



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'échanges multimodal (PEM) de la gare Loire et Sillon à Savenay (44)

n°Ae : 2014-64

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 24 septembre 2014 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le pôle d'échanges multimodal (PEM) de la gare Loire et Sillon à Savenay (44).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guth, Hubert, Perrin, Steinfeld, MM. Barthod, Chevassus-au-Louis, Galibert, Lafitte, Ledenvic, 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. Clément, Decocq, Roche, Vindimian.

*

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le président de la communauté de communes Loire et Sillon, le dossier ayant été reçu complet le 25 juin 2014.

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 par courriers en date du 30 juin 2014 :

- la ministre en charge de la santé,
- le préfet du département de Loire-Atlantique, et a pris en compte sa réponse du 8 août 2014,
- la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement (DREAL) des Pays de la Loire, et a pris en compte sa réponse du 1er septembre 2014.

Elle a par ailleurs pris connaissance du courrier du 7 août 2014 de la direction départementale des territoires et de la mer de Loire-Atlantique au président de la communauté de communes Loire et Sillon, dans le cadre de l'instruction du dossier au titre de la police de l'eau.

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

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

Le projet d'aménagement du pôle d'échanges multimodal (PEM) de Savenay est porté par la communauté de communes Loire et Sillon (44).

Il concerne une aire de 7,8 ha autour de la gare de Savenay. Deux premières phases ont été réalisées sous la maîtrise d'ouvrage de la communauté de communes de Savenay et de Réseau ferré de France (RFF) : aménagement du parvis pour tous les modes de déplacement, au nord de la gare ; déplacements d'équipements ferroviaires au sud de la voie ferrée.

L'objectif affiché de la troisième phase du projet est de permettre un accès aux voyageurs par le sud de la gare et de mettre en place les aménagements et équipements nécessaires aux personnes à mobilité réduite (PMR).

Selon l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet sont les suivants :

- l'adéquation du projet aux perspectives d'évolution de la fréquentation et tous les impacts liés aux reports de trafic au sud du PEM ;
- la gestion des eaux (eaux de ruissellement, ruisseau des Prauds).

Les informations figurant dans l'étude d'impact sont insuffisamment précises. Le maître d'ouvrage a transmis au rapporteur de l'Ae, suite à sa visite sur le terrain, plusieurs compléments nécessaires à la description du projet et à une meilleure compréhension de ses effets par le public. Une grande partie de ces compléments mériteraient de figurer dans l'étude d'impact. Ils devraient en particulier clarifier l'évolution du nombre de places de stationnement sur l'ensemble du PEM, avant et après le projet.

Le projet est présenté dans le contexte d'un débat public relatif aux « Lignes nouvelles Ouest – Bretagne Pays de la Loire », sans que le dossier y fasse référence. Or, plusieurs scénarios pourraient conduire à un report de certains trains sur d'autres lignes. Pour la bonne information du public, l'Ae recommande que l'étude d'impact fasse référence à ce débat public et évoque les conséquences éventuelles de ces scénarios pour le PEM.

Par ailleurs, l'Ae recommande d'indiquer les perspectives (caractéristiques, calendrier) des développements projetés dans le quartier au sud du PEM.

L'Ae recommande principalement :

- d'inclure dans l'étude d'impact l'ensemble des aménagements hydrauliques prévus par les différents maîtres d'ouvrage du projet et de compléter l'étude d'impact par l'ensemble des informations (état initial, évaluation des impacts, mesures) qui garantissent que les impacts des eaux de ruissellement seront correctement traités ;
- de préciser toutes les conséquences induites par le nouvel accès du PEM au sud, fondées sur les reports de flux de déplacements,
 - en premier lieu, en quantifiant ces flux, pour tous les modes, sur la base des études les plus récentes, et en explicitant le raisonnement ayant conduit aux aménagements projetés et à leur dimensionnement,
 - en complétant les volets de l'étude d'impact relatifs aux nuisances sonores sur les voiries concernées, notamment au sud.

L'Ae recommande également d'apporter d'autres compléments (milieux naturels, diagnostic des sols) pour l'enquête publique.

L'Ae fait par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et des enjeux environnementaux

1.1 Contexte du projet

La communauté de communes de Savenay est couverte par le SCOT de la métropole Nantes - Saint-Nazaire. Elle est située à mi-distance entre Nantes et Saint-Nazaire, au croisement des axes, routiers et ferroviaires, qui relie ces deux pôles urbains avec Vannes et Redon.



Figure 1 : Réseau ferré en Pays-de-Loire (Source : étude d'impact)

