



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le pôle d'échange multimodal de Clisson (44)

n°Ae : 2012-63

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 14 novembre 2012 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de pôle d'échange multimodal de Clisson (44).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guerber Le Gall, Guth, Rauzy, Steinfelder, MM. Badré, Barthod, Clément, Féménias, Lafitte, Lagauterie, Letourneux, Ullmann.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, 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.

Étaient absents ou excusés : MM. Caffet, Schmit.

*
* *

L'Ae a été saisie pour avis par le président de la communauté de communes de la Vallée de Clisson, le dossier ayant été reçu complet le 28 août 2012.

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de trois mois.

L'Ae a consulté le ministre chargé de la santé par courrier en date du 29 août 2012.

L'Ae a consulté le préfet de département de Loire-Atlantique par courrier en date du 29 août 2012 et a pris en compte sa réponse en date du 26 octobre 2012.

L'Ae a consulté la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement de la Région Pays de la Loire et a pris en compte sa réponse en date du 25 octobre 2012.

Sur le rapport de MM. Frédéric Cauvin et François Vauglin, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

¹ Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

Située à 35 km au sud-est de Nantes, la gare de Clisson (44) connaît actuellement une fréquentation en forte hausse, notamment liée à l'arrivée du tram-train Nantes-Clisson. L'opération, présentée conjointement par la communauté de communes de la Vallée de Clisson, Réseau Ferré de France et Gares & Connexions, vise à reconfigurer ses accès pour favoriser les échanges intermodaux, améliorer son accessibilité, et accompagner l'augmentation générale de sa fréquentation.

Le projet prévoit le réaménagement du parvis existant et l'aménagement d'un parvis sud, le réaménagement des espaces de stationnement, la réalisation d'une passerelle de 67 mètres traversant l'ensemble du faisceau ferroviaire, le réaménagement du bâtiment voyageur et la rénovation d'un abri de quai.

L'étude d'impact est globalement bien présentée et proportionnée aux enjeux environnementaux du projet.

Certaines recommandations peuvent toutefois être émises.

Le projet finalement retenu a évolué par rapport à celui présenté dans l'étude d'impact ; l'Ae recommande, pour la version qui sera présentée au cours de l'enquête publique, de mettre à jour l'ensemble du dossier.

Le projet soumis à l'avis de l'Ae est réalisé dans le cadre du développement de l'axe Nantes-Clisson, et fait donc partie d'un programme d'ensemble. L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par une appréciation des impacts de l'ensemble du programme.

L'étude acoustique n'est pas présentée suffisamment clairement pour permettre au public de comprendre si, pour certains bâtiments, les niveaux sonores dépassent ou dépasseront les seuils réglementaires, ou d'évaluer l'efficacité des mesures prévues. De plus, cette étude ne prend pas en compte l'évolution du trafic ferroviaire sur le long terme. L'Ae recommande d'apporter les compléments nécessaires.

L'offre de stationnement à proximité de la gare diminuera dans les années à venir. L'Ae recommande aux maîtres d'ouvrage de préciser les modalités prévues pour assurer dans de bonnes conditions les accès à la gare, et d'indiquer si besoin les mesures prévues.

Enfin, l'Ae recommande que les maîtres d'ouvrage s'engagent clairement sur les mesures environnementales qui seront effectivement mises en œuvre.

L'Ae émet par ailleurs d'autres recommandations dont la nature et les justifications sont précisées dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1 Le contexte et la présentation du projet

1.1 Le contexte

L'opération présentée consiste en un projet de pôle multimodal réalisé dans et aux abords de la gare de Clisson (44), ville de sept mille habitants située à 35 km au sud-est de Nantes. Clisson est dotée d'un riche patrimoine architectural et paysager, notamment aux abords de la Sèvre Nantaise dont les rives incluent des sites inscrits ou classés.

Le dossier est placé sous la maîtrise d'ouvrage conjointe de la communauté de communes de la Vallée de Clisson (pilote), de Réseau Ferré de France (RFF) et de la branche de la SNCF Gares & Connexions.

