



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

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

Rennes, le 04 SEP. 2015

Autorité environnementale

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE
relatif au projet de lotissement du Parc du Manoir de Ménimur
sur la commune de Vannes en Morbihan - dossier reçu le 6 juillet 2015

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

Par courrier en date du 30 juin 2015, le maire de la commune de Vannes a saisi pour avis le Préfet de la région Bretagne, Autorité environnementale (Ae) compétente selon l'article R 122-6 du code de l'environnement, du projet d'aménagement d'un quartier d'habitation sur le site du Parc du manoir de Ménimur. L'Ae en a accusé réception le 6 juillet 2015. Initialement soumis à la procédure de l'examen au cas par cas, ce projet a fait l'objet d'une décision de l'Ae, le 29 août 2014, ne le dispensant pas d'étude d'impact, principalement aux motifs de la destruction d'une part importante de la zone humide, de l'augmentation substantielle du trafic généré par le projet et des nuisances sonores auxquelles les nouveaux habitants du quartier seront potentiellement exposés dans la mesure où le projet se situe à proximité d'une voie ferrée.

L'Ae a consulté le préfet du Morbihan au titre de ses attributions en matière d'environnement par courrier du 9 juillet et a pris connaissance de l'avis de l'agence régionale de santé de Bretagne daté du 5 août 2015.

L'Ae rend son avis sur le dossier dans les deux mois suivant la réception du dossier.

L'avis de l'Ae porte à la fois, sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, qui fait office d'évaluation environnementale, et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Il ne constitue donc pas un avis favorable ou défavorable au projet en lui-même. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet et la participation du public à l'élaboration des décisions qui porteront sur ce projet. A cette fin, il sera transmis au pétitionnaire et intégré au dossier d'enquête publique ou de la procédure équivalente de consultation du public prévue par un texte particulier, conformément à la réglementation. La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (article L.122-1 IV du code de l'environnement).

Cet avis ne préjuge pas du respect des autres réglementations applicables au projet.

Synthèse de l'avis

La SCI Les Ursulines envisage de construire un nouveau quartier d'habitation non loin du centre-ville de Vannes, dans l'enceinte du parc de Ménimur, d'une surface de 3,2 ha environ, relativement pentu, enclavé entre la voie ferrée Paris-Quimper, le collège et lycée Notre-Dame de Ménimur, et des lotissements. L'opération consiste en la réalisation de 260 logements (individuels et collectifs) en 2 tranches opérationnelles, l'une portant sur 1,5 ha et l'autre sur 2 ha environ). La réalisation de ce projet implique par ailleurs la création d'un giratoire et d'un carrefour.

Les principaux enjeux environnementaux liés à la réalisation du projet, bien identifiés par le porteur de projet, concernent :

- la gestion et la qualité des eaux ainsi que celle des déplacements et des nuisances associées,
- la préservation des zones humides ainsi que celle de certains habitats et espèces,
- la consommation énergétique,
- l'insertion paysagère du projet dans son environnement.

L'étude d'impact est bien construite et aborde l'ensemble des enjeux environnementaux liés à ce projet de nouveau quartier d'habitation. Les noms et qualités des auteurs des études y ayant contribué devront cependant être mentionnés.

L'analyse de l'état initial est correctement faite, mais doit être complétée concernant plus particulièrement le trafic et le niveau sonore du site, le site du projet se trouvant à proximité de l'autoroute A 82 (ex RN 165) au nord et de la voie ferrée au sud.

L'analyse des impacts du projet sur l'environnement, quant à elle, reste imprécise sur un certain nombre de thématiques du fait que les partis d'aménagement ne sont pas encore arrêtés. Il en résulte que les mesures d'évitement, de réduction et de compensation ne sont pas très précises, sauf en ce qui concerne l'impact sur les zones humides. D'une façon générale, les mesures de suivi de ces mesures sont également absentes.

L'Ae invite le porteur de projet à élaborer des scénarios d'aménagement lui permettant d'affiner les différents impacts environnementaux possibles de son projet et de définir des mesures adaptées, plus particulièrement concernant l'impact en termes de gestion des déplacements et des nuisances associées. Elle lui recommande également d'intégrer dans l'étude d'impact les données qui permettent de comprendre et d'apprécier les résultats des différentes études réalisées à l'occasion de ce projet (déplacements, acoustique, énergies renouvelables, loi sur l'eau).