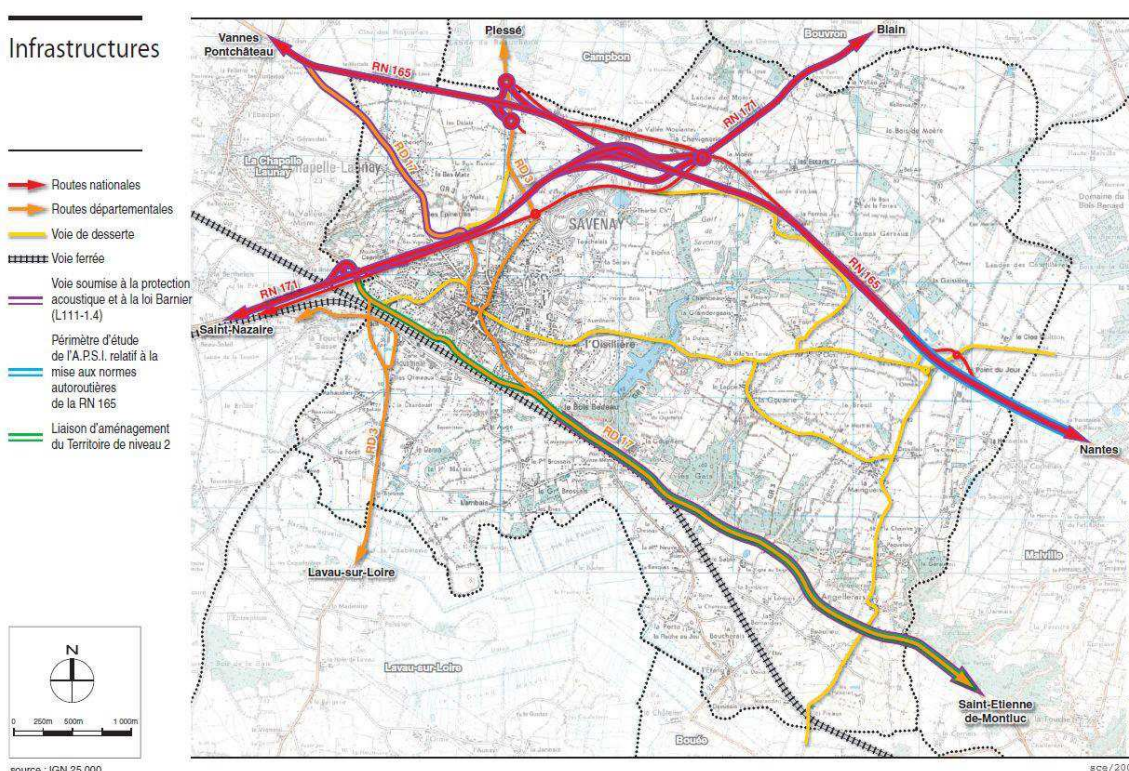
Le pôle d'échanges multimodal (PEM) de la gare de Savenay s'intègre dans une réflexion plus globale, dans le cadre du SCOT de la métropole Nantes – Saint-Nazaire, la communauté de communes Loire et Sillon y étant définie comme un pôle structurant, « *relais des agglomérations [de Nantes et Saint-Nazaire] visant à limiter les déplacements à l'échelle de la métropole* » et, à ce titre, connecté au réseau ferroviaire interurbain.

Le PEM de Savenay n'est pas directement concerné par le plan « *Bretagne – Pays de la Loire à grande vitesse* », ni par les autres travaux d'adaptation du réseau ferroviaire existant dans la région Pays de la Loire.

Néanmoins, le débat public en cours² concernant le projet « Lignes nouvelles Ouest Bretagne – Pays de Loire » (LNO-BPL)³ porte sur des projets d'infrastructures nouvelles susceptibles de concerner le PEM. En particulier, certains scénarios conduiraient à relier directement Nantes à Redon et Rennes par des voies nouvelles sans passer par Savenay. La mise en œuvre de ces scénarios pourrait entraîner des modifications notables sur les hypothèses de trafic actuellement évoquées dans le projet.

Pour la bonne information du public, l'Ae recommande que l'étude d'impact évoque le débat public en cours au sujet du projet « Lignes nouvelles Ouest Bretagne – Pays de la Loire », et les conséquences éventuelles de ses scénarios pour le PEM.

Le PEM est, à ce jour, uniquement accessible par le nord par la RD 17, qui assure principalement une fonction de transit (8 000 véhicules / jour), en complément des RN 165 (Nantes-Vannes, nord-sud – 28 000 véhicules / jour) et RN 171 (Blain-Saint-Nazaire, est-ouest – 16 000 véhicules / jour) qui contournent la commune de Savenay.



1.2 Présentation du projet et des aménagements prévus

Le projet se décompose en trois phases, dont deux ont été réalisées respectivement en 2011 et en 2013⁴ :

- phase 1 : aménagement du parvis de la gare, sous maîtrise d'ouvrage de la communauté de communes, comportant notamment une halte routière pour les lignes régulières de transports par car, des abris vélos représentant un ensemble d'une quarantaine de places, ainsi que des aménagements des accès routiers et piétonniers, en particulier vers un parking de stationnement loué temporairement, à 200 mètres au nord de la gare ;

² Du 4 septembre 2014 au 3 janvier 2015.

³ Voir site Internet : <http://www.rff.fr/le-reseau/le-reseau-en-projets/liaisons-nouvelles-ouest-bretagne-pays-de-la-loire-lnobpl>

⁴ Les deux premières phases n'ont pas fait l'objet d'une étude d'impact.

- phase 2 : sur l'emprise foncière de Réseau ferré de France (RFF), réaménagement des emprises au sud de la voie ferrée, afin de permettre l'accès à la gare par le sud (déplacement de bâtiments, d'équipements ferroviaires et de voies de services).

La troisième phase du projet prévoit, sur les emprises de RFF et de la SNCF :

- la mise en accessibilité de la gare : par le prolongement et le débouché du souterrain au sud du site et la mise en place d'ascenseurs pour accéder aux quais existants ;
- la rénovation et l'aménagement du bâtiment voyageurs et l'installation d'équipements divers pour améliorer l'accueil et l'information des voyageurs, notamment les personnes à mobilité réduite (PMR) ;
- l'aménagement du sud de la gare, comportant notamment : un accès au souterrain par une rampe végétalisée, une placette, environ 160 places de stationnement (dont une vingtaine de courte durée) et l'aménagement du boulevard qui longe le PEM au sud sur le linéaire des parkings et de ses accès.

La surface globale du projet est d'environ 7,8 ha. Le dossier traite de l'ensemble des phases du projet.