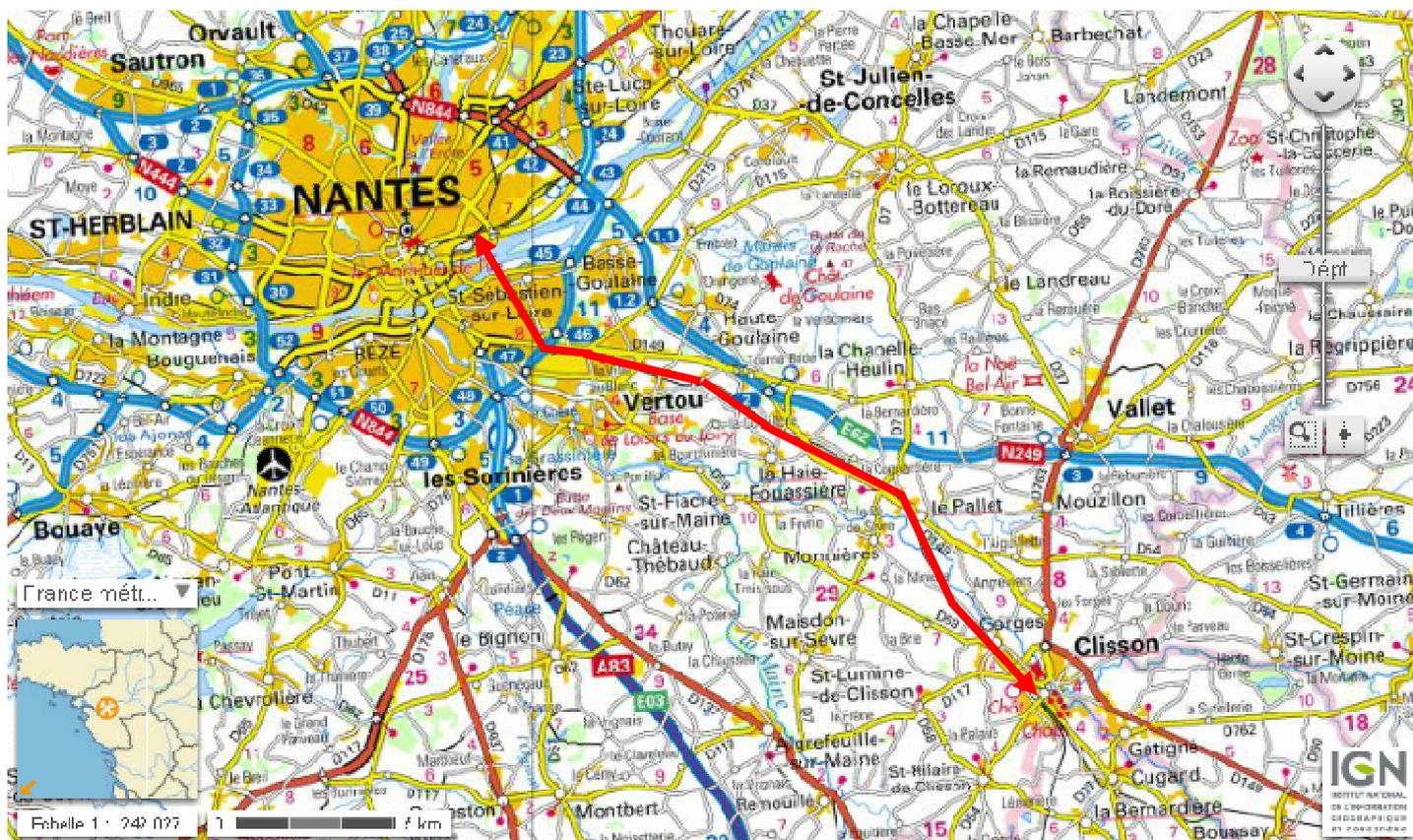


Figure 1 : Localisation de Clisson et de la liaison ferroviaire Nantes-Clisson (Géoportail 2012)

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

Ce projet de pôle multimodal nécessite des interventions sur le parvis de la gare, sur les zones de stationnement, sur le bâtiment voyageur, ainsi que dans la gare elle-même. Ces opérations comportent :

- le réaménagement du parvis de la gare et l'aménagement d'un parvis côté sud, rue de la Mare Rouge ;
- le réaménagement des espaces de stationnement de chaque côté du faisceau ferroviaire, l'ouverture de places de stationnement pour les bus, le covoiturage et les deux roues (l'articulation entre ces différentes utilisations des espaces de stationnement n'est pas détaillée dans le dossier) ;
- la réalisation d'une passerelle de 67 mètres traversant l'ensemble du faisceau ferroviaire, la dépose de la passerelle existante et la dépose de deux voies désormais inutiles (voies numérotées 18 et 20) ;
- le réaménagement du bâtiment voyageur et la rénovation d'un abri de quai.

Ces travaux devraient permettre de rendre la gare accessible aux publics à mobilité réduite, de créer des circulations douces avec l'aménagement de pistes cyclables et de parkings deux roues, et d'améliorer globalement l'insertion urbaine de la gare. Les objectifs du projet affichés par les maîtres d'ouvrage sont les suivants :

- optimiser les fonctions du pôle d'échange multimodal (PEM) : accès / stationnement ;
- améliorer l'accessibilité au PEM par les modes doux ;
- améliorer la qualité de service offerte à la clientèle ;
- contribuer à la dynamique urbaine de vie et d'emploi (véritable « porte d'entrée ferroviaire » de la Communauté).