Le maître d'ouvrage est par ailleurs invité à tenir compte des recommandations plus ponctuelles figurant dans le corps du présent avis.

Avis détaillé

1. Présentation du projet, de son contexte et des enjeux environnementaux

1.1 Présentation du projet et de son contexte

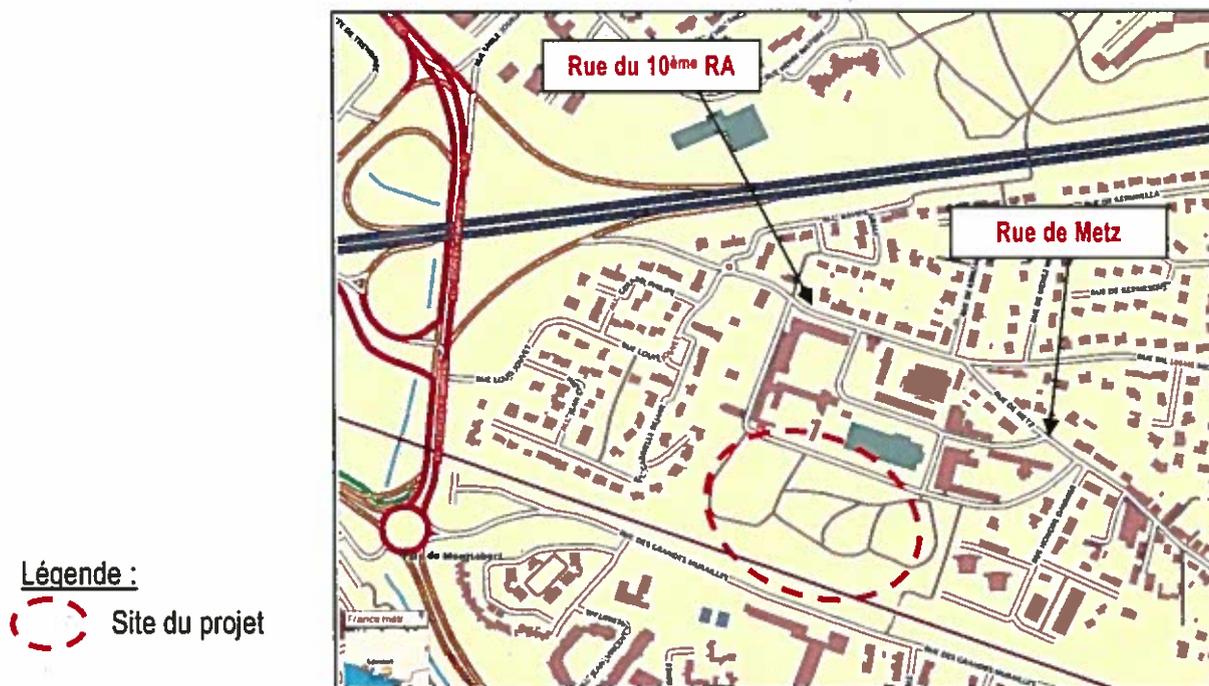
Dans le cadre du développement urbain de Vannes, commune d'environ 53 000 habitants, il est envisagé la création d'un nouveau quartier d'habitation sur le site du Parc de Ménimur, à proximité des collèges et lycées Notre Dame de Ménimur, au nord du centre-ville historique, à proximité de l'autoroute A 82 (ex RN 165) qui supporte un trafic très important.

Le site du projet, en cœur de ville et, par conséquent, proche des équipements, services et commerces existant, représente une surface d'environ 3,2 ha, délimité par :

- . la voie ferrée reliant Vannes à Lorient au sud (ligne Paris-Quimper), concernée par le risque de transport de matières dangereuses,
- . une piste cyclable et les habitations de la rue Honoré Daumier, à l'est,
- . les habitations de l'allée Simone Signoret, à l'ouest,
- . le collège et le lycée Notre Dame de Ménimur, au nord.

Il présente un dénivelé relativement marqué orienté nord-ouest (près de 22 m NGF)/sud-est (près de 10 m NGF).

