



## **Autorité environnementale**

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

### **Avis délibéré de l’Autorité environnementale sur l’aménagement du quartier de la gare de Montaigu (85)**

**n°Ae : 2019-24**

Avis délibéré n° Ae 2019-24 adopté lors de la séance du 15 mai 2019

---

# Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

*L'Ae<sup>1</sup> s'est réunie le 15 mai 2019 à La Défense. L'ordre du jour comportait l'avis sur l'aménagement du quartier de la gare de Montaigu (85).*

*Étaient présents et ont délibéré collégalement : Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, Pascal Douard, Sophie Fonquernie, Louis Hubert, Christine Jean, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Serge Muller, Thérèse Perrin, Éric Vindimian, Michel Vuillot, Véronique Wormser.*

*En application de l'article 9 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 le présent avis.*

*Étaient absents : Nathalie Bertrand, Annie Viu.*

*N'a pas participé à la délibération, en application de l'article 9 du règlement intérieur de l'Ae : Christian Dubost.*

\*       \*

\*

*L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de Vendée, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 19 février 2019.*

*Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de trois mois.*

*Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 7 mars 2019 :*

- *le préfet de Vendée,*
- *le directeur général de l'agence régionale de santé (ARS) des Pays de la Loire.*

*Sur le rapport de Philippe Ledenvic, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.*

**Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.**

**Cet avis porte 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 vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet. L'avis n'est donc ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.**

**La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'autorisation, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale les bilans des suivis lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (R. 122-13 du code de l'environnement).**

**Conformément aux articles L. 122-1 V et VI du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.**

**Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.**

<sup>1</sup> Formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

# Synthèse de l'avis

Dans le contexte de l'élaboration d'un nouveau plan local d'urbanisme intercommunal, la communauté de communes de Terres de Montaigu a décidé de réaliser plusieurs aménagements à l'intérieur d'une zone d'aménagement concerté (ZAC) créée en 2009, mais non réalisée. Abandonnant le principe initial d'une zone à vocation principalement économique, elle a d'abord aménagé un nouveau collège et des équipements sportifs sur une autre parcelle de la ZAC plus proche du centre-bourg ; puis le Département de Vendée prévoit la réalisation d'un nouveau barreau de la rocade de Montaigu. Le dossier faisant l'objet du présent avis prévoit un projet urbain à dominante d'habitat sur une surface réduite, autour d'un pôle d'échange multimodal restructuré, et la réalisation d'un boulevard urbain permettant le bouclage de la rocade de Montaigu.

L'Ae recommande d'explicitier les orientations retenues pour tous les secteurs inclus dans le périmètre initial de la ZAC et d'inclure dans le périmètre de l'étude d'impact l'ensemble de la ZAC et la requalification du tronçon nord du contournement de Montaigu.

Les principaux enjeux relevés par l'Ae sont la capacité du pôle d'échange de Montaigu à favoriser les reports vers les modes de déplacements les moins polluants (TER, modes actifs) et la maîtrise de la consommation et l'artificialisation de terres agricoles. Les autres enjeux du projet sont la préservation des espaces boisés de la trame bocagère et de la qualité des eaux superficielles, la maîtrise des déplacements routiers et de leurs effets induits (développements urbains, nuisances sonores...), ainsi que la sobriété énergétique du projet urbain.

L'étude d'impact est soignée. Le dossier comporte néanmoins quelques oublis, imprécisions ou ambiguïtés qu'il semble aisé de pallier pour l'enquête publique. La démarche « éviter, réduire, compenser » a été conduite tout au long du processus et a abouti à la définition de mesures d'évitement qui ont significativement diminué les impacts du projet, en particulier par rapport au projet de ZAC initial. Des mesures complémentaires seraient opportunes pour quelques impacts résiduels et notamment :

- la gestion des déblais et des remblais ;
- la destruction de 0,2 ha du secteur boisé du vallon du Riaillé ;
- les impacts sonores pour les habitations au nord-ouest de la gare à proximité du nouveau boulevard urbain et, au-delà, pour les habitations les plus proches de la rocade ;
- la maîtrise des consommations d'énergie, la production d'énergie renouvelable et la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae est présenté dans l'avis détaillé.

# Avis détaillé

## 1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

### 1.1 Contexte

La communauté de communes Terres de Montaigu (85) a approuvé le 28 septembre 2009 la création d'une zone d'aménagement concerté (ZAC), visant la programmation d'une offre foncière principalement économique, par extension de l'urbanisation au sud de la gare et rénovation d'une zone industrielle au nord, autour d'un nouveau pôle d'échange multimodal permettant de moderniser la gare existante. Ce projet de ZAC, d'une surface initiale de 42 ha, incluait également un nouveau collège et des équipements sportifs.