Les coûts de certaines parties du projet sont présentés dans des documents accompagnant l'étude d'impact : « note de synthèse », « présentation de l'avant-projet à la population » du 14 novembre 2011, comité de pilotage du 19 mars 2012, etc. Ainsi la construction de la passerelle et les aménagements des quais sont évalués à 5,43 M€ (valeur estimée en juin 2013). Seul, le document présenté au public le 14 novembre 2011 indique un montant d'ensemble des travaux (9,165 M€).

Le coût des mesures environnementales est évalué à 166 000 €.

Par ailleurs, plusieurs vues de la nouvelle passerelle sont présentées pour montrer son insertion dans l'environnement existant. En revanche, il n'est pas proposé de vue de l'opération après réalisation, notamment dans le secteur nord de la gare ou sur le parvis.

Enfin, les maîtres d'ouvrage ont indiqué aux rapporteurs lors de leur visite de terrain que certains éléments du projet avaient évolué, notamment ceux concernant l'allée piétons-vélos à créer entre le parking et l'allée du Bocage. Le présent avis a été rédigé sur la base du dossier présenté à l'Ae (version de mai 2012).

L'Ae recommande de :

- ***mettre à jour le projet et, le cas échéant, ses impacts ;***
- ***présenter des vues montrant l'insertion du projet dans son ensemble ;***
- ***exposer le fonctionnement de l'organisation d'un espace réservé pour le covoiturage ;***
- ***fournir une estimation du montant de l'ensemble du projet.***



Figure 2 : La gare de Clisson et son contexte (le château et les rives de la Sèvre Nantaise situés à l'est) (Géoportail 2012)

1.3 Le programme dans lequel s'insère le projet et les autres projets connus

1.3.1 Le programme d'ensemble

La fréquentation de la gare de Clisson est actuellement en forte hausse : 155 000 voyageurs en 2010, 212 000 en 2011 et cette tendance se poursuit. L'opération présentée permet de reconfigurer la gare et ses accès pour favoriser les échanges intermodaux, mettre en accessibilité la gare, et accompagner l'augmentation générale de la fréquentation.

D'autres projets ont été réalisés ou sont envisagés sur l'axe Nantes-Clisson pour susciter ou accompagner l'augmentation du nombre d'usagers : la mise en service du tram-train Nantes-Clisson en juin 2011, la création d'un terminus technique en gare de Clisson (en projet dans le cadre de la deuxième étape du projet de développement de desserte péri-urbaine Nantes – Vertou – Clisson), la suppression éventuelle de l'un ou des deux passages à niveaux situés de part et d'autre de la gare de Clisson (PN18 et PN19) envisagée dans le cadre du plan de circulation et de stationnement de la ville.

Ainsi, il serait possible de considérer que l'amélioration des conditions d'exploitation de la ligne Nantes-Clisson, ou l'accompagnement du développement de sa fréquentation, constitue un programme d'ensemble entre des opérations fonctionnellement liées², dont ferait partie le présent dossier³.

La maîtrise d'ouvrage n'a pas retenu cette approche, l'étude d'impact étant muette sur la notion de programme d'ensemble⁴ alors même que le diaporama de présentation de l'avant projet à la population lors

² La note de synthèse illustre l'existence d'un lien fonctionnel entre certaines de ces opérations : « Le quai 2 sera aménagé sur une longueur suffisante en vue de la création à court terme d'un terminus technique tram-train sur la voie 4 (Tram-train UM3). » (page 4)

³ L'Ae a par ailleurs été saisie, au cours du mois d'octobre 2012, du projet d'amélioration de la fluidité du trafic ferroviaire sur l'axe Nantes-Clisson.

⁴ Article R. 122-5 II 12°) du code de l'environnement : « Lorsque le projet concourt à la réalisation d'un programme de travaux dont la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact comprend une appréciation des impacts de l'ensemble du programme. »

de la réunion publique du 14 novembre 2011 cite comme premier objectif du projet « d'accompagner l'arrivée et la montée en puissance du tram-train sur la ligne Nantes-Clisson ».

L'Ae considère que le projet fait partie d'un programme au sens du code de l'environnement et recommande aux maîtres d'ouvrage de compléter l'étude d'impact par une appréciation des impacts de l'ensemble du programme.

1.3.2 Les autres projets connus

La notion d'« autres projets connus » est définie par l'article R. 122-5 II 4° du code de l'environnement, qui prévoit que l'étude d'impact présente « une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus. »

Les projets cités à ce titre dans le dossier (page 128) sont la zone d'aménagement concerté (ZAC) du Champ de Foire, le projet de construction d'un nouveau collège à Clisson dans le secteur Caillerie – Mare Rouge, et le projet de suppression, à long terme des passages à niveaux PN 18 et PN 19.

Ces deux derniers projets sont écartés au motif qu'ils ne correspondent pas à la définition d'un « projet connu » au sens du code de l'environnement, ce qui est exact. En revanche, si le projet de ZAC du Champ de Foire est décrit, les effets cumulés avec le projet présenté ne sont pas présentés ni analysés.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par l'analyse des effets cumulés du projet avec les autres projets connus.