Actuellement, le parc est essentiellement occupé par des massifs arborés, une grande prairie centrale, des haies séparatives le long des quartiers d'habitations et de la voie ferrée ainsi que par une bande de zones humides sur une surface de 3 660 m².

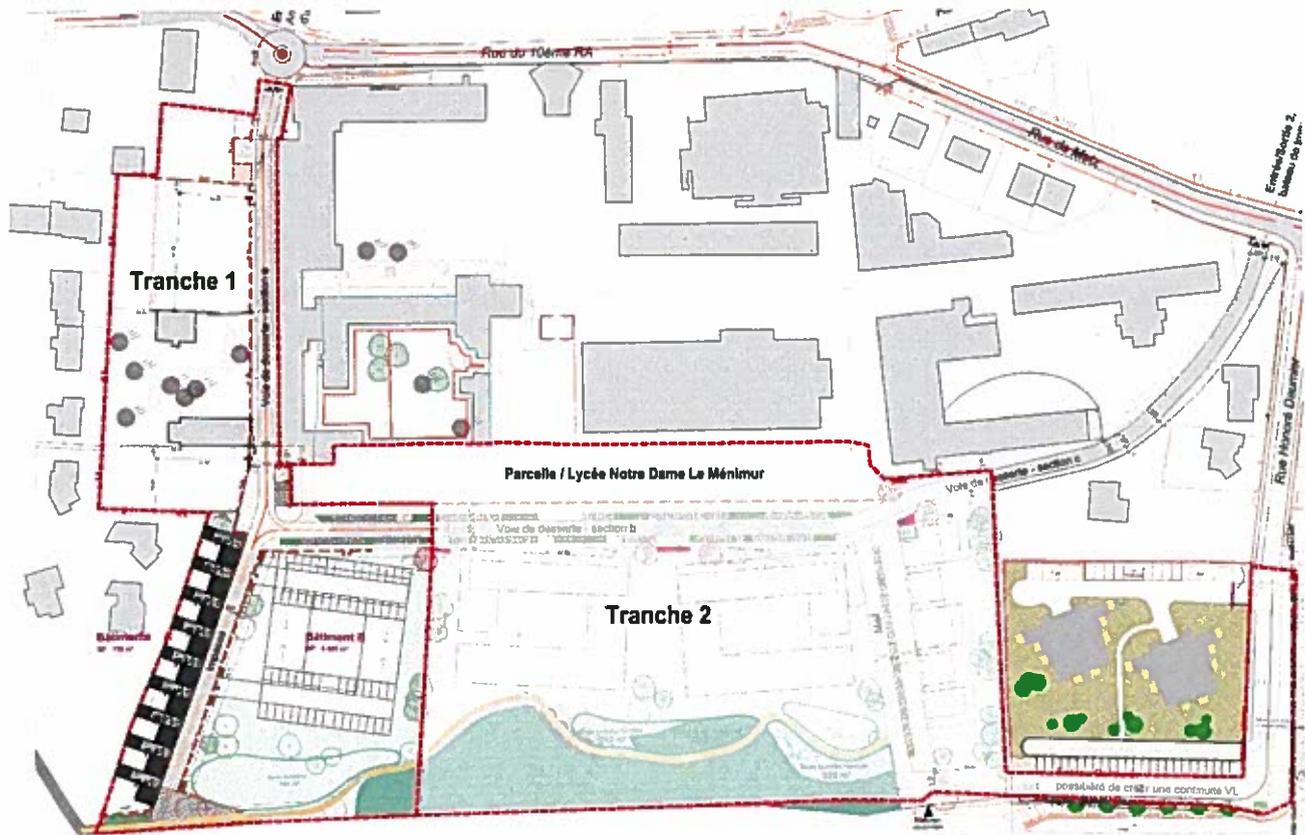


(extrait de l'étude d'impact, p. 72)

Le projet consiste en la construction de 260 logements construits en 2 tranches opérationnelles, d'environ 1,5 ha pour la première, dénommée « Parc des Ursulines », à l'ouest du site, objet de la

demande de permis d'aménager, et d'environ 2 ha pour la seconde.