Ce projet n'a pas fait l'objet d'un dossier de réalisation, la communauté de communes ayant décidé, selon ce qui a été indiqué au rapporteur, de privilégier des aménagements à dominante « *habitat* » compte tenu des besoins importants en logements au nord de la Vendée et de réaliser en priorité le nouveau collège sur une autre parcelle de la ZAC plus proche du centre-bourg. Le pôle tertiaire, autour du collège, a fait l'objet d'une procédure propre en 2014<sup>2</sup> ; il a été réalisé en 2017. Selon son étude d'impact, il occupe une surface de 6,9 ha.

Le Département de la Vendée a décidé de réaliser un nouveau barreau routier du réseau départemental pour faciliter les trafics de transit entre le nord-est de Montaigu d'une part, le sud et l'ouest d'autre part. Reliant les routes départementales (RD) 753 et 763, il prolonge la rocade existante de Montaigu. Cette opération a été déclarée d'utilité publique le 3 novembre 2016. Le chantier est en cours de préparation.

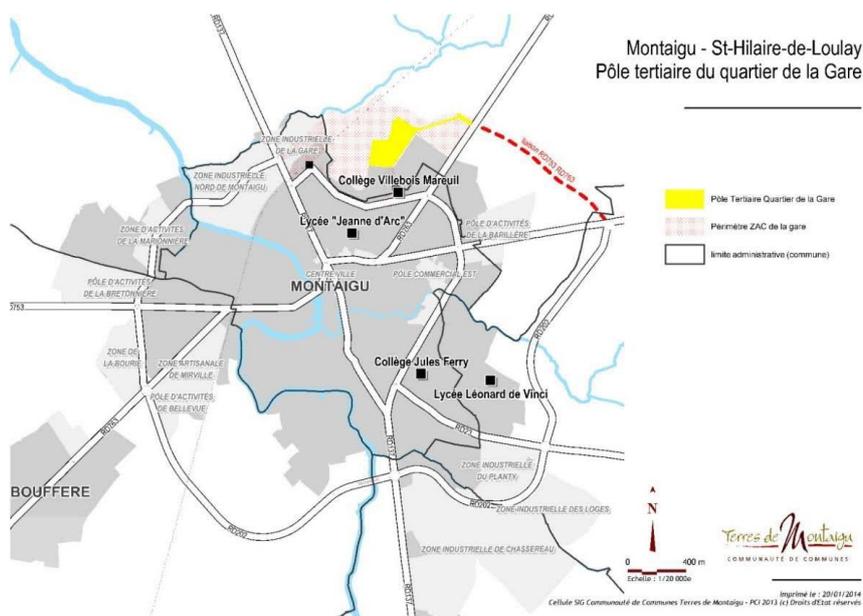


Figure 3 : Représentation des principaux aménagements en relation avec la ZAC de la Gare

<sup>2</sup> Voir avis de l'autorité environnementale (préfet de région) G2014-928 du 13 mai 2014.



### 1.2.1 « Projet urbain »

L'objectif principal de ce quartier à dominante « *habitat* » est de créer 320 logements, individuels et collectifs, pouvant abriter environ 825 habitants supplémentaires à l'horizon 2040. Le dossier présente : les différents lots d'habitation ; le réseau de voiries, en particulier les voies d'accès aux nouveaux logements mais aussi un ensemble de cheminements pour les modes actifs maillant le nouveau quartier et permettant d'accéder à la gare ; le « *projet paysager et environnemental* » de haies et de jardins préservant le linéaire de haies existant ; la création de bassins et de fossés pour le recueil des eaux pluviales.

Le dossier est abondamment illustré, décrivant précisément les différentes trames du projet urbain. Quelques légendes sont incomplètes ; certaines figures peuvent alors parfois être mal interprétées. Le dessin de l'OAP, figurant en annexe 5 du dossier, représente de façon synthétique les principales composantes du projet urbain. Il est repris ci-après en figure 3.

Il fait apparaître des secteurs d'habitats ou mixtes, un secteur d'activités étant positionné au droit du nouveau boulevard urbain. L'objectif de densité est de 30 logements par hectare, légèrement supérieur à l'objectif fixé par le plan d'aménagement et de développement durable du projet de PLUi. L'OAP couvre une surface de 12 ha ; elle fait l'objet d'un zonage 1AUg (extension urbaine sur des espaces agricoles).