Selon l'étude d'impact, « l'objectif global du projet vise à renforcer l'usage des transports collectifs et à améliorer l'accès de ses services à tous les usagers de la gare, en prévoyant :

- un deuxième accès à la gare pour diminuer le trafic sur la RD 17 ;
- le renforcement de la lisibilité de la gare, comme équipement structurant de la ville et d'un nouveau quartier en devenir, au sud ;
- la possibilité de proposer dans le futur la connexion des transports collectifs au sud ;
- l'aménagement du boulevard des Acacias le long du parc de stationnement sud ;
- le raccordement de l'ensemble des moyens de déplacements sur le pôle ;
- la mise en accessibilité de l'ensemble du site aux PMR ».

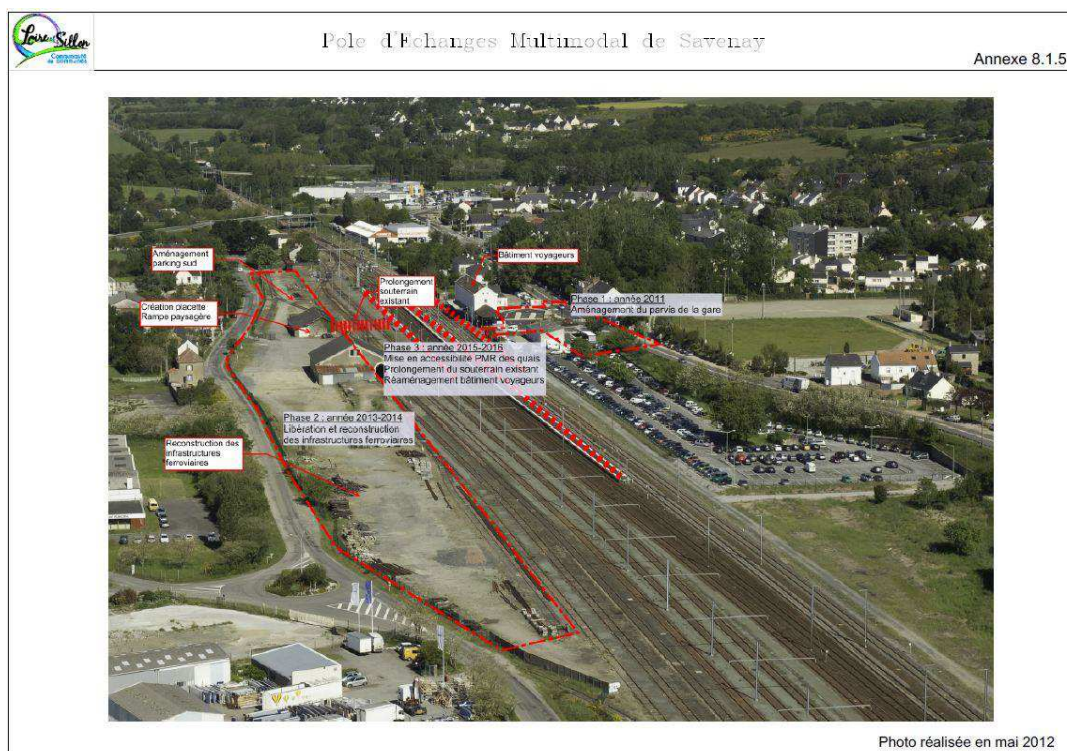


Figure 2 : Schéma des différentes phases du projet (Source : étude d'impact)

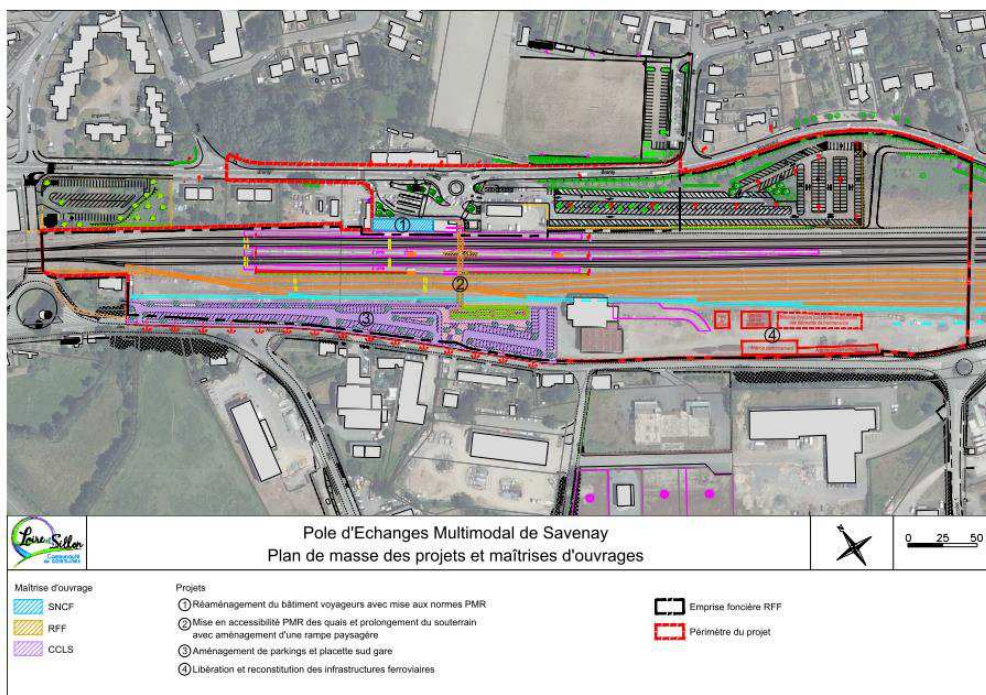


Figure 3 : Représentation schématique des principaux volets des phases 2 et 3 (Source : étude d'impact)

La description du projet fait référence à « *une évolution de la fréquentation de la gare de 130 % de 2007 à 2020* ». L'évolution du nombre de trains aux heures de pointe n'est mentionnée qu'à la fin de l'étude d'impact : 2 aller-retours supplémentaires de trains omnibus Nantes-Savenay, 2 arrêts complémentaires par sens, entre Nantes et Saint-Nazaire. Les seules informations du dossier concernant les flux de voyageurs – montées et descentes en gare de Savenay entre 2010 et 2013 – sont présentées dans le tableau 11 (§ 3.6.2.6 de l'étude d'impact).

