



Grenoble, le 12 juin 2018

Réf. : CG/FO, n°77

FRAPNA Isère

MNEI – 5 place Bir-Hakeim

38000 Grenoble

tél. 04 76 42 64 08

fax 04 76 44 63 36

frapna-isere@frapna.org

Enquête publique sur le projet INSPIRA - ZAC de la zone
industrialo-portuaire. Communes de Salaise-sur-Sanne et Sablons (38)

Avis de la FRAPNA Isère

En résumé

Il s'agit d'un dossier d'aménagement de grande ampleur sur une superficie totale de 336 ha avec une surface à aménager de 221 ha, dont 123 ha de surfaces agricoles qui disparaîtront sous l'emprise de la nouvelle urbanisation. Le site est à proximité immédiate des espaces naturels protégés de l'île de la Platière.

Le projet est fort bien présenté. Il met en avant une localisation favorable à la multimodalité, au transport fluvial et ferroviaire, et insiste sur la qualité des mesures environnementales prévues. Cependant, notre analyse montre qu'il s'agit surtout, pour plus de la moitié de la surface, d'une zone d'aménagement classique, mais qui a l'inconvénient d'être située dans un secteur sensible, avec des enjeux environnementaux élevés et une problématique Eau qui reste sans réponse à ce jour.

Pour limiter les dommages environnementaux et éviter des dommages irréversibles, il convient de :

- réduire significativement la surface du projet,
- revoir le phasage de manière à commencer par les investissements et installations dédiées à l'intermodalité fluviale et ferroviaire,
- ajouter une obligation de résultat pour les mesures compensatoires prévues,
- inclure explicitement (dans l'arrêté d'autorisation) un projet de renaturation de la Sanne, comme proposé dans les avis du CNPN et de l'autorité environnementale.

Chantal GEHIN

Présidente de la FRAPNA Isère

Avis détaillé

De forts enjeux environnementaux et des menaces très sérieuses sur la réserve naturelle de l'île de la Platière et sur la biodiversité du site INSPIRA

Le sujet majeur, très préoccupant, sur lequel la FRAPNA souhaite insister, est celui de la ressource en eau. Il existe déjà, et ce point est largement documenté, « *un déficit quantitatif de la nappe alluviale du Rhône, nappe fortement exploitée dont dépend l'alimentation des milieux alluviaux de la réserve naturelle de l'île de la Platière* » (avis AE)¹.

Or, le projet, prévoit une consommation nouvelle de 80 000 m³ / j², sans pouvoir sécuriser ce chiffre que l'on peut craindre supérieur, et sans apporter de solution.

Du point de vue de la ressource en eau, la situation est une impasse doublée d'une fuite en avant dramatique : il y a consensus sur le fait qu'il existe aujourd'hui un déficit chronique qui conduit à « *un abaissement de la nappe fluviale qui entraîne la dégradation de l'état des milieux naturels superficiels à grand potentiel écologique de l'île de la Platière* », des études sont engagées ou envisagées ... mais on reste sans perspective fiable de redressement de la situation, alors même que le projet INSPIRA vient apporter une difficulté supplémentaire.

En l'état actuel des prélèvements en eau et des aménagements prévus, l'absence de mise en œuvre de solution sur la ressource en eau revient à condamner la biodiversité de la Platière, anéantissant 20 années de renaturation et plus de 10 millions d'euros investis ... et menaçant la ressource en eau potable stratégique à laquelle contribue la nappe d'accompagnement du Rhône.

Le projet actuel n'est donc pas acceptable. Il manque a minima un plan d'accompagnement sur la gestion de la ressource Eau (cf. ci-dessous) et l'indication explicite que l'arrêté autorisant la ZAC doit prévoir une procédure d'autorisation adaptée pour les futures installations nécessitant un volume d'eau significatif (sachant que le dossier actuel promet aux entreprises candidates « *un périmètre d'aménagement où toutes les autorisations administratives ont été obtenues* » (Pièce B2, « Principes d'aménagement »).