2 Procédures relatives au projet

Les dispositions du code de l'environnement s'appliquant à ce projet sont celles postérieures à l'entrée en vigueur du décret n° 2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagement⁵.

Le projet de PEM de Clisson, qui fera l'objet d'une enquête publique, est soumis à la réalisation d'une étude d'impact en vertu de l'article R. 122-2 du code de l'environnement⁶.

L'étude d'impact vaut⁷ évaluation des incidences de l'opération sur les sites Natura 2000⁸. Elle comporte en annexe les éléments prévus par la réglementation⁹ et conclut à l'absence d'incidence significative sur ces sites.

Le projet sera l'objet d'une procédure séparée au titre de la « loi sur l'eau »¹⁰.

3 Analyse de l'étude d'impact

3.1 La présentation de l'étude d'impact

L'étude d'impact est claire et proportionnée aux enjeux. Elle est globalement bien présentée et illustrée.

⁵ Certaines parties de l'étude d'impact visent les anciennes dispositions du code de l'environnement, d'autres mentionnent une « SHOB » au lieu de « surface de plancher ». Il conviendrait de rectifier ces références dans les documents qui seront mis à l'enquête publique.

⁶ Rubrique 5° b) de l'annexe.

⁷ Code de l'environnement, article R. 414-22

⁸ Code de l'environnement, article R. 414-19 I 3°.

⁹ Code de l'environnement, article R. 414-23 I.

¹⁰ Article R. 214-1 du code de l'environnement.

Elle comporte des références réglementaires utiles pour la compréhension du public. Toutefois, certaines de ces références mentionnent des articles de loi ou décrets qui ont été postérieurement codifiés ou recodifiés¹¹. Par ailleurs, certaines parties visées sont inopérantes sur ce projet, en particulier en page 10 l'explication des raisons pour lesquelles le projet est soumis à étude d'impact (la réglementation relative aux ZAC tirée du code de l'urbanisme est citée au lieu de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement).

L'Ae recommande de mettre à jour les références citées en se fondant sur les textes codifiés pertinents sur ce dossier.

Par ailleurs, il subsiste quelques erreurs matérielles qu'une relecture attentive permettra de corriger¹² ou des définitions qu'il serait utile d'ajouter au glossaire, par ailleurs fort bienvenu¹³.

Enfin, il apparaît difficile de savoir quelles mesures environnementales seront effectivement mises en œuvre, car celles-ci sont parfois simplement « préconisées » ou « pourront être mises en œuvre » sans mentionner un engagement clair des maîtres d'ouvrage. L'Ae note toutefois avec intérêt qu'un suivi des mesures est décrit, ainsi que leurs modalités de réalisation et d'évaluation.

L'Ae recommande que les maîtres d'ouvrage s'engagent clairement sur les mesures environnementales qui seront effectivement mises en œuvre.

3.2 Analyse de l'état initial

3.2.1 Milieux naturels, faune et flore

Deux inventaires faunistiques et floristiques ont été réalisés au cours de l'année 2011.

Aucune espèce floristique protégée n'a été identifiée sur le territoire concerné qui est largement composé d'emprises ferroviaires et de friches rudérales. Par ailleurs, une haie pouvant constituer un territoire de chasse et de déplacement des chiroptères est à signaler au nord-ouest du projet (à la frontière avec l'allée du Bocage).

Des espèces faunistiques protégées ont été recensées : insectes, amphibiens, reptiles, avifaune, hérisson, Ecureuil roux, et deux espèces de chiroptères (la Pipistrelle commune et la Pipistrelle de Kuhl). La présence d'un petit aqueduc en pierre sur la partie nord du projet est mentionnée comme étant un lieu potentiel d'hibernation de chiroptères.

Cependant les inventaires ont été réalisés au cours des mois d'août et d'octobre ce qui n'a probablement pas permis d'être exhaustif.

L'état initial des milieux naturels mentionne le bassin de rétention de la Prévôté comme zone humide de 7 000 m². Situé en marge nord du projet (non inclus dans le projet), il constitue un ensemble intéressant. Toutefois, les textes en vigueur relatifs aux zones humides (arrêté du 24 juin 2008 modifié, précisant les critères de définition et de délimitation des zones humides en application des articles L. 214-7-1 et R. 211-108 du code de l'environnement) ne semblent pas avoir été pris en compte.

L'Ae recommande de compléter l'état initial par une identification et une cartographie des zones humides dans l'aire d'étude.

¹¹ Quelques exemples : présentation en page 10 de l'étude d'impact de la réglementation applicable en visant des lois ou des décrets ; mentions du décret 2011-2019 en pages 128 et 146 au lieu des articles du code de l'environnement.

¹² Par exemple : pages 3 et 148 (ainsi que dans le résumé non technique), le montant du coût collectif n'est pas renseigné ; certaines pages n'ont pas de numéro ; l'amplitude annuelle des températures moyennes sur la région serait de 84°C ; les mentions portées sur les cartes pp. 17 et 46 sont illisibles, les pages des annexes du document papier remis à l'Ae sont mélangées et certaines sont manquantes, etc.