En réponse au rapporteur, suite à sa visite sur site, le maître d'ouvrage a adressé par courriel le 9 septembre 2014 :

- une note, citant des extraits du plan de déplacement régional des voyageurs, outil de référence de la politique régionale de transports de voyageurs, élaboré par le conseil régional des Pays de la Loire avec les opérateurs ferroviaires ;
- une annexe, rapport d'une enquête de terrain conduite en avril 2014 (« *Le rayonnement de la gare de Savenay* ») : cette enquête « tous modes » décrit l'utilisation actuelle des parkings et les besoins et attentes exprimées par les utilisateurs du PEM.

Il en ressort que le scénario retenu est celui d'« *une augmentation de la fréquentation du réseau ferroviaire de 130 % avec un développement de l'offre de 80 % à l'échelle du réseau régional* ». **L'Ae recommande au maître d'ouvrage d'explicitier et d'actualiser l'évolution des flux de voyageurs, pour le PEM de Savenay, qui résultent des hypothèses retenues par le plan de déplacement régional des voyageurs à l'échelle du réseau régional.**

Au-delà de la présentation des objectifs généraux et des représentations schématiques des travaux et aménagements prévus (Cf. Figures 2 et 3), l'étude d'impact transmise à l'Ae est imprécise sur la description des travaux, notamment :

- les caractéristiques du souterrain et de son prolongement ;
- les caractéristiques de la rampe végétalisée ;
- les aménagements du boulevard des Acacias prévus dans le projet.

D'autres travaux seraient également prévus (Cf. reprise du busage du ruisseau des Prauds, sous la RD 17 – voir 1.3). Le courriel du 9 septembre comporte des informations complémentaires qui mériteraient d'être portées à la connaissance du public.

En particulier, sont fournis des résultats de comptage de véhicules légers : les flux sont inférieurs à 10 par quart d'heure toute la journée sauf aux heures de pointe (jusqu'à 60) ; le parking de 311 places devient saturé à partir de 8 h 00, jusqu'à 17 h 00. Pendant cette période, près de 30 véhicules stationneraient sur des emplacements interdits. Elle indique : « *Passée de 200 à 450 places de stationnement aujourd'hui, elle devrait atteindre une offre en stationnement de 650 places d'ici fin 2015, dans le cadre du projet d'aménagement du PEM* ». L'annexe précise aussi que la troisième phase conduira à créer 150 places de stationnement au sud et à en supprimer 75⁵ sur un parking provisoire au nord-ouest, aménagé en phase 1 – ce que ne mentionne pas le dossier.

L'Ae recommande de préciser le nombre de places de stationnement autorisées en 2014, de porter à la connaissance du public les détails des modifications apportées par le projet et de clarifier le devenir du parking provisoire.

La référence à l'évolution du quartier sud, comme nouveau quartier, est pour l'instant peu développée. A ce jour, le sud est composé d'un bâti épars, de quelques artisans et habitations. Selon les informations recueillies lors de la visite sur site, le projet n'inclut pas à ce stade de développement immédiat. Par contre, la communauté de communes projette à plus long terme de transformer ce quartier en nouvelle zone d'activités, bénéficiant de l'accès au PEM. ***L'Ae recommande d'indiquer les perspectives (caractéristiques, calendrier) de développement du quartier au sud du PEM.***

1.3 Procédures relatives au projet

Le projet est soumis à étude d'impact au titre de la rubrique 5° b) de l'annexe de l'article R.122-2 : « *Infrastructures ferroviaires : création de gares de voyageurs et de marchandises, de plates-formes ferroviaires et intermodales et de terminaux intermodaux* ».

Le projet est soumis au régime de la déclaration (rubriques : 2.1.5.0 – rejet d'eaux pluviales ; 1.1.1.0 – sondage / forage ; 1.1.2.0 : prélèvements permanents ou temporaires) au titre de l'article R.214-1 du code de l'environnement. Un courrier du 7 août 2014 du service chargé de la police de l'eau demande au maître d'ouvrage de « *clarifier la situation du dossier par rapport à d'autres dossiers déposés au guichet unique de l'eau* :

- « *mise en accessibilité PMR et prolongement du passage souterrain de la gare* » [...] ;
- « *travaux de modification d'ouvrages sur le ruisseau des Prauds [...]. Ces travaux sont cités par le dossier (p 186) comme une partie des éléments permettant de résoudre les problèmes d'inondation sur le site de la gare* [...] ;

[...] Toutes les demandes concernant un même milieu aquatique doivent être regroupées en un seul dossier par maître d'ouvrage. »

Cette clarification a été apportée au service chargé de la police de l'eau le 9 septembre 2014 : seuls les travaux portés par RFF seraient assujettis à une déclaration au titre de la loi sur l'eau.

L'Ae rappelle néanmoins que ces travaux sont indissociables du projet dont elle a été saisie, porté par plusieurs maîtres d'ouvrage (communauté de communes, RFF, SNCF).

L'Ae recommande que l'étude d'impact porte bien sur l'ensemble des travaux du projet de PEM et l'ensemble de leurs incidences.

L'instruction d'un permis de construire déposé par la SNCF pour la mise aux normes du bâtiment voyageurs est en cours. La communauté de communes Loire et Sillon prévoit de déposer un permis d'aménager pour les aménagements au sud de la voie ferrée début 2015.