Ces logements se répartissent en 5 parcelles de lots libres, auxquelles s'ajoutent une parcelle occupée par une habitation existante, 9 maisons individuelles groupées ou intermédiaires à l'est, et 4 collectifs avec un potentiel de 245 logements. Le stationnement privé des lots collectifs se fera de préférence en demi-sous-sol. Un stationnement « visiteurs » d'environ 60 places est prévu à proximité, en dehors de l'emprise du projet.



(extrait de l'étude d'impact, p. 9 du résumé non technique)

Le projet envisage de transformer la desserte actuelle interne du site en une voie principale à double sens, assurant un bouclage entre la rue du 10ème régiment d'artillerie (RA) et la rue de Metz via la rue Honoré Daumier, sur laquelle se grefferont des voies secondaires partagées piétons-véhicules légers permettant de desservir les lots.

Une liaison douce piétonne sera aménagée au sud du site, permettant de mettre en relation les quartiers existant à l'est et à l'ouest, le futur quartier, les entrées du collège et du lycée, et de les relier au centre-ville par le passage sous la voie ferrée. Deux bassins de rétention des eaux de pluie sont également prévus, l'un au sud-ouest, l'autre au sud-est du site.

La réalisation du projet implique par ailleurs la création :

- . d'un giratoire, au nord-ouest du site, se raccordant notamment sur la rue du 10ème RA et la rue de Metz, au nord-est, via la réalisation d'un carrefour,
- . d'une continuité VL (véhicules légers) au sud-est du projet, raccordant le projet à la rue de Metz, au nord-est, via la rue Honoré Daumier, à l'est.

Elle donne également l'occasion de procéder à la réhabilitation du manoir du Parc et de son clos, en

limite du collège, qui accueillera, pour partie, un internat pour le collège et le lycée.

1.2 Compatibilité du projet avec les documents « supra » et procédures relatives au projet

Le projet est situé sur un terrain identifié en zone UBa au plan local d'urbanisme (PLU) de Vannes, c'est-à-dire urbanisable par de l'habitat collectif dans des secteurs déjà urbanisés. La mixité des formes urbaines à l'échelle du quartier, associée à une mixité sociale et générationnelle, est en cohérence avec les objectifs du plan local de l'habitat (PLH). Par contre, l'étude ne fait jamais état de la densité de l'opération. *L'Ae recommande donc de la préciser afin de vérifier la conformité du projet sur ce point.*

La ville de Vannes est concernée par le plan de prévention du risque d'inondation (PPRI) des bassins versants vannetais. Il ressort de l'étude d'impact que le site du projet n'est pas concerné par ce risque à l'échelle de la crue de référence, mais l'extrait du PPRI (p. 29) est ambigu car la délimitation de la « crue morphogène » empiète sur le site.

L'Ae recommande de lever cette ambiguïté en indiquant clairement si le site du projet est concerné par le risque d'inondation.

L'étude d'impact liste, dans la partie « analyse de l'état initial du site » les principaux enjeux du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) « Golfe du Morbihan et Ria d'Étel » et du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Loire Bretagne, sans faire le lien avec le projet. Il en est de même concernant les orientations du schéma de cohérence territoriale (SCoT) et les objectifs du plan de déplacement urbain (PDU).

L'Ae recommande au maître d'ouvrage d'apporter les éléments permettant d'apprécier l'articulation du projet avec ces schémas et plan supra.

L'étude précise que, au regard du schéma régional de cohérence écologique de Bretagne, le projet se situe en dehors des réservoirs de biodiversité et des principales continuités écologiques.

1.3 Principaux enjeux identifiés par l'Ae

Les principaux enjeux environnementaux liés à la réalisation du projet, également identifiés par le porteur de projet, concernent :

- la gestion des déplacements et les nuisances associées ainsi que la gestion et la qualité des eaux,
- la préservation des zones humides ainsi que celle de certains habitats et espèces,
- la consommation énergétique,
- l'insertion paysagère du projet dans son environnement.

2. Qualité de la démarche d'évaluation environnementale

2.1 Qualité formelle du dossier

Le dossier soumis à l'Ae est notamment constitué d'une étude d'impact incluant un résumé non technique et un cahier des charges en matière acoustique à destination des promoteurs/concepteurs.