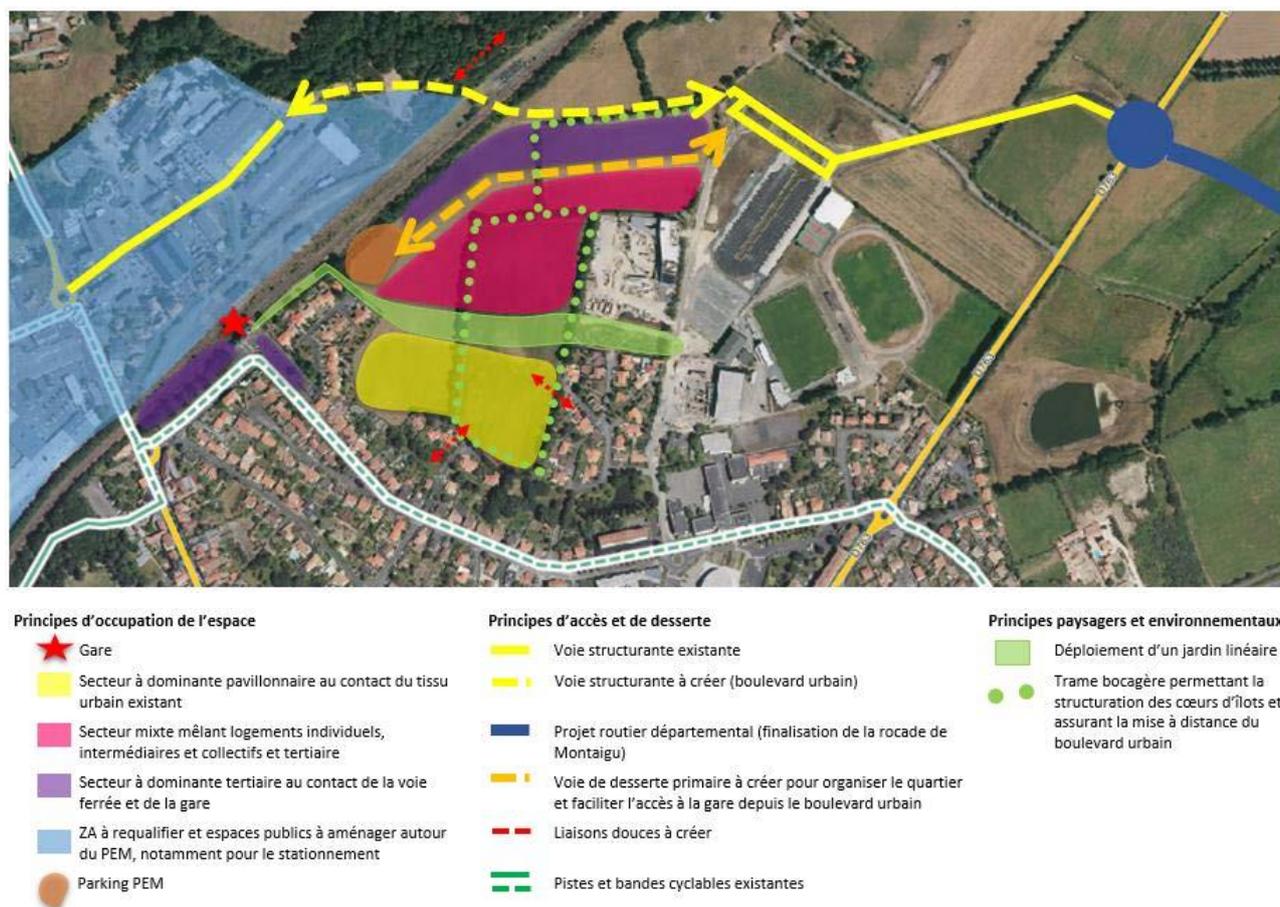


Figure 3 : Dessin de l'OAP n°9 du projet de PLUi Terres de Montaigu. Extrait du dossier du PLUi

Le rappel de l'historique du projet permet de comprendre en grande partie l'évolution des orientations retenues pour le projet urbain. Toutefois, il n'est explicite que pour les aménagements réalisés ou ceux projetés dans ce nouveau dossier. Il ne permet pas de

comprendre dans quelle mesure le projet de ZAC est toujours d'actualité. Surtout, aucune information n'est apportée sur le devenir des parcelles du périmètre initial de la ZAC (pour