L'étude d'impact comprend une évaluation des incidences Natura 2000⁶.

⁵ Le dossier (étude d'impact et courriel du 9 septembre) cite plusieurs chiffres différents, concernant la capacité de ce parking.

⁶ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Selon l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet sont les suivants :

- l'adéquation du projet aux perspectives d'évolution de la fréquentation et tous les impacts liés aux reports de trafic au sud du PEM,
- la gestion des eaux (eaux de ruissellement, ruisseau des Prauds).

2 Analyse de l'étude d'impact

Dans l'ensemble, l'étude d'impact est qualitative et comporte peu de données de référence. Le défaut d'informations sur les évolutions de la fréquentation de la gare, dans le dossier soumis à l'Ae, ne permet pas d'appréhender les différents effets du projet, même sous forme d'ordre de grandeur. Les compléments adressés au rapporteur le 9 septembre 2014 apportent des réponses utiles qui permettraient de compléter plusieurs volets de l'étude d'impact.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage d'intégrer au dossier d'enquête publique les informations transmises au rapporteur le 9 septembre 2014.

Cette remarque générale est déclinée dans les différentes parties ci-dessous.

2.1 Analyse de l'état initial

2.1.1 Déplacements

Comme indiqué ci-dessus, le tableau 11 de l'étude d'impact compare les montées et les descentes en gare de Savenay entre 2010 et 2013 :

- en hiver, le nombre de trains a faiblement progressé de 59 à 63, pour un nombre de montées et descentes globalement constantes, entre 1 800 et 2 200 par jour ;
- en été, le nombre de trains a également faiblement progressé de 53 à 55, pour un nombre de montées et descentes oscillant autour de 1 000 par jour.

Cette fréquentation est concentrée entre 6 h et 9 h le matin et 17 h et 20 h le soir. L'étude d'impact cite une enquête réalisée en 2005 afin de caractériser les modes de déplacements sur le site de la gare. L'annexe transmise par courriel le 9 septembre, réalisée dans le cadre d'une enquête récente, confirme la proportion importante des usagers résidant à Savenay et dans la commune voisine de La Chapelle-Launay, principalement pour aller travailler à Nantes ou Saint-Nazaire. L'enquête réalisée en 2005 concluait à la pertinence des modes doux comme moyen de rabattement. Plusieurs aménagements favorables aux modes doux ont été réalisés au nord du PEM en première phase du projet. A ce stade, ni l'étude d'impact ni l'annexe n'évoquent les flux des différents modes de transport.

Afin de pouvoir appréhender les impacts du projet, et en particulier ceux de l'accès du PEM par le sud, l'Ae recommande de préciser les flux de chaque mode de déplacement pour l'accès à la gare, tenant compte des évolutions constatées après la réalisation de la première phase des travaux.

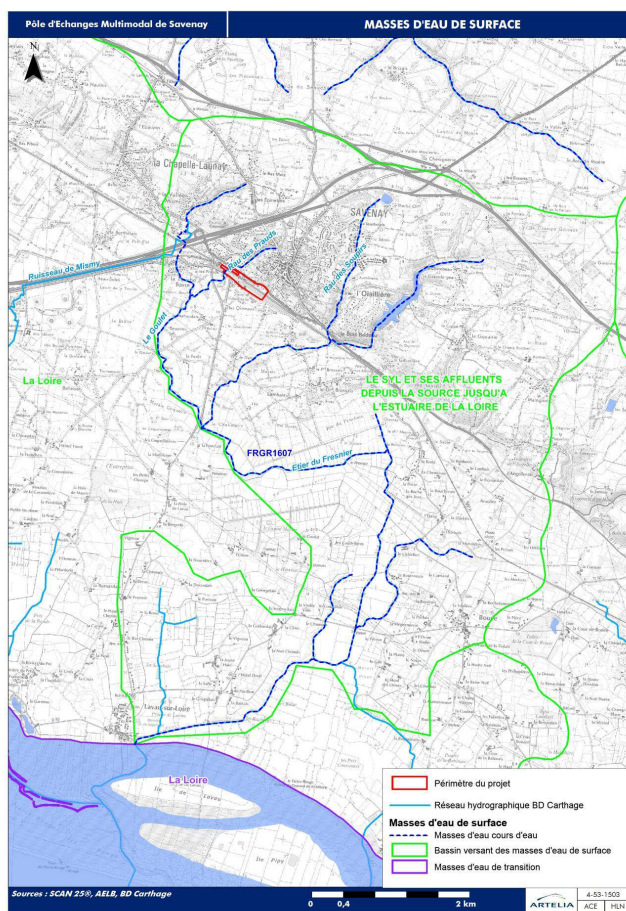
2.1.2 Eau

La topographie du site est contrainte : la commune de Savenay se situe à la hauteur d'une ligne de crête sur le Sillon de Bretagne, séparant le bassin de la Loire au sud, de ceux de l'Isac et du Brivet au nord, délimité par la RN 165. Le PEM et la voie ferrée sont localisés en pied de pente, la RD 17 s'élevant sur le Sillon en allant vers l'est le long de la voie ferrée.

Le réseau hydrographique sur la zone d'étude est restreint. Seul un ruisseau (le ruisseau des Prauds) traverse la voie ferrée du nord au sud. L'état initial souligne que la nappe des alluvions est

communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

très proche voire au niveau du terrain naturel et que le ruisseau draine localement la nappe des alluvions.