Au regard des études disponibles sur la nappe et à titre de compromis pour garder la possibilité d'accueillir des activités contribuant vraiment au développement du transport fluvial, une consommation supplémentaire de 10 000 m³ / j nous semble un maximum à encadrer réglementairement.

Selon le Comité de Bassin, des solutions sont disponibles pour protéger la réserve naturelle de la Platière

Dans sa délibération du 31 mars 2017, prise sur la base de l'analyse du Comité Scientifique, le Comité de Bassin Rhône-Méditerranée considère que la pérennisation de la forêt alluviale est « *un objectif*

¹ L'avis du Conseil Scientifique [1] indique que les conditions actuelles de prélèvement dans la nappe souterraine ne permettent pas d'assurer les objectifs de gestion de la réserve naturelle de l'île de la Platière et du site Natura 2000 qui l'englobe. Cependant ce diagnostic ne prend évidemment pas en compte l'effet potentiel des travaux d'élimination des aménagements Girardon actuellement en cours et destinés à favoriser la remobilisation des sédiments bloqués dans ces aménagements.

² Soit 30 Millions de m³ par an à comparer avec les 60 Millions de m³ prélevés annuellement actuellement (augmentation de 50%).

réaliste, compte tenu de l'abondance des ressources en eau du secteur³ et de la réactivité de son système hydrogéologique » ... à condition que des mesures soient prises pour réduire les prélèvements nets en eau et favoriser la recharge de la nappe phréatique. Il est donc possible, selon le Comité de Bassin, de faire en sorte que des prélèvements supplémentaires ne nuisent pas à la réserve naturelle de la Platière⁴.

Si des solutions sont disponibles, la FRAPNA constate qu'elles ne sont ni mises en œuvre, ni même engagées. Il s'agit de solutions de moyen terme comme l'expriment les formulations retenues par le Comité de Bassin qui « ENCOURAGE les services de l'Etat et de l'Agence de l'eau et les acteurs du territoire à poursuivre ou engager au plus vite les actions de réduction des prélèvements nets nécessaires déjà identifiées (...) SUGGERE d'explorer les pistes ouvertes par le conseil scientifique⁵ (...) ».

Or, en l'absence de telles mesures, la masse d'eau souterraine FRDG 424 « *Alluvions du Rhône de la plaine de Péage de Roussillon à l'île de la Platière* » passerait de l'état « *bon* » au niveau quantitatif⁶ à l'état « *moyen* », ce qui constituerait une dégradation⁷ de l'état d'au moins un des éléments de qualité de cette masse d'eau ; donc causerait une détérioration de l'état de celle-ci au sens de l'article 4 de la Directive 2000/60 (CJUE 1^{er} juill. 2015, n° C-461/13, point n°70).

Conformément à la directive, les États membres doivent mettre en œuvre toutes les mesures nécessaires, via les programmes de mesures, pour **empêcher la détérioration de l'état de toutes les masses d'eau de surface**. A ce titre, les Etats membres sont tenus de refuser l'autorisation d'un projet lorsque ce dernier est de nature à détériorer l'état de la masse d'eau ou à compromettre l'obtention d'un bon état des masses, sauf à considérer que ledit projet relève d'une dérogation en vertu de l'article 4, paragraphe 7 de la directive 2000/60 (CJUE, 1^{er} juillet 2015, C-461/13, point n°50).