¹³ E.g. VCN3, QJ2, QJ5 et autres, LAeq, L10, L50 et autres, etc.

3.2.2 Pollution des sols

Le site de la gare de Clisson a été le siège d'un certain nombre d'activités qui pouvaient nécessiter l'utilisation ou le stockage d'hydrocarbures ou d'autres liquides inflammables. À la demande de la SNCF une étude historique, principalement bibliographique, a été réalisée en 2011 afin de déterminer les sources de pollutions sur ce site. Cette étude conclut sans surprise que le sol de la gare de Clisson conserve, encore aujourd'hui, des traces de pollutions ponctuelles. Il semblerait de plus que certaines activités situées à proximité aient pu engendrer des pollutions du sol. Étant donnée l'absence de données confirmées, cette partie de l'état initial conclut que des analyses de sol pourraient être réalisées afin d'avoir des données précises quant au niveau de pollution ponctuelle du sol.

En outre, l'étude historique identifie treize endroits où une pollution est susceptible d'avoir contaminé ponctuellement le sol (anciennes fosses à piquer le feu¹⁴, stockages de bidons et fûts, stockages de traverses de chemin de fer...). Or la synthèse des enjeux ne retient que quatre sites de pollution ponctuelle, sans expliquer ce choix.

L'Ae recommande que la pollution éventuelle du sol soit qualifiée et quantifiée aux endroits ayant été identifiés par l'étude historique, et que la synthèse des enjeux soit justifiée à partir de ces résultats.

3.2.3 Géotechnique

Il est prévu qu'une étude géotechnique précise les caractéristiques techniques du projet afin d'assurer la stabilité de la nouvelle passerelle, d'un mur de soutènement, et de la structure des chaussées et des espaces publics.

L'Ae recommande que les résultats de telles études, qui peuvent conduire à des modifications plus ou moins substantielles du projet, soient présentés dans l'étude d'impact et intégrés au dossier présenté à l'enquête publique.

3.2.4 Déplacements

L'état initial présente de manière détaillée les différents flux sur les principaux axes routiers et leurs variations journalières. Les évolutions futures de ces paramètres sont évaluées dans le cadre de différents scénarios détaillés en annexe. Ainsi, l'étude d'impact permet d'appréhender de manière satisfaisante les enjeux liés à la circulation routière passée et future à proximité de la gare de Clisson. L'horizon de ces simulations n'est toutefois pas explicité : il semble qu'il s'agisse de 2014, alors qu'un horizon de long terme est plus adapté (habituellement vingt ans).

Par ailleurs, cette étude de déplacements prend pour hypothèse une augmentation de 26% de la fréquentation des trains sur Clisson à l'horizon 2014. Il n'est pas fait état de l'évolution du trafic ferroviaire : nombre et fréquence des trains, nature du matériel roulant, etc.

Le projet est concerné par le schéma de cohérence territoriale (SCOT) du Vignoble nantais qui définit dans ses orientations « la maîtrise des déplacements par le renforcement de l'offre de transport public et le développement d'alternatives à l'usage individuel de l'automobile ». Cependant, les différents scénarios étudiés ne font pas mention d'éventuelles évolutions de l'offre de transport en commun.

L'Ae recommande de présenter les projections à long terme des trafics routiers et ferroviaires, et d'expliquer l'articulation des hypothèses retenues avec les orientations du SCOT.

3.2.5 Bruit

Une campagne de mesure en quatre points de l'aire d'étude a été réalisée pendant la journée du lundi 12 octobre 2011. À partir des résultats de ces mesures, un travail de modélisation a été effectué afin d'évaluer les niveaux sonores rencontrés sur l'ensemble de l'aire d'étude. Une cartographie des niveaux sonores rencontrés à différents moments de la journée est présentée. Cette partie appelle un certain nombre de remarques.

¹⁴ Cavité maçonnée creusée entre les rails qui permet de passer sous la locomotive et de nettoyer le foyer.

La réglementation relative au bruit nécessite de caractériser les niveaux sonores atteints de jour et de nuit¹⁵. Les périodes considérées (jour et nuit) sont respectivement définies sur les plages horaires 6h-22h et 22h-6h. Or l'étude d'impact mentionne parfois ces plages horaires, parfois les plages 7h-22h ou 22h-7h (et le résumé non technique ne mentionne que ces dernières).

Les niveaux sonores de nuit ne sont pas présentés au motif que les valeurs diurnes conditionnent les niveaux atteints, étant donnée la faiblesse du trafic routier de nuit sur la zone d'étude.

Les usages des bâtiments ne sont pas précisés, alors que les seuils applicables en dépendent.