Le résumé non technique aborde bien toutes les thématiques de l'étude d'impact. Il se trouve toutefois en fin d'étude d'impact alors qu'il devrait se trouver au début afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude. Par ailleurs, si les noms et

qualités des auteurs de l'étude d'impact sont précisés, ceux des auteurs des études qui ont contribué à sa réalisation ne le sont pas.

L'étude d'impact porte sur l'ensemble du projet (2 tranches). Elle est claire, bien construite (analyse, mesures) et permet d'appréhender la démarche d'évaluation environnementale entreprise à l'occasion de ce projet. Une relecture attentive permettrait de corriger quelques coquilles et fautes d'orthographe ainsi que de vérifier la lisibilité de certains plans et légendes, en particulier ceux des pages 69 et 75.

L'Ae recommande de se conformer aux exigences de l'article R 122-5-IV en positionnant le résumé non technique au début de l'étude d'impact et d'en ajuster le contenu, ainsi que celui de l'étude d'impact, afin de tenir compte des remarques formulées lors du présent avis. Elle recommande également d'indiquer les noms et qualités des auteurs des études ayant contribué à la réalisation de l'étude d'impact.

2.2 Qualité de l'analyse

Ce projet d'habitation est justifié par la demande. Or, l'étude indique que la population de Vannes stagne, voire diminue légèrement, depuis 2006, au profit de l'agglomération vannetaise et des communes périphériques. Le site du projet est présenté comme une « dent creuse de l'agglomération » permettant de limiter l'étalement urbain ; aucune alternative au choix de ce site n'est présentée. Par ailleurs, les partis d'aménagement ne sont pas encore tous arrêtés, ce qui ne permet pas une analyse des impacts précise.

L'Ae recommande de justifier le choix de ce projet et de son site d'implantation au regard des principales solutions de substitutions examinées par le porteur de projet. Elle recommande également de déterminer différents scénarios d'aménagement afin de pouvoir déterminer les impacts potentiellement notables du projet en fonction de choix possibles d'aménagement.

Les études réalisées sur le site du projet ont permis de déterminer un état initial relativement complet, notamment en termes d'occupation du sol (plantes, arbres et arbustes, haies, prairie, friches et ronciers), de faune (en particulier les oiseaux, dont 19 espèces protégées observées), de paysage, de desserte (dont la principale est la rue du 10ème RA qui se greffe sur l'avenue Georges Pompidou, qu'il est prévu de mettre à 2x2 voies à terme). En termes de trafic et d'ambiance sonore cependant, l'étude d'impact ne permet pas de vérifier que l'état initial est suffisant car elle ne précise les données sur lesquelles elle s'appuie (localisation des points de mesure, trafic étendu à celui de l'A 82, ...).

L'Ae recommande de compléter l'état initial sur ces deux derniers points.

Les méthodes (relevés de terrain, ...) et périodes (printemps et été) d'inventaires paraissent adaptées. De nombreux sondages à la tarière ont permis de repérer les zones humides avec précision, au sud du site.

Le projet a fait l'objet d'une étude acoustique, d'une étude de déplacement et d'une étude sur le potentiel de développement des énergies renouvelables. L'étude d'impact reprend les principaux éléments de ces études, non jointes au dossier.

Concernant la 1ère, les mesures ont été effectuées en continu sur 4 jours, entre le vendredi 31 octobre (vers 15h00) et le mardi 4 novembre (vers 11h00), c'est-à-dire pendant le week-end de La Toussaint. Des épisodes pluvieux et de vents violents ayant été enregistrés à partir de la nuit du 1^{er} au 2 et jusqu'à la journée du 3 novembre, ces périodes n'ont pas été retenues, ce qui réduit la

période de référence. Par ailleurs, l'origine de certains pics sonores n'est pas clairement identifiée (« ... il pourrait s'agir de ... »). Le nombre et la localisation des points de mesure ne sont pas davantage indiqués.

Concernant la 2ème, les éléments repris dans l'étude d'impact sont très succincts. Ils font apparaître que les impacts du projet en termes de trafic sont importants, sans préciser quelles données ont réellement été prises (incidences directes et indirectes du projet ?) pour pouvoir apprécier les résultats.

Concernant la 3ème, l'étude d'impact ne reprend que des généralités (sur les énergies fossiles, renouvelables et de récupération) qui sont expliquées par le fait que le porteur de projet n'a pas connaissance des partis pris d'aménagement.