Cette procédure dérogatoire est encadrée en droit français par les articles L. 212-1 et R. 212-16 du Code de l'environnement, dont il résulte « *que le préfet coordonnateur de bassin doit porter à la connaissance du comité de bassin les projets répondant à des motifs d'intérêt général mais qui sont de nature, par les modifications qu'ils apportent à une masse d'eau, à compromettre la réalisation*

³ Le débit moyen du Rhône au droit du site est de 800m³/s qui sont à comparer avec les 2m³/s (0,25%) que représente la demande actuelle de 60 millions de m³ par an. La comparaison avec les débits d'étiage du Rhône ne modifierait pas ce rapport au point d'en inverser la comparaison précédente. De plus le CS confirme dans son avis les conclusions de l'EVP en validant la valeur de 46 Millions de m³ pour les apports actuels à la nappe aquifère avec un complément direct du Fleuve pour les 14 Millions de m³ restants [1] page 11.

⁴ Dans son avis le CS indique qu'actuellement la régénération et la pérennité des formations forestières alluviales caractérisant les milieux justifiant les mesures de protection prises ne sont plus assurées.

⁵ Le CS, dans son avis, explore rapidement quelques pistes dans la deuxième partie de son avis (mars 2017) pp 10-13 section III « quelques éléments de faisabilité ».

⁶ Voir en annexe les paramètres constitutifs du bon état quantitatif d'une masse d'eau souterraine avec notamment l'exclusion de toutes altérations qui « **occasionneraient des dommages importants aux écosystèmes terrestres qui dépendent directement de la masse d'eau souterraine** »

⁷ Le Rhône de Roussillon (FRDR 2006b) est indiqué dans le SADGE 2016-2021 comme masse d'eau ayant un objectif de bon état (facteur de risque : morphologie et pesticides) assortie d'une justification du délai par rapport à 2015 concernant la faisabilité technique. On notera que parmi les « éléments de qualités pour la classification de l'état écologique » d'une masse d'eau superficielle figurent : la « connexion aux masses d'eau souterraine » et la « Structure des rives » (§ 1.1 de l'annexe 5 de la DCE)

des objectifs poursuivis par le schéma directeur ; que **le schéma, arrêté notamment au vu de ces éléments, doit indiquer l'emplacement des masses d'eau qui sont susceptibles d'être affectées par de tels projets d'intérêt général ainsi que les motifs justifiant les choix ainsi effectués** »(Conseil d'Etat, 14 novembre 2012, n°338159).

En l'espèce, le SDAGE Rhône Alpes Méditerranée Corse 2016-2021 ne fait état d'aucun projet répondant aux conditions d'octroi de dérogation posées par l'article R. 212-16 du code de l'environnement. Il s'ensuit qu'**aucun projet entraînant une détérioration de l'état d'une masse d'eau du bassin Rhône Alpes Méditerranée Corse ne saurait être autorisé par l'administration sans violer la procédure dérogatoire** prévue par l'article 4 paragraphe 7 de la directive-cadre sur l'eau et transcrite aux articles L. 212-1 et R. 212-16 du code de l'environnement.

Par conséquent, si ce projet devait être autorisé dans de telles conditions, la responsabilité de l'Etat français serait susceptible d'être engagée pour violation de directive 2000/60.

Il y a donc clairement un problème de phasage : INSPIRA est programmé avant que les mesures nécessaires de prévention de la ressource Eau soient programmées et engagées.

Le projet a des impacts directs, évidents, sur la biodiversité du site : il s'agit d'un milieu naturel de plaine alluviale, « *caractérisé par la présence de nombreuses espèces protégées inventoriées, très riche en biodiversité, et par la présence du corridor écologique de la Sanne, qui est identifié au schéma régional de cohérence écologique et constitue l'un des derniers corridors entre les Alpes et le Massif Central via la vallée du Rhône* » (avis de l'AE, février 2018).

Il faut rappeler ici que les écosystèmes de la vallée du Rhône ont déjà subi de fortes atteintes et sont soumis à de fortes pressions : urbanisation, infrastructures de transport, agriculture intensive. Dès lors, toute perte supplémentaire constitue une atteinte irrémédiable au patrimoine naturel de la vallée. Or, le projet porte sur des *réserves foncières* constituées de longue date et qui ont contribué à alléger quelque peu les pressions, préservant des espaces de biodiversité qui ont disparu ailleurs.

