



Autorité environnementale

Décision de l'Autorité environnementale, après examen au cas par cas, sur le projet de réouverture de la halte ferroviaire de Fondettes-Saint-Cyr (37)

n° : F-024-24-C-0101

Décision n° F-024-24-C-0101 du 20 novembre 2024

Décision du 20 novembre 2024
après examen au cas par cas
en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement

Le président de la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable ;

Vu la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, modifiée par la directive 2014/52/UE du 16 avril 2014, notamment son annexe III ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 122-1, R. 122-2, R. 122-3-1 et R. 122-3 ;

Vu le décret n° 2022-1165 du 20 août 2022 portant création et organisation de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable ;

Vu le règlement intérieur de la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable adopté le 20 octobre 2022 ;

Vu l'arrêté du 16 janvier 2023 du ministre de la Transition écologique et de la cohésion des territoires modifiant l'arrêté du 12 janvier 2017 fixant le modèle du formulaire de la « demande d'examen au cas par cas » en application de l'article R. 122-3-1 du code de l'environnement ;

Vu la décision prise par la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable dans sa réunion du 31 mai 2017 portant exercice des délégations prévues à l'article 17 du décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu la demande d'examen au cas par cas (y compris ses annexes) enregistrée sous le numéro n° F-024-24-C-0101, présentée par SNCF Gares et Connexions et Tours Métropole Val de Loire, relative au projet de réouverture de la halte ferroviaire de Fondettes-Saint-Cyr (37), l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 23 octobre 2024 ;

Considérant la nature du projet,

- le projet de réouverture de la halte ferroviaire des Fondettes consiste en :
 - o la mise aux normes pour les personnes à mobilité réduite et la mise en accessibilité des quais (rehaussement, création de rampes et escaliers) ;
 - o le réaménagement d'un parking automobile et d'un parvis, et la création d'un nouveau parking (2 300 m² au total), et des voiries de raccordement associées (550 m²) ;
 - o la mise en place d'un local vélo sécurisé (50 m²) et son raccordement aux voies cyclables ;
 - o aucune modification de l'infrastructure ferroviaire n'est prévue ;



Figure 1 :Schéma général des aménagements du projet (source : dossier)

- le projet s'inscrit dans le cadre de la mise en place du service express métropolitain (Serm) de Tours ;
- le projet est soumis à autorisation au titre de la législation sur l'eau et à permis d'aménager ;

Considérant la localisation du projet,

- sur la commune de Fondettes (37), sur un parking existant et sur une ancienne friche (ayant abrité des installations de chantier) en toute proximité de la ligne ferroviaire existante reliant Le Mans et Tours et au sein de l'ancienne halte ferroviaire ;
- dans la zone tampon du bien Unesco « Val de Loire entre Sully-sur-Loire et Chalonnes » ;
- au sein du site Natura 2000 « Vallée de la Loire d'Indre-et-Loire » ;
- sur un secteur couvert par le plan de prévention des risques d'inondation « Val de Tours Val de Luynes » approuvé le 18 juillet 2016 ;

Considérant les incidences prévisibles du projet sur l'environnement, la santé humaine et les mesures et caractéristiques destinées à éviter ou réduire ces incidences :

- des places de stationnement allouées et des cheminements adaptés aux personnes à mobilités réduites sont prévus en nombre suffisant. Le dossier aurait pu utilement présenter un avis favorable d'une association d'usagers pour valider les choix pris. Des emplacements pour le stationnement des vélos sont également prévus ;
- en ce qui concerne la gestion des eaux de ruissellement sur les chaussées routières, le maître d'ouvrage prévoit de promouvoir l'emploi des techniques alternatives à la solution classique du « tout tuyau », avec une analyse suffisamment poussée pour l'adapter à chaque situation du projet. Ainsi, la structure profonde du parking existant sera maintenue et les eaux conduites en surface vers les puits d'infiltration que sont les « fosses de Stockholm » (puits d'infiltration arboré). Pour le nouveau parking, l'infiltration des sols se fera par un enrobé drainant en surface. L'Ae appelle l'attention du maître d'ouvrage sur le risque de colmatage de ces enrobés, particulièrement élevé quand ils sont employés sur des parkings où les manœuvres des voitures sont nombreuses, augmentant les abrasions des pneumatiques. Il conviendra de s'assurer que les aménagements de surface (plantation, barrières...) permettent le passage d'engins de grande dimension pour le lavage sous très haute pression des enrobés drainants (4 bars), mais aussi, de prévoir, dès la conception du nouveau parking, un système de substitution en cas de colmatage avéré des enrobés, avec la mise en place d'un système en surface pour le recueil des eaux de chaussées (type fossés, noues) avec points d'infiltration des eaux (cf. l'ouvrage technique

« [Techniques alternatives en assainissement pluvial, choix, conception, réalisation et entretien](#) »¹). Vu la situation du projet en zone inondable, le dimensionnement de « niveau projet » des techniques alternatives pourrait utilement assurer des fonctions de rétention d'inondation (parkings abaissés altimétriquement pour augmenter leur capacité de stockage en aérien) ;