L'Ae recommande de justifier, d'une part, la représentativité des périodes de référence retenues pour déterminer le niveau sonore à l'état initial, sans occulter les nuisances de la voie ferrée et de l'A 82, situées à proximité du site, ainsi que le niveau de nuisances sonores auxquelles les nouveaux résidents seront exposés du fait de la proximité avec ces infrastructures. D'une manière générale, elle recommande d'intégrer dans l'étude d'impact les données qui permettent de comprendre et d'apprécier les résultats des différentes études réalisées à l'occasion de ce projet.

La partie dédiée aux impacts du projet et aux mesures de réduction et de compensation analyse les impacts du projet, parfois de façon générique, et prévoit des mesures pour les limiter ou les compenser. Certaines de ces mesures consistent dans le respect des normes réglementaires, d'autres sont rédigées sous forme de consignes (« devra être », « devront s'effectuer », ...). Les mesures compensatoires sont chiffrées.

L'Ae recommande que les impacts recensés soient rapportés au projet (aux différents scénarios d'aménagement précités) et que le porteur de projet s'engage sur les mesures de réduction et de compensation des impacts résiduels du projet ainsi que sur des mesures de suivi (à définir) de ces mesures de compensation en vue d'en vérifier l'efficacité.

Les différentes composantes du projet (création d'un giratoire, d'un carrefour) ainsi que la réhabilitation du manoir en internat et la proximité des écoles sont régulièrement mentionnés dans la prise en compte des impacts du projet, en particulier concernant ceux liés au trafic et aux nuisances sonores. Cependant, certains éléments quantitatifs (nombre d'élèves, etc.) ne sont pas indiqués, ce qui ne permet pas de vérifier que, au-delà du principe, le cumul des effets est pris en compte.

L'Ae recommande que les éléments quantitatifs liés au cumul des effets soient précisés et pris en compte dans le résultat des différentes études liées à ce projet.

L'Ae note qu'aucun autre projet connu n'a été recensé dans les aires d'influence du projet.

Elle note également que l'étude d'impact précise que le site du projet se localise en bordure d'une infrastructure ferroviaire concernée par le risque de transport de matières dangereuses, mais qu'elle ne traite pas du tout ce risque ; elle se contente de renvoyer le lecteur vers un site dédié de la commune.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact sur ce point.

3. Prise en compte de l'environnement

3.1 En phase chantier

Un cahier des charges à destination des entreprises, permettant le contrôle de l'application des normes et règlements en vigueur, est prévu.

L'étude d'impact précise plus particulièrement que les travaux d'arrachage et de terrassement seront réalisés en dehors des périodes de nidification, entre mi-septembre et mi-janvier, et que les arbres conservés seront protégés pendant les travaux de voirie. Elle précise également que la gestion des terrassements devra être optimisée notamment par le réemploi des matériaux extraits, l'équilibrage des volumes de déblais/remblais.

L'Ae recommande de préciser le volume des déblais et de quantifier la part réutilisée sur le site et celle éventuellement évacuée, en indiquant les mesures permettant de garantir la qualité du traitement de ces déchets inertes.

3.2 En phase aménagée

. Gestion des déplacements et des nuisances associées

Pour accueillir le trafic supplémentaire généré par le projet mais aussi permettre d'y reporter une partie du trafic actuel, relativement élevé, notamment aux abords du collège et du lycée, la voie principale du site du projet sera dédoublée, en zone 30, et sera dimensionnée en voirie lourde afin d'accueillir le passage de cars scolaires ou de bus si cela s'avérait nécessaire. Il est également prévu la création, d'une part, de places de stationnement en dehors du site du projet d'habitations et, d'autre part, d'un giratoire et d'un carrefour.

Le dossier précise que les points de congestion éventuels se situeront au niveau des carrefours. L'illustration de « l'impact du projet sur le trafic » (p. 115) laisse apparaître des impacts relativement importants, sans préciser les données prises en compte (en particulier les points de comptage du trafic) et laisse penser que le projet ne prévoit aucune mesure efficace pour limiter cet impact. Globalement, les incidences du projet ne sont donc pas clairement évaluées en termes de gestion du trafic et des nuisances associées.