Cette problématique de la préservation des espaces naturels et de la biodiversité conduit à un questionnement sur le dimensionnement du projet. Selon la FRAPNA et comme nous le détaillons ci-après, le projet est sur-dimensionné au regard de sa vocation première, à laquelle nous adhérons pleinement, qui est le développement du transport fluvial et ferroviaire.

Des compensations sont prévues et la FRAPNA sera attentive à leur bonne mise en œuvre. La FRAPNA demande que l'arrêté autorisant la ZAC prescrive clairement une obligation de résultat et des mesures de suivi dans le temps de ces mesures compensatoires par les services de l'Etat.

Cependant, les compensations prévues ne prennent pas en compte les espèces non protégées. Or, en matière de biodiversité, il convient de protéger les milieux et pas seulement les espèces, et pas seulement les espèces protégées.

On trouve sur le site des **pelouses pionnières sèches** avec, parmi les espèces emblématiques, la **Truxale méditerranéenne** classée « en danger » sur la récente liste rouge Rhône-Alpes des Orthoptères. La disparition de la population de Truxale du site Inspira réduirait sensiblement son aire

de présence, fragilisant encore plus les populations du Nord de la vallée. Il est nécessaire d'ajouter aux mesures d'accompagnement prévues le déplacement de la Truxale vers des habitats favorables conservés.

Pour ces pelouses pionnières sèches, la mise en place sur le site d'un corridor herbacé sec de 2,8 ha ne nous paraît pas suffisante comme mesure de compensation.

Pour l'aménagement de la Sanne⁸, la FRAPNA demande la mise en œuvre du scénario 3 « Renaturation » qui répond aux enjeux du corridor écologique et de la prévention du risque inondation

Le dossier (Pièce D1b – pages 23 et suivantes) envisage plusieurs scénarios d'aménagement de la Sanne qui joue un rôle important de corridor écologique.

Seul le scénario 3 répond correctement à la fois aux enjeux « inondation » et « corridor écologique ». Renvoyer ce scénario à la volonté d'un nouveau syndicat de rivières à créer en 2019 nous paraît beaucoup trop hypothétique. La renaturation doit être prévue dès l'arrêté d'autorisation.

Le scénario 3 est d'autant plus nécessaire que :

- l'évaluation du risque Inondation souffre des incertitudes inhérentes au manque de mesures disponibles : l'étude du projet s'est basée sur la station de Lyon Bron qui dispose de 48 années de mesure mais ne représente pas bien le régime pluviométrique du site,
- le retour d'expérience des dernières décennies incite à la prudence. On peut citer les inondations d'octobre 1993, les crues d'octobre 1999 malgré le creusement peu de temps auparavant d'un grand bassin d'écrêtement au nord de la zone Inspira, l'inondation récente de la zone commerciale Green 7 malgré d'importants travaux dans le lit de la Sanne ...
- l'installation d'activités industrielles augmente le risque de pollution accidentelle en cas d'inondation.

Concernant le risque d'inondation, le projet induit la réduction d'environ 47 ha de surface d'expansion des crues compensée par divers aménagements notamment destinés à *l'interception des écoulements de crues dans la zone nord, leur rétention et leur accompagnement jusqu'au canal d'aménée du Rhône* (Pièce B2, page 31). La FRAPNA déplore qu'une gestion plus amont, sur l'ensemble du bassin versant, n'ait pas été anticipée, ni même engagée à ce jour. Rappelons qu'endiguer une rivière torrentielle au niveau d'un secteur urbanisé n'a qu'une efficacité partielle et même illusoire. En conséquence, les mesures compensatoires prévues pour le risque inondation nous semblent clairement insuffisantes.