Le calibrage du modèle utilisé pour représenter les niveaux sonores a été fait à partir de mesures réalisées *in situ* entre 10 heures et 13 heures, selon quatre périodes de trente minutes. Le dossier mentionne que « le niveau sonore au passage des trains n'a pas été caractérisé ».

Pour faciliter la compréhension par le public des enjeux liés au bruit, l'Ae recommande :

- ***de corriger les mentions des plages horaires utilisées et les figures en conséquence (s'il y a lieu) ;***
- ***d'apporter une indication des niveaux sonores de nuit, afin de justifier l'hypothèse faite en la matière ;***
- ***de mentionner l'usage et la nature des locaux concernés, et de caractériser pour chaque bâtiment le type d'ambiance sonore initiale (modérée ou non) ;***
- ***de préciser clairement les conditions dans lesquelles les mesures d'échantillonnage *in situ* se sont déroulées (passage de trains ou non, type de convois, etc.) et les conséquences éventuelles sur les extrapolations faites, tant sur la plage horaire 6h-22h que 22h-6h.***

3.3 Analyse des variantes et raisons du choix

3.3.1 Exposé des variantes et des raisons environnementales du choix retenu

Le dossier présente de manière très brève trois variantes qui ont été étudiées dans le cadre de la réalisation du PEM de Clisson (deux phrases pour chaque variante). Des illustrations cartographiques en sont données dans la présentation de l'avant projet à la population du 14 novembre 2011 sans que leurs spécificités soient expliquées. L'étude d'impact n'indique pas non plus les raisons qui ont conduit les maîtres d'ouvrage à retenir le scénario d'une passerelle aérienne plutôt qu'un passage souterrain. Le code de l'environnement impose cependant que l'étude d'impact présente « *une esquisse des principales solutions de substitution examinées* »¹⁶.

L'Ae recommande aux maîtres d'ouvrage de mieux décrire les principales variantes examinées, d'inclure dans l'étude d'impact une présentation cartographique de chacune d'entre elles, et d'apprécier leurs effets respectifs sur l'environnement.

3.4 Analyse des impacts temporaires du projet et mesures associées

3.4.1 Précautions pendant les travaux

Les différents enjeux à prendre en compte lors de la phase chantier sont listés dans la partie 6.3 de l'étude d'impact. Cependant, les impacts des travaux sont présentés de manière relativement générique, tout comme les mesures d'évitement, de réduction et de compensation qui en découlent.

¹⁵ Voir notamment : code de l'environnement, articles L. 571-9, R. 571-44 et suivants.

¹⁶ Article R. 122-5 II 5° du code de l'environnement.

Par exemple, le respect de la charte « chantier respectueux de l'environnement » devrait permettre de limiter les impacts des travaux sur l'environnement. Cette charte n'est pas présentée dans l'étude d'impact¹⁷. Le même constat peut être fait en ce qui concerne le schéma d'organisation et de gestion des déchets (SOGED) évoqué dans le dossier.

L'Ae recommande de circonstancier les impacts du projet en phase chantier et de joindre au dossier d'enquête publique la charte « chantier respectueux de l'environnement » et le SOGED évoqués dans l'étude d'impact.

3.4.2 Dépose des voies existantes

Le projet inclut la dépose de deux anciennes voies ferrées. Les rapporteurs ont pu constater que leurs traverses sont en bois, ayant été probablement traitées à la créosote.

L'Ae recommande que l'étude d'impact traite de la dépose des voies ferrées et précise le cas échéant le devenir des traverses créosotées.

3.4.3 Espèces exotiques envahissantes

La question de la lutte contre les espèces exotiques envahissantes est insuffisamment traitée.

Les inventaires floristiques montrent la présence du Buddleia de David, du Robinier faux acacia et du Faux vernis du Japon. En revanche, le dossier ne prévoit pas de précautions durant les travaux pour éviter leur dispersion.

De plus, le Buddleia de David est mentionné comme une espèce « recommandée » pour la composition des haies ornementales arbustives.

L'Ae recommande d'indiquer les mesures qui seront prises avant et pendant la phase travaux pour la prévention de la dispersion et l'éradication des espèces exotiques envahissantes.

3.5 Impacts permanents et mesures d'évitement, de réduction et de compensation

3.5.1 Les impacts sur l'eau et le milieu naturel

Dans sa version présentée à l'Ae, le projet prévoyait la réalisation d'un accès modes doux (piétons et vélos) dans la partie nord de l'aire d'étude qui aurait entraîné la destruction de 140 m² de haie classée au plan local d'urbanisme (PLU), et qui aurait affecté l'aqueduc en pierre mentionné plus haut et entraîné le busage du cours d'eau qui en sort et rejoint le bassin de la Prévôté. Au cours de la visite des rapporteurs sur le terrain, il a été indiqué que le projet avait évolué, notamment concernant le tracé de cette liaison « douce ». Le nouveau tracé permettrait de réduire l'impact sur la haie, d'éviter d'affecter l'aqueduc et d'éviter de buser le cours d'eau.