L'Ae recommande d'indiquer l'estimation de trafic supplémentaire généré par l'arrivée des occupants de ce nouveau quartier mais aussi par les aménagements prévus (dédoublement de la voie principale du nouveau quartier projeté) qui pourront être utilisés par des automobilistes autres, afin, d'une part, de mieux définir l'impact du projet en termes, notamment, de déplacements, de nuisances sonores et de pollution atmosphérique et, d'autre part, de prévoir des mesures ERC¹ et de suivi de ces mesures.

Une liaison piétonne sera aménagée au sud du site, permettant de rejoindre les lotissements voisins, le centre-ville et l'arrêt de bus situé à environ 200 m au sud du projet (par le passage sous la voie ferrée). Le projet évoque également les déplacements à vélo mais n'explicite pas les mesures à prendre pour favoriser son utilisation.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de préciser l'ensemble des mesures qui seront mises en œuvre pour limiter l'usage de la voiture.

¹ Mesures ERC : mesures prises pour éviter, réduire, voire compenser les impacts résiduels du projet sur l'environnement.

. Gestion et qualité des eaux

Le projet prévoit la création, à terme, de 260 logements, le doublement de la voie principale interne, la création de voies secondaires de desserte des lots ainsi que la création de places de stationnements, à l'intérieur du site mais aussi à l'extérieur, pour lesquels l'étude d'impact donne des ratios. Il induit également la création d'un giratoire, d'un carrefour. Enfin, le manoir du parc sera réhabilité en internat.

Du fait de la topographie bien marquée, les eaux pluviales du site ruissellent par gravité vers un fossé, situé en bordure de la voie ferrée, qui permet de diriger les eaux en direction du Meucon, qui s'écoule à environ 300 m au sud du projet, par l'intermédiaire d'un ouvrage sous la voie ferrée. Afin de ne pas augmenter les débits de pointe au regard de la situation actuelle, mais aussi de limiter les risques d'inondation, en aval, le projet prévoit de tamponner les eaux de pluie avant leur rejet vers le milieu récepteur, par la création de systèmes de rétention permettant de collecter des pluies vicennales avec un débit de restitution de 3 l/s/ha. Il est prévu une gestion adaptée à la parcelle pour les espaces privés et une gestion, principalement sous voirie, pour les espaces publics. Les eaux de ruissellement de la voirie et des parcelles seront collectées par des canalisations et seront dirigées, gravitairement, vers des ouvrages de traitement et de rétention, situés au sud-ouest et au sud-est, en dehors des zones humides, avant rejet dans le réseau d'eau pluvial de la ville et ensuite dans le Meucon qui s'écoule à environ 300 m au sud du site.

L'étude d'impact renvoie au dossier d'incidences au titre de la loi sur l'eau concernant le détail et les caractéristiques des ouvrages sus-mentionnés. Elle ne comporte pas les éléments nécessaires à une appréciation du projet sur ce point.

L'Ae recommande de préciser le pourcentage d'imperméabilisation généré par le projet, dans toutes ses composantes (bâtiments, stationnements, voiries principale et de desserte, giratoire, etc.), et d'intégrer dans l'étude d'impact les principaux résultats et conclusions du dossier « loi sur l'eau » (méthodes de calcul, techniques alternatives, ...).

En matière d'eaux usées, il est simplement indiqué que l'agglomération de Vannes est raccordée au réseau d'assainissement collectif dirigé vers la station d'épuration (STEP) de Tohannic, d'une charge nominale de 60 000 équivalents-habitants.

L'Ae recommande au porteur de projet d'estimer le volume des effluents que le projet (dans toutes ses composantes) va générer et de démontrer la capacité de la station à les traiter, ses taux de charge moyens et de pointe en matières organique et hydraulique.

. Préservation des zones humides

L'étude d'impact précise que le projet d'urbanisation initial conduisait à la destruction de près de 50 % de la surface de zones humides présentes sur le site, soit environ 1 800 m². Le projet et le périmètre d'aménagement ont été ensuite modifiés pour tenir compte des contraintes d'accès ainsi que des enjeux environnementaux du site, en particulier la présence de ces zones humides (sans doute à l'occasion de l'élaboration de l'étude d'impact dont la décision de l'Ae n'a pas dispensé le projet dans le cadre de l'examen au cas par cas). Le projet présenté aujourd'hui n'a pas totalement évité la destruction de zones humides mais l'a réduite à un peu moins de 13 %, soit environ 435 m², correspondant à des friches, ronciers ou zones récemment défrichées. La situation géographique et topographique de cette zone humide impactée fait qu'elle ne joue qu'un rôle de régulation des eaux. Elle est principalement alimentée par les eaux de précipitations et s'avère complètement

déconnectée du réseau hydrographique du secteur.