La vocation portuaire et multimodale requiert une surface bien moindre que celle prévue

Dès les premières lignes du dossier d'enquête préalable à la DUP (pièce D1b), les auteurs insistent sur la vocation portuaire et multimodale du site :

⁸ La Sanne est la Masse d'eau superficielle FRDR2013 du SDAGE qui bénéficie d'un délai jusqu'à 2021 relativement à l'atteinte du bon état DCE en raison de prélèvements excessifs et rupture de continuité par le fait d'un ouvrage dont la franchissabilité (incluse dans le programme de mesure du SDAGE 2016-2021) pourrait être réalisée dans cette opération de renaturation si cela n'avait pas été encore effectué.

« Le projet INSPIRA consiste à étendre la zone industrialo-portuaire existante dans la continuité de la plateforme chimique de Roussillon. (...) Cinquième puissance portuaire mondiale (...), la France entame une stratégie nationale de relance portuaire (...). Cette stratégie marque les ambitions suivantes : faire des ports des solutions logistiques maritimes et terrestres, des lieux d'implantation privilégiés pour des activités à dominante industrielles génératrices de trafics maritimes, des aménageurs et gestionnaires de leurs territoires. »

Concernant la justification du projet (pièce B2, page 67), il est opportunément rappelé que le site INSPIRA est sur le même territoire que la plateforme chimique de Roussillon (gérée par le GIE OSIRIS) et que « le SCOT indique par ailleurs la nécessité de valoriser les zones d'activité existantes et leur potentiel à accueillir des installations classées ».

Or le dossier reste silencieux sur le potentiel de développement des plateformes existantes. Le site internet du GIE OSIRIS qui gère la plateforme chimique de Roussillon mentionne la disponibilité immédiate de 30 ha, mais cette information n'est pas reprise dans le dossier INSPIRA qui, manifestement, a préféré éluder les alternatives au projet présenté.

Sur la justification du projet au regard des besoins en zones d'activité, signalons aussi que le dossier INSPIRA ignore les disponibilités sur le parc PANDA, à quelques kilomètres de là, dans la communauté de communes voisine de Porte de Drôme Ardèche, qui propose « 25 ha actuellement disponibles pour des projets d'entreprises de la logistique et de l'industrie ».

Au titre du schéma de desserte, la notice de procédure unique décrit (§ 3.1.2) les aménagements envisagés **pour relier le fleuve et le rail. Les ambitions sont intéressantes mais les perspectives tracées restent virtuelles** : SNCF Réseau ne figure pas parmi les initiateurs du projet INSPIRA, il n'y a à ce jour aucun projet d'aménagement ferroviaire connu, le document indique que les « aménagements réalisés sur la voie mère seront réalisés par un autre maître d'ouvrage », sans citer ce maître d'ouvrage, preuve que rien n'est défini et que SNCF Réseau n'a pas voulu s'engager ni sur les infrastructures, ni sur les sillons qui pourraient être utilisés par des trains desservant INSPIRA, et **la plateforme de transport combinée est planifiée en phase 3** (2026 – 2035 - avec une coquille « 2026 – 3035 » sur la légende du graphique page 41 qui ferait sourire si le sujet n'était pas si sérieux).

La surface prévue pour l'intermodalité (24 ha, soit 20 ha de réserve foncière équipement intermodal et 4 ha pour l'agrandissement du faisceau ferroviaire) répond au schéma portuaire du pôle métropolitain lyonnais, mais ne justifie aucunement le dimensionnement de la zone à aménager (221 ha) d'autant que rien ne permet d'affirmer, et même d'espérer, que les entreprises qui s'installeront sur la zone auront recours au transport ferroviaire et / ou fluvial.

