du projet ferroviaire (exécution des travaux puis exploitation de la ligne).

Le dossier aurait mérité de décrire plus précisément les effets propres des modifications apportées au règlement sur l'environnement.

Concernant les déplacements, il aurait été utile que l'évaluation environnementale justifie les modalités de prise en compte des besoins nouveaux générés par l'aménagement des haltes ferroviaires (accès par l'automobile, les autres transports en commun et les modes doux, avec des estimations quantifiées), notamment au regard des besoins en matière de stationnement des cycles.

La fonctionnalité future des emplacements réservés dont la surface devrait être réduite aurait mérité d'être justifiée.

Les incidences des travaux permis par la mise en compatibilité du PLU et impliquant des affouillements ou exhaussements sur la fréquentation des voiries (notamment par rapport au passage des poids lourds et engins spéciaux) auraient pu être présentées.

Concernant le paysage, les incidences de ces mêmes travaux, réalisés à titre temporaire ou permanent pour les besoins de l'exploitation ou de la rénovation de la ligne (halte et quai, création ou renforcement d'ouvrages d'art) auraient pu être décrites, avec des photomontages ou autres documents graphiques.

Le descriptif des mesures d'intégration paysagère, essentiellement évoqué sous l'angle des plantations dans le dossier, aurait pu tenir compte des aspects liés à la topographie et à la gestion des déblais et remblais, ainsi que des équipements et éléments de mobilier urbain associés à l'aménagement de la halte (signalétique, guichets, rampes, escaliers et passages souterrains, etc.).

L'absence d'incidence résiduelle sur les covisibilités depuis et vers des sites ou monuments protégés aurait pu être explicitement argumentée.

Concernant la ressource en eau, la description des incidences de la mise en compatibilité du PLU (principalement liées aux affouillements de sol qui seront permis par la modification) demeure elliptique, mais les dispositifs et précautions prévus pour réduire les risques de pollutions sont adaptés aux enjeux.

Une argumentation plus conséquente sur les alternatives à l'épandage de produits

3 D'après l'étude d'impact liée au projet de réouverture de la ligne, il ressort que les 2 captages concernés ne sont plus exploités.

phytosanitaires en-dehors des lieux identifiés comme sensibles dans l'état initial (franchissements de cours d'eau et périmètres de protection de captages d'eau potable) aurait néanmoins été utile⁴.

L'évaluation environnementale argumente correctement l'articulation de la mise en compatibilité du PLU avec plusieurs plans et programmes de portée supérieure (schéma de cohérence territoriale, schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Loire-Bretagne 2016-2021, schéma régional de cohérence écologique, plan de déplacements urbains).

La prise en compte du schéma régional du climat de l'air et de l'énergie aurait également mérité d'être argumentée.

Le dispositif de suivi environnemental des effets de la mise en compatibilité du PLU est sommaire et se rapporte essentiellement aux aspects opérationnels du projet. Il aurait été utile que ce dispositif prenne en compte d'autres thématiques telles que les transports et déplacements et le paysage.

VI. Qualité de l'évaluation environnementale

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU de Saint-Jean-de-Braye dans le cadre de la réouverture au trafic voyageurs de la ligne Orléans – Châteauneuf-sur-Loire est succincte, l'essentiel des problématiques étant abordé à l'échelle de l'ensemble du projet ferroviaire.

Les zonages environnementaux spécifiquement identifiés sur la commune de Saint-Jean-de-Braye (zones inondables, sites Natura 2000, établissement SEVESO, etc.) et leur localisation par rapport à la ligne ferroviaire auraient mérité d'être reportés sur des documents cartographiques adéquats.

Les cartographies des modifications apportées au zonage du PLU auraient pu localiser d'une manière plus claire les secteurs concernés par la réduction de protections.

Le résumé non technique est très bref, sans document cartographique ni description des modifications apportées au PLU. Il ne permet pas de conclure, en tant que tel, sur la prise en compte des incidences environnementales de la mise en compatibilité de ce document.

VII. Conclusion

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU de Saint-Jean-de-Braye dans le cadre de la DUP du projet de réouverture au trafic voyageurs de la ligne ferroviaire Orléans – Châteauneuf-sur-Loire est minimale.

Les problématiques environnementales y sont principalement abordées sous l'angle des aspects opérationnels du projet.

L'autorité environnementale recommande que l'analyse des incidences de la procédure de mise en compatibilité porte explicitement :

- **sur les secteurs concernés par des aménagements dont la réalisation nécessite une modification du règlement ou du zonage,**
- **sur les implications des dites modifications sur les transports et les déplacements**
- **sur le paysage.**

4 Cette observation a également été faite pour le projet dans l'avis du CGEDD correspondant.