L'Ae recommande aux maîtres d'ouvrage de mettre à jour le dossier présenté au public avec le tracé finalement retenu pour la liaison douce, la description des impacts sur l'environnement du tracé modifié et d'adapter au besoin les mesures prévues.

L'artificialisation des sols nécessaire à la réalisation de nouvelles emprises de parking conduira à modifier le régime d'infiltration et d'écoulement des eaux. Le projet prévoit ainsi la suppression d'environ 1 500 m² d'une friche rudérale située au nord de la zone. Il a été précisé oralement aux rapporteurs qu'un dispositif de déshuileur/débourbeur avec vanne serait installé sur le dispositif de recueil des eaux pluviales, mais celui-ci n'est pas présenté dans l'étude d'impact.

¹⁷ L'étude d'impact indique que cette charte est jointe en annexe, mais ne s'y trouve pas dans les documents remis à l'Ae.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par une description des aménagements hydrauliques prévus.

3.5.2 Les impacts sur la faune et la flore

Comme indiqué supra, l'état initial de l'étude d'impact indique la présence dans l'aire d'étude de différentes espèces animales protégées. Le seul impact identifié sur la faune concerne l'avifaune nocturne en raison de l'éclairage qui sera mis en place sur le site. Après une analyse succincte, les autres impacts potentiels sont qualifiés de « faible niveau d'impact » (reptiles et amphibiens) ou d'impact inexistant pour les autres espèces.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de préciser son analyse des impacts du projet sur les reptiles et les amphibiens, d'en déduire, si nécessaire, des mesures appropriées, et de mentionner si une dérogation à l'interdiction de perturbation, déplacement ou destruction d'espèces protégées ou de leurs habitats devra être sollicitée.

3.5.3 Les impacts sur le stationnement à proximité de la gare

La réalisation du PEM de Clisson devrait s'accompagner d'une augmentation du trafic routier à proximité de la gare. Des études de circulation montrent que le projet pourrait ainsi entraîner une augmentation moyenne de 12% des flux routiers sur l'ensemble de la zone d'étude. Selon les maîtres d'ouvrage, cette augmentation ne devrait pas générer de problème particulier de congestion et le réseau actuel semble adapté pour accueillir cette augmentation de trafic. Cependant, dans certains secteurs, le trafic devrait augmenter de manière importante. Par exemple, le nombre de véhicules empruntant quotidiennement la rue de la Mare Rouge (au sud de la gare) passerait de 2 430 à 4 100.

De plus, alors que la problématique du stationnement semble être au cœur des préoccupations des riverains¹⁸, le dossier mentionne un « renforcement » de l'offre de stationnement, sans que cela corresponde à une augmentation du nombre de places disponibles¹⁹.

La conjonction de l'augmentation prévue du trafic routier à proximité de la gare, la diminution de l'offre de places de stationnement, et l'absence d'alternative significative à la voiture individuelle sur Clisson et les communes voisines ne semble donc pas permettre de limiter le stationnement illicite constaté.

Au vu des conséquences prévisibles du projet sur le stationnement, l'Ae recommande aux maîtres d'ouvrage de préciser les raisons des choix faits concernant l'offre de stationnement en prenant en compte les évolutions prévues de la fréquentation de la gare, et d'en évaluer les impacts et les mesures correspondantes.

3.5.4 Les impacts sur le bruit

Au-delà des remarques déjà formulées plus haut, plusieurs commentaires peuvent être faits quant aux impacts du projet sur les niveaux sonores.

Tout d'abord, les simulations présentées ne permettent pas de qualifier le caractère « significatif » ou non du projet²⁰, il est donc implicitement supposé que la modification est « significative ».

Ensuite, certaines des cartographies présentées sont très difficilement lisibles. D'autres ont un caractère informatif (e.g. les niveaux sonores à l'heure de pointe du soir) intéressant pour le lecteur, mais sans caractère réglementaire. Il apparaît aussi que le bruit sur certains bâtiments dépasse le seuil de 65 dB(A) admissible comme niveau sonore diurne pour un bâtiment d'habitation situé en zone d'ambiance sonore préexistante non modérée. L'existence éventuelle de points noirs du bruit n'est pas mentionnée.

¹⁸ Pôle d'échanges multimodal de la gare de Clisson. Concertation préalable du 24 octobre 2011 au 31 décembre 2011, BILAN.

¹⁹ Selon l'étude d'impact, le projet permettra de « faciliter les stationnements par une offre renforcée (494 places au lieu de 542 actuellement) », en raison de la suppression prévue par ailleurs d'autres parkings situés à proximité de la gare. Pour pouvoir qualifier l'évolution du nombre de places de stationnement, il conviendrait de présenter et comparer le nombre de places disponibles dans une situation de référence (évolution obtenue en l'absence du projet de PEM) et la situation avec le projet.