La gestion des eaux pluviales est abordée de manière très ponctuelle – seule leur circulation est décrite –, alors que le secteur de la gare a connu à plusieurs occasions des désordres et débordements lors de pluie intenses au droit du ruisseau des Prauds, de la traversée est de la gare et en aval de la traversée principale de la gare. Le courrier précité du service chargé de la police de l'eau constate, dans ces conditions, que le rejet existant d'eaux pluviales devrait faire l'objet d'une déclaration d'existence s'il date d'avant 1992, sinon d'une demande de régularisation, et demande de préciser les impacts dans l'état initial (volumes, écoulements, mesures de gestion, mesures compensatoires,...).

L'Ae recommande de compléter l'état initial par les informations relatives à la gestion des eaux pluviales, en cohérence avec celles demandées par le service chargé de la police de l'eau pour clarifier la situation administrative du PEM.

2.1.3 Bruit

L'état initial est basé sur deux mesures acoustiques (un point de mesure au nord-ouest, un point de mesure au sud-est). Il fournit les LAeq⁷ correspondants.

⁷ LAeq : le niveau équivalent LAeq d'un bruit fluctuant est égal au niveau de bruit constat qui aurait été produit avec la même énergie pendant la même période. Il représente l'énergie acoustique moyenne perçue pendant la durée d'observation.



Le mesure au nord-ouest enregistre : 58,8 dB(A), niveau moyen en période diurne et 41,0 dB(A) en période nocturne. Le point de mesure au sud-est enregistre : 47,4 dB(A), niveau moyen en période diurne et 37,1 dB(A) en période nocturne. Les niveaux moyens restent donc faibles, mais plus élevés sur le premier point, influencé par la circulation sur la route départementale. Les niveaux sonores sont significativement plus élevés (au dessus de 70 décibels) lors du passage des trains.

Par contre, ces mesures ne donnent lieu ni à modélisation, ni même à extrapolation sur l'ensemble de la zone d'étude, alors que :

- les points de mesure sont peu représentatifs du bâti existant : en particulier, un hôtel – restaurant est implanté au nord juste en face de la gare ; de plus, l'absence de point de mesure au droit de la gare, au nord, ne permet pas de prendre en compte l'impact des arrêts en gare ;
- surtout, l'état initial ne fournit pas d'information sur les niveaux sonores au niveau des habitations et activités situées au sud de la voie ferrée, le long du boulevard des Acacias, jusqu'à l'entrée sur la RN 171 à l'ouest, alors que le principal effet du projet sera de reporter une part importante de la desserte de la gare au sud du PEM – indépendamment des perspectives ultérieures de développement d'une zone d'activité.

L'Ae recommande de compléter l'étude du bruit par des mesures sur un échantillon plus représentatif de l'occupation de la zone d'étude tenant compte du projet, notamment jusqu'à la RN 171 à l'ouest, et par une extrapolation sur l'ensemble de la zone.

2.1.4 Sols pollués

La qualité des sols est correctement décrite. Les lieux ne comportent pas de site pollué. L'étude d'impact comporte un inventaire des risques de pollutions historiques. Un bureau d'études a réalisé une étude documentaire, qui a conduit à la recommandation de la réalisation d'un diagnostic des sols au droit des zones potentiellement polluantes. L'étude d'impact comporte le programme prévisionnel d'investigations. ***L'Ae recommande au maître d'ouvrage de fournir le diagnostic des sols dans le dossier soumis à l'enquête publique ou, à défaut, d'indiquer les suites qu'il en tirerait pour le projet en cas de pollution avérée de certains sols.***

2.1.5 Milieux naturels

L'état initial fournit un zonage des zones humides. Un « *passage spécifique aux communautés biologiques présentes sur le site du projet a été réalisé sur le site le 25 avril 2014* ». L'Ae relève que ces inventaires sont très succincts et ne permettent pas de caractériser le site, néanmoins très artificialisé.

Les zones humides recensées ne concernent pas l'emprise des aménagements décrits. En revanche, les travaux connexes concernant le ruisseau des Prauds – et qui auraient vocation à améliorer la traversée de l'emprise ferroviaire – pourraient très directement concerner ces zones humides.

Une carte signale la présence du Lézard des murailles (espèce protégée) à plusieurs endroits, principalement à l'emplacement des bâtiments ferroviaires implantés au sud de la voie ferrée, la

Grenouille verte à l'extrémité sud-est du projet et plusieurs espèces présentes ou pressenties, dont certaines protégées, dans le bâtiment principal de la zone sud : oiseaux nicheurs (Moineau domestique), Rouge queue-noir, chiroptères (Oreillard, Pipistrelle).

Pour des motifs similaires à ceux développés au sujet de l'évaluation d'incidences Natura 2000, ces inventaires apparaissent peu représentatifs pour appréhender les impacts du projet sur les zones humides et les espèces protégées.

L'Ae recommande de disposer, pour l'inventaire initial des zones humides et des espèces protégées, de données plus étoffées et plus précises, résultant de plusieurs journées d'observation.

2.2 Recherche de variantes et choix du parti retenu

Le dossier comporte un tableau comparatif de plusieurs scénarios, ayant notamment conduit à l'exclusion d'un scénario (n°1) pour des raisons environnementales (remblai d'une zone boisée pour un parking complémentaire au nord). La consistance de chaque scénario n'est pas décrite : il n'est donc possible de comprendre ni les aménagements en jeu, ni les termes de la comparaison. Des précisions ont néanmoins été apportées sur ce point dans le courriel du 9 septembre 2014. De surcroît, cette comparaison conclut : « *le choix a donc porté dans un premier temps sur le scénario 3, cependant d'autres contraintes ont dû être prises en compte par la suite et ont abouti au plan d'aménagement final présenté dans le rapport* », sans qu'on puisse faire le lien entre ce plan d'aménagement et les scénarios comparés. Selon le maître d'ouvrage, il s'agit d'un projet panachant des aménagements de deux scénarios.