Le projet prévoit la compensation de cette destruction par la réhabilitation (plantation, réensemencement, gestion différenciée...) des zones humides conservées ainsi que la création de 530 m² de zones humides, en lien avec les premières.

Le projet a été conçu de telle manière que tous les systèmes de gestion (noues et bassin paysager) soient localisés en dehors de ces zones, mais permettent leur réalimentation immédiatement en aval. La liaison douce, piétonne, qui sera aménagée au sud du site, le sera au plus près le terrain naturel de façon à impacter le moins possible la zone humide existante.

Il est prévu, sans plus de précision, qu'une association, regroupant les différentes copropriétés du projet, gère cet « îlot vert » constitué par la zone humide et la liaison douce, sorte de zone tampon entre les zones bâties et la voie ferrée.

L'Ae note la forte réduction de la part de zones humides détruite ainsi que les compensations prévues qui devraient permettre d'améliorer la fonctionnalité de ces zones.

. Préservation de certains habitats et espèces

Le Parc de Ménimur constitue un site intéressant pour la faune commune en raison de la présence de nombreux arbres, ainsi que de haies au centre et en périphérie (en bordure des chemins d'accès au nord et de la voie ferrée au sud). De par leur composition, ces haies horticoles offrent un bon potentiel écologique ; le projet prévoit de les préserver.

La réalisation de ce projet va néanmoins réduire l'habitat d'espèces, pour certaines protégées (oiseaux), et engendrer des perturbations pour les populations qui trouvent actuellement dans ce parc un abri, un site d'alimentation et un lieu de reproduction (petits mammifères, avifaune,...). L'étude d'impact prévoit que certaines espèces pourront se reporter dans des jardins ou des milieux écologiquement équivalents présents à proximité du site, puis recoloniser le secteur une fois l'aménagement terminé.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de prévoir des mesures de compensation (nichoirs, ...).

. Consommation énergétique

Le dossier présente de façon synthétique des éléments, d'ordre général, de l'étude sur le développement des énergies renouvelables. Ses conclusions orientent le maître d'ouvrage à recourir au solaire passif (bioclimatisme), au solaire actif (production de chaleur ou d'électricité) ou à la biomasse. La possibilité d'une extension du réseau de chaleur du collège et du lycée est évoquée pour alimenter les bâtiments du futur quartier, en particulier le raccord ceux des logements collectifs.

L'Ae recommande au porteur de projet de mieux se déterminer dans ses choix d'énergies en tenant compte des éventuelles nuisances qui sont liées à ces dernières (bruit, fumées, ...). L'Ae recommande par ailleurs d'annexer cette étude énergétique à l'étude d'impact.

. Insertion paysagère du projet dans son environnement

Plusieurs mesures sont prévues pour limiter l'impact paysager du projet : préservation des structures végétales situées en limite, maintien des arbres du parc, aménagements paysagers, espace de recul

d'implantation des constructions d'environ 30 m par rapport à la voie ferrée, gestion des eaux pluviales intégrée aux lignes végétales et espaces verts, ... Deux « vues d'ambiance » sont présentées dans l'étude d'impact, dont l'une depuis l'accès par la rue de Metz. Or, le dossier précise que seule une percée visuelle est possible depuis la voie ferrée et se limite à la partie ouest du site (prairie mésophile et arbres attenants), le reste du site n'étant pas visible, puisqu'une haie arbustive limite les perceptions.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de préciser la hauteur des constructions prévues et de proposer une simulation de l'insertion paysagère depuis la voie ferrée et pour chacun des lots, afin d'offrir une meilleure représentation de l'impact du projet en termes de paysage.

Le Préfet de région,
Autorité environnementale,
pour le Préfet et par-délégation,

Pour le Directeur régional
Le Directeur adjoint

Patrick SEAC'H