²⁰ Article R. 571-45 du code de l'environnement : augmentation de plus de 2 dB(A) consécutivement aux travaux.

Par ailleurs, si les simulations prennent en compte les évolutions prévues du trafic routier, les évolutions du trafic ferroviaire ne semblent pas traitées alors même que l'étude précise : « *avant projet, comme après projet, la source majeure de bruit dans le secteur reste le passage des trains au niveau des voies ferrées* » (page 126). Ce point renvoie à la définition du projet et son articulation avec un programme d'ensemble : l'accompagnement de l'augmentation de la fréquentation ferroviaire auquel participe ce projet est évidemment lié à d'éventuelles futures augmentations du nombre et de la fréquence des trains. Il serait donc pertinent d'inclure dans les études acoustiques l'évolution à long terme des trafics routier et ferroviaire. Cela nécessiterait de se référer non seulement à l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, mais aussi à l'arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires.

Enfin, les mesures de réduction prévues consistent à limiter la vitesse de circulation des véhicules à 30 km/h dans certains secteurs et à utiliser localement un revêtement de la chaussée limitant les nuisances sonores. Les localisations précises de ces aménagements ne sont pas fournies et aucune simulation n'a été faite afin de vérifier l'efficacité de telles mesures.

L'Ae rappelle que la réglementation en matière acoustique fixe une obligation de résultats²¹ à long terme et non de moyens. Elle recommande aux maîtres d'ouvrage :

- *que le raisonnement soit conduit sur les niveaux réglementaires LAeq(6h-22h) et LAeq(22h-6h), selon la nature de l'ambiance sonore préexistante (modérée ou non modérée) ;*
- *d'améliorer la cartographie présentée, afin qu'il soit possible d'identifier clairement les bâtiments sur lesquels les niveaux sonores dépassent les seuils réglementaires ;*
- *d'indiquer si des bâtiments constituent des points noirs du bruit, ainsi que les mesures prises le cas échéant pour leur traitement ;*
- *de prendre en compte les évolutions du trafic ferroviaire sur le long terme dans ses simulations ;*
- *de préciser les zones où les mesures de réduction prévues (limitation de vitesse et revêtement de la chaussée) seront mises en œuvre, de s'assurer de leur efficacité et de s'engager, si nécessaire, sur des mesures complémentaires appropriées.*

3.5.5 Changement climatique et coûts collectifs

Il est précisé dans l'étude d'impact que, grâce à la réalisation du projet, il est attendu « *un report modal du véhicule personnel vers le transport collectif, induisant par là même une réduction de pollution atmosphérique et un gain d'espace public* ». Ainsi, d'après un raisonnement établi par les maîtres d'ouvrage, si on suppose que le projet offre 500 places de stationnement, il permettrait d'économiser 0,1 tonne de CO₂ par jour et par kilomètre²² par rapport à l'hypothèse du tout-voiture. Il est cependant nécessaire de rappeler que ces 500 places de stationnement ne doivent pas être considérées comme des places de stationnement supplémentaires « créées » par le projet. En effet, il est au contraire prévu de passer de 542 places disponibles actuellement dans le quartier de la gare à 494 places. L'évaluation des bénéfices du projet en terme d'émissions de GES ne semble donc pas pouvoir se mesurer simplement en termes de places de stationnement offertes ou supprimées, d'autant plus que les impacts du projet sur l'étalement urbain ne sont pas étudiés et que les hypothèses prises pour conduire le raisonnement apparaissent simplistes.

L'Ae recommande aux maîtres d'ouvrage de préciser ses calculs d'émissions de GES liées au projet ou, à défaut, de mieux justifier les chiffres avancés dans l'étude d'impact.

Concernant l'analyse des coûts collectifs, l'évaluation proposée estime des coûts selon différents thèmes traités (consommations énergétiques, pollution de l'air, effet de serre, nuisances sonores, etc.), mais leur bilan global n'est pas présenté.

Par ailleurs et sans méconnaître le principe de proportionnalité de l'étude d'impact, l'Ae note que les calculs présentent quelques incohérences ou insuffisances auxquelles elle recommande de remédier : la date de référence pour l'évaluation à long terme varie entre 2014 et 2030 selon les parties, la consommation des

²¹ Article R. 571-4 du code de l'environnement.

²² Avec une hypothèse de 206 gCO₂/km/personne dans le cas de l'utilisation d'une voiture personnelle (estimation fournie par l'ADEME selon les maîtres d'ouvrage).

véhicules est estimée à partir de la moyenne française alors que la zone concernée est urbaine, les effets des mesures prévues ne sont pas intégrées au bilan coûts-avantages du projet...

3.6 Résumé non technique

Le résumé non technique présenté est clair, lisible et synthétique. Toutefois, il ne comporte ni sommaire, ni pagination.

L'Ae recommande d'adapter le résumé non technique pour tenir compte des recommandations émises dans le présent avis.

*

* *