L'Ae recommande de préciser la nature et la consistance des aménagements des scénarios alternatifs étudiés, afin de comprendre le tableau qui les compare avec le projet retenu, et de développer le raisonnement ayant conduit au choix des aménagements présentés.

Si l'étude d'impact devait prendre en compte d'autres aménagements (recommandation 1.3), cette présentation devrait les concerner également.

2.3 Impacts temporaires du projet, en phase chantier

La gestion des eaux (souterraines et superficielles) ressort comme la principale préoccupation pour la phase chantier. L'étude d'impact décrit les risques correspondants et les mesures d'évitement (implantation des installations de chantiers, saisons et jours d'intervention, produits chimiques) et de réduction (pompage, traitement éventuel,...) que le maître d'ouvrage envisage. Ce volet n'appelle pas de remarque de l'Ae, sous réserve des réponses à apporter aux demandes du service chargé de la police de l'eau concernant la gestion des eaux du site.

L'étude d'impact fournit une modélisation du bruit pendant les travaux sur la zone du chantier. Les mesures d'évitement et de réduction sont génériques. Le dossier fait référence à une « *opération coup de poing la nuit pour le prolongement du passage piéton souterrain* » sans la décrire.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de présenter et justifier les travaux qui devraient éventuellement être réalisés de nuit et les mesures qu'il envisagerait pour réduire et, le cas échéant, compenser les impacts sonores.

Par contre, le dossier ne décrit pas l'impact des travaux sur le fonctionnement ferroviaire – des coupures de voies et de quais sont prévues – ainsi que pour l'accès à la gare.

L'Ae recommande d'indiquer les mesures d'accompagnement qui seront prises pour reconstituer les cheminements des voyageurs pendant les travaux.

2.4 Impacts permanents du projet, en phase d'exploitation

2.4.1 Déplacements

Indépendamment de l'accessibilité du PEM aux personnes à mobilité réduite, le principal objectif du projet consiste à aménager le sud de la gare pour permettre, à court terme, sa desserte par le sud, avant la création d'une zone d'activités à plus long terme.

De même que dans l'état initial, l'étude d'impact n'aborde pas l'évolution des flux de desserte de la gare par les différents modes de transport, en particulier la façon dont ces flux sont susceptibles de se répartir entre le nord et le sud de la gare. Si cette évolution est susceptible d'améliorer la situation pour les habitations et activités au nord, elle devrait par contre conduire à une dégradation au sud, que l'étude d'impact ne permet pas d'appréhender.

L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par une quantification de l'évolution de la fréquentation du PEM et par les hypothèses de desserte, au nord et au sud, répartie par mode de transport.

Le dossier livre une analyse qualitative assez complète sur la desserte actuelle du PEM, fondée sur une enquête auprès de ses usagers. Néanmoins, la présentation de ces informations est peu articulée et ne permet pas de comprendre en quoi les aménagements projetés au sud permettront de mettre en oeuvre correctement les objectifs définis en fonction de la fréquentation projetée :

- une part importante des usagers pourraient rejoindre la gare sans utiliser la voiture et en libérant les stationnements : dans l'enquête réalisée en 2005⁸, 25 % des usagers habitaient dans le périmètre de pertinence de la marche et 25 % dans celui du vélo. Une partie importante des usagers étaient âgés de moins de 26 ans ;
- la première phase du projet a probablement conduit à rendre l'accès au PEM plus attractif pour les transports en commun et le vélo. Néanmoins, le dossier indique que les déplacements en vélo entre le centre-ville et la gare sont peu sécurisés et que l'absence de pistes cyclables ou d'aménagements particuliers sur des axes très fréquentés rend cette pratique assez dangereuse, sans en tirer de conséquence pour la desserte du PEM. Quelques aménagements ont été réalisés sur la RD 17 pour la circulation piétonne ;
- l'étude d'impact évoque un « *potentiel d'amélioration important* », auquel elle apporte des réponses qualitatives, sans qu'il soit possible de comprendre si les aménagements proposés seront correctement dimensionnés pour desservir la gare – en particulier, pour ce qui concerne le nombre total de places de stationnement. Le dossier ne semble pas s'appuyer, sur ce point, sur les données de l'enquête de 2014.

L'étude d'impact ajoute que « *le département de Loire-Atlantique mène des réflexions sur de grands projets qui auront des répercussions à des échelles locales, y compris à Savenay sur l'organisation du réseau viaire* », sans évoquer ces répercussions.

En cohérence avec les prévisions d'évolution de la fréquentation du PEM, l'Ae recommande au maître d'ouvrage de justifier le dimensionnement des aménagements projetés, notamment le nombre de places de stationnement, tenant compte des modifications de voiries et de cheminements, prévues ou à prévoir.

L'Ae relève que le projet ne prévoit pas, à ce stade, de dispositifs de recharge pour les véhicules électriques.

2.4.2 Gestion des eaux pluviales

Le maître d'ouvrage prévoit plusieurs équipements pour canaliser, récupérer, contrôler avant rejet les écoulements d'eaux pluviales qui résulteront des nouveaux aménagements. En particulier, une noue plantée aura pour vocation d'« *épurer et décanter les eaux pluviales collectées* », compte tenu de sa faible pente. Elle sera équipée d'une vanne manuelle, actionnée en cas de pollution accidentelle. Le dossier mentionne enfin un séparateur d'hydrocarbures à l'ouest du projet, sans

⁸ Le dossier ne cite pas les résultats de l'enquête 2014.

préciser selon quelles modalités les eaux collectées par la noue y transiteront. La noue aurait aussi vocation à constituer une zone de refuge et un habitat pour les espèces de batraciens.