- en ce qui concerne les incidences en termes de bruit, l'étude complémentaire fournie montre que l'augmentation du bruit causée par les arrêts de train sera compensée par la diminution du bruit liée à une vitesse moindre des trains. Il n'est pas prévu d'augmenter le nombre de trains. L'évolution d'une situation de passage des trains à grande vitesse à une situation d'arrêt des trains constitue une variation de trafic induite par le projet, pour laquelle la réglementation prévoit que le maître d'ouvrage doit s'assurer du respect des seuils réglementaires en tout temps dans le cas d'une modification induite, et dans le cas où celle-ci serait significative. Ce respect peut conduire à réaliser une étude avant projet pour s'assurer du respect des seuils réglementaires lors de l'exploitation ainsi que de mesures de vérification *in situ* lorsque le projet est en service pour s'assurer du respect de ces seuils. Les éléments transmis montrent que la modification de trafic n'est pas significative (+0,2 dB(A) < 2 dB(A)) ;
- en ce qui concerne les incidences liées à la présence de pollution, l'étude complémentaire fournie met en évidence la présence de sols pollués, majoritairement situés au niveau du parking existant. Elle conclut qu'« aucune dépollution n'est à prévoir, et aucun risque sanitaire n'est à craindre dans la mesure où les matériaux seront pour la majorité très probablement recouverts (bitume, gravillons...) ». Dans le contexte du choix d'emploi de techniques alternatives d'assainissement routier misant sur l'infiltration en place pour les deux parkings et la réalisation d'un enrobé drainant pour le nouveau parking, il conviendra donc que le maître d'ouvrage précise l'étude conduite et s'assure très précisément que les secteurs pollués restent confinés sous une couche de matériaux bitumineux et que les fosses de Stockholm seront implantées en dehors de ces mêmes secteurs pollués, pour prévenir le risque de pollution des eaux souterraines ;
- les secteurs d'implantation du projet ne présentent pas d'enjeux au regard de la biodiversité ni du milieu naturel ;
- le projet de remise en service de la gare a pour objectif de diminuer l'usage de la voiture au profit du train. Une diminution des émissions de gaz à effet de serre et des autres nuisances routières associées au projet est attendue ;

Concluant que,

au vu de l'ensemble des informations fournies par le maître d'ouvrage, des éléments évoqués ci-avant et des autres informations et contributions portées à la connaissance de l'Ae à la date de la présente décision, le projet de réouverture de la gare des Fondettes (37) n'est pas susceptible d'incidences significatives sur l'environnement et sur la santé humaine au sens de l'annexe à l'article R. 122-3-1 du code de l'environnement (annexe III de la directive susvisée n°2014/52/UE du 16 avril 2014) ;

Décide :

Article 1^{er}

En application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement, et sur la base des informations fournies par les maîtres d'ouvrage, le projet de réouverture de la gare des Fondettes n° F-024-24-C-0101, n'est pas soumis à évaluation environnementale.

Article 2

La présente décision, délivrée en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement, ne dispense pas des autorisations administratives auxquelles le projet peut être soumis.

Article 3

La présente décision sera publiée sur le site internet de la formation d'autorité environnementale de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable.

¹ https://side.developpement-durable.gouv.fr/Default/doc/SYRACUSE/78124/techniques-alternatives-en-assainissement-pluvial-choix-conception-realisation-et-entretien?_lg=fr-FR

Fait à la Défense, le 20 novembre 2024

Le président de la formation d'Autorité environnementale
de l'Inspection générale de l'environnement et du
développement durable



Laurent MICHEL

Voies et délais de recours

La présente décision peut faire l'objet d'un recours gracieux formé dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa mise en ligne sur internet.

Lorsqu'elle soumet un projet à étude d'impact, la présente décision peut également faire l'objet d'un recours contentieux formé dans les mêmes conditions. Sous peine d'irrecevabilité de ce recours, un recours administratif préalable est obligatoire (RAPO) conformément aux dispositions du V de l'article R. 122-3 du code de l'environnement. Ce recours suspend le délai du recours contentieux.

Le recours gracieux ou le RAPO doit être adressé à :

Monsieur le président de l'autorité environnementale
Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires
Inspection générale de l'environnement et du développement durable
Autorité environnementale
92055 La Défense CEDEX

Le recours contentieux doit être formé dans un délai de deux mois à compter du rejet du RAPO. Il doit être adressé à :

Monsieur le président du tribunal administratif de Cergy-Pontoise
2-4 Boulevard de l'Hautil
BP 30 322
95 027 Cergy-Pontoise CEDEX

La décision dispensant d'évaluation environnementale rendue au titre de l'examen au cas par cas ne constitue pas une décision faisant grief mais un acte préparatoire ; elle ne peut faire l'objet d'un recours contentieux direct, qu'il soit administratif, préalable au contentieux et suspensif du délai de recours contentieux, ou contentieux. Comme tout acte préparatoire, elle est susceptible d'être contestée à l'occasion d'un recours dirigé contre la décision ou l'acte autorisant, approuvant ou adoptant le projet.