Le SCOT identifie la zone industrialo-portuaire comme une zone prioritaire d'accueil des activités industrielles et logistiques nécessitant une desserte multimodale (page 69), mais tel n'est pas le projet INSPIRA qui propose des « grands tènements nécessaires à l'installation d'entreprises industrielles ou souhaitant bénéficier de la multimodalité ». Il est fort probable, qu'en pratique, les terrains seront commercialisés au fur et à mesure de la demande indépendamment de tout besoin en transport ferroviaire ou fluvial. Ni la Charte pour un Espace Industriel Responsable et Multimodal, ni le Système de Management Environnemental et Sociétal ne modifieront le marché du foncier qui n'aura pas grande raison de fonctionner différemment sur le site INSPIRA que sur d'autres zones d'activité.

Remarquons d'ailleurs qu'il est indiqué à plusieurs reprises dans le dossier que **la nature des activités qui s'implanteront n'est pas connue**, alors que les activités susceptibles de recourir au transport fluvial ne sont pas si nombreuses et auraient pu faire l'objet d'un paragraphe spécifique dans le dossier ce qui aurait aidé pour apprécier le potentiel du site sur sa vocation première. Le dossier dresse un inventaire des activités innovantes que les promoteurs du projet souhaitent voir s'installer sur le site, mais sans donner aucun élément appuyant l'hypothèse que ces nouvelles activités et entreprises auraient besoin du transport fluvial ou ferroviaire.

S'il s'agit de développer le transport fluvial ou ferroviaire, objectif initialement affiché et auquel nous adhérons pleinement, force est de conclure que le projet est très largement surdimensionné.

La première des mesures d'Évitement des dommages environnementaux serait de réduire le périmètre de la zone en le centrant sur ce qui correspond à la vocation première du site, à savoir une plateforme intermodale et l'accueil d'entreprises valorisant réellement le potentiel de transport fluvial.

A défaut de réduire le périmètre de la zone, il serait nécessaire de sécuriser la vocation multimodale en excluant l'installation d'entreprises n'utilisant pas le transport fluvial ou ferré – comme le recommande implicitement l'autorité environnementale dans son avis : « § 3.5.5 : (...) *Le dossier affiche l'objectif de maintenir, au stade de la commercialisation, l'ambition du projet qui consiste à optimiser les fonctionnalités multimodales du site, avec des activités qui privilégient le transport par voie ferrée ou fluviale. Cet objectif pourrait être mieux cadré ».*

Au vu du dossier qui anticipe manifestement l'installation d'entreprises en dehors de la vocation du site, au vu des surfaces disponibles à proximité (au moins 50 ha), sachant que (d'ici 2035 qui est l'horizon du projet) des espaces peuvent se libérer sur la plateforme chimique de Roussillon au cas où des entreprises verraient leur activité se réduire, **il nous paraît raisonnable de proposer une réduction de surface de moitié qui n'affecterait en rien la contribution du projet au développement durable.**

La séquence ERC n'est pas correctement respectée

On observera au § 6.4 *Définition des mesures ERC* (Pièce B2 - page 136) que rien n'est mentionné concernant les mesures d'évitement. Les associations de protection de la nature sont dites avoir été *associées* « afin de cibler des sites de compensation » et pour la *gestion* relative aux *espèces impactées*, mais aucunement pour l'évitement des dommages.

L'ampleur des dommages environnementaux étant directement liée, presque proportionnelle, à l'étendue de la zone, l'évitement des dommages exige de dimensionner la zone au plus juste au regard des besoins, en tenant compte des disponibilités offertes par l'existant. Or, telle n'a pas été l'approche retenue pour le projet (cf ci-dessus « *La vocation portuaire et multimodale requiert une surface bien moindre que celle prévue* »).

Dans l'état actuel du projet, nous considérons que la séquence ERC, qui est une obligation réglementaire, n'est pas correctement respectée.

Des Transports en Commun négligés, une aggravation certaine du trafic routier

Le projet envisage la création d'environ 2000 emplois (Pièce D1b « Un *projet créateur d'emplois* ») dans un secteur où l'immense majorité des déplacements domicile – travail se font en véhicule individuel motorisé.

Il nous suffit de citer la *plaquette-Eco-web* que l'on trouve sur le site de l'espace-Inspira pour montrer que le projet ne prend pas en compte l'accessibilité en transports en commun : « *DÉPLACEMENTS DES SALARIÉS : Après une phase de diagnostic des déplacements et de l'accessibilité du site, des actions seront impulsées en vue d'améliorer les conditions d'accès des salariés et de valoriser l'image d'entreprises responsables.* »

Si les perspectives fluviales et ferroviaires sont incertaines, les dessertes VL et PL sont, elles, bien décrites dans le projet, avec une surface dédiée (quasi certaine) de 18 ha, presque identique aux 20 ha à la réserve foncière (incertaine) de l'équipement intermodal, et un accès garanti « *rapide et direct à l'autoroute A7* ». Comme le dossier l'indique, le territoire Rhône Médián souffre déjà, aujourd'hui, de surabondance de trafic routier : « *Le dynamisme du territoire Rhône Médián génère un grand nombre de déplacements motorisés qui occasionnent localement une saturation des voiries et carrefours. Dans ce contexte, la capacité de l'offre actuelle de transports et des infrastructures ne permettra pas de répondre de manière satisfaisante à la hausse de trafics attendue sur le territoire Rhône Médián consécutivement aux projets de développement économique, commercial et d'habitat actuellement à l'étude.* »

Le projet ne peut donc qu'aggraver la situation, d'autant qu'il n'est pas prévu d'infrastructures de transport en commun ou de pistes cyclables d'accès au site et que les espoirs de report modal sont très incantatoires.

Les hypothèses envisagées pour l'évolution des déplacements (cf Pièce D1b § 7.5) et pour éviter la saturation complète (« le blocage ») du secteur incluent de nombreux projets d'infrastructures routières, nourrissant une fuite en avant dans le trafic routier et la consommation d'espaces, illustrant ainsi que le projet INSPIRA n'est en fait pas un projet d'avenir et de développement vraiment durable, mais plutôt une opération de continuité, une ZAC comme il en existe d'autres avec leurs possibilités d'accueil d'entreprises.

Références

SAISINE CONCERNANT LE TERRITOIRE DE LA NAPPE ALLUVIALE DU RHONE COURT-CIRCUITE DE LA PLAINE DE PEAGE DE ROUSSILLON 1^{er} Partie (juillet 2016) & 2^{ième} partie (mars 2017), Comité Scientifique du Comité de Bassin Rhône Méditerranée.

Annexe

Extrait de l'Annexe 5 de la DCE

2.1 État quantitatif des eaux souterraines

2.1.1 Paramètres pour la classification de l'état quantitatif des eaux souterraines

Régime du niveau de l'eau souterraine.

2.1.2 Définition du bon état quantitatif

Éléments	Bon état
Niveau de l'eau souterraine	<p>Le niveau de l'eau souterraine dans la masse d'eau souterraine est tel que le taux annuel moyen de captage à long terme ne dépasse pas la ressource disponible de la masse souterraine.</p> <p>En conséquence, le niveau de l'eau souterraine n'est pas soumis à des modifications anthropogéniques telles qu'elles :</p> <ul style="list-style-type: none">• empêcheraient d'atteindre les objectifs environnementaux déterminés au titre de l'article 4 pour les eaux de surface associées,• entraîneraient une détérioration importante de l'état de ces eaux,• occasionneraient des dommages importants aux écosystèmes terrestres qui dépendent directement de la masse d'eau souterraine et des modifications de la direction d'écoulement dues à des modifications du niveau peuvent se produire temporairement, ou continuellement dans une zone limitée, mais n'occasionnent pas d'invasion d'eau salée ou autre et ne montrent aucune tendance durable et clairement identifiée induite par une action anthropogénique dans la direction d'écoulement qui soit susceptible d'entraîner de telles invasions.