Le plan de cet aménagement fait partie des compléments transmis le 9 septembre. Son adéquation pour réduire l'impact ajouté par le projet reste à vérifier en fonction des modalités de gestion des eaux pluviales dans l'état initial (Cf. courrier du service chargé de la police de l'eau).

En cohérence avec les réponses apportées au service chargé de la police de l'eau concernant les modalités de gestion des eaux pluviales, l'Ae recommande au maître d'ouvrage de porter à la connaissance du public le descriptif de la rampe végétalisée et de la noue qu'il prévoit au sud du PEM et de préciser les mesures prises pour garantir que les eaux pluviales seront rejetées dans le milieu naturel avec un débit et une qualité compatibles avec le milieu.

2.4.3 Bruit

L'étude d'impact déclare que « *bien que le projet ait pour objectif d'augmenter la fréquentation de la gare et, de ce fait, augmenter le trafic des trains, les nuisances sonores qui en découleront ne seront pas significatives. Nous estimons donc que le projet n'aura pas d'impact sur les nuisances sonores en phase d'exploitation* ».

Par conséquent, il n'aborde pas l'évolution des nuisances sonores tenant compte des flux de véhicules desservant la gare par le sud, ainsi que de l'éventuelle augmentation des circulations de trains (Cf. 1.2). L'Ae rappelle en particulier qu'il est nécessaire d'inclure et de justifier, dans l'étude acoustique, les prévisions d'évolution à long terme des trafics routiers et ferroviaires⁹.

A ce stade, il n'est pas possible de savoir si le projet aura, ou non, des conséquences « significatives », telles que la réglementation les définit. Aucune mesure de protection n'est pour l'instant envisagée.

L'Ae recommande de compléter significativement le volet « bruit en phase d'exploitation » sur l'ensemble de la zone d'étude jusqu'à la RN 71, en s'appuyant sur les évolutions de trafic sur lesquelles s'appuie l'ensemble du dossier et sur les hypothèses de desserte du PEM, compte tenu du nouvel accès par le sud. Ces compléments devraient permettre de comparer les niveaux de bruit, actuels et futurs, de jour et de nuit, perceptibles par les habitations et établissements de cette zone.

2.4.4 Milieux naturels

Les aménagements projetés ne semblent pas de nature à affecter l'état de conservation des espèces protégées répertoriées (principalement le Lézard des murailles et la pipistrelle), sauf s'ils devaient concerner la halle ouverte au sud sous maîtrise d'ouvrage de RFF. La noue plantée est présentée comme une mesure favorable aux batraciens.

L'Ae recommande de préciser les mesures prévues par le maître d'ouvrage et par RFF pour éviter d'affecter les espèces protégées du site, sur la base d'un inventaire complété.

L'étude d'impact inclut une évaluation des incidences Natura 2000¹⁰ concernant les sites d'importance communautaire « Estuaire de la Loire » (SIC FR5200621) situé à plus de 550 m au sud du projet et de la zone de protection spéciale « Estuaire de la Loire » (ZPS FR5210103) situé à plus de 1 km au sud du projet. Elle ne s'appuie, pour tirer sa conclusion d'absence d'impact, que sur l'éloignement du PEM par rapport aux sites concernés, sur les mesures relatives aux eaux de ruissellement et les « contextes écologiques très différents de la zone du projet », sans même évoquer les espèces concernées et les enjeux de conservation correspondants. L'Ae prend note de cette conclusion¹¹.

⁹ Cf. articles L.571-9, R.122-15 et R.571-44 et suivants jusqu'au R.571-52 du code de l'environnement, ainsi qu'à l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières et à l'arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires.

¹⁰ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux »

2.5 Mesures de suivi

Selon le maître d'ouvrage, « les seules mesures nécessitant un suivi concernent les mesures compensatoires liées à la gestion des eaux pluviales, à savoir le stockage et le traitement des eaux pluviales ». L'Ae comprend que cette phrase fait implicitement référence à la noue. Outre que le suivi du bon fonctionnement de la noue peut aussi concerner sa fonction « écologique », l'Ae considère que les effets du projet sur les déplacements et, en corollaire, sur l'organisation des accès au PEM et sur le bruit des infrastructures, mériterait également d'être suivis, notamment en perspective d'un développement éventuel d'une zone d'activités au sud.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage, une fois les aménagements réalisés, d'étudier leurs effets sur les circulations et sur les nuisances sonores au sud du PEM, et de rendre publics les résultats de ce suivi ainsi que les mesures prises en conséquence.

2.6 Effets cumulés avec les autres projets connus

Selon l'étude d'impact (p. 203), « aucun projet connu ayant fait l'objet des éléments cités précédemment n'interfère avec le projet de PEM de Savenay ». Au vu de la figure 53 (p. 158) qui signale le projet de nouvel aéroport sur la commune de Notre-Dame-des-Landes¹², dont le maître d'ouvrage estime qu'« elles pourraient avoir des répercussions y compris jusqu'à Savenay sur l'organisation du réseau viaire », cette affirmation n'est pas tout à fait exacte.

L'Ae rappelle que la réglementation requiert, dans ce cas, une analyse des effets cumulés.

2.7 Résumé non technique

L'Ae recommande de traduire dans le résumé non technique les modifications apportées à l'étude d'impact en conséquence des évolutions du projet et des recommandations du présent avis.

sont des zones de protection spéciale (ZPS).

¹¹ Même si la nature et l'emplacement des aménagements du projet ne semblent pas a priori porter atteinte aux quelques espèces recensées, l'inventaire fourni dans l'état initial ne permet pas de s'en assurer pleinement, a fortiori s'il recouvre l'aménagement prévu du ruisseau des Prauds, voire une évolution ultérieure éventuelle des bâtiments présents au sud de la voie ferrée.

¹² Environ à 20 kilomètres à vol d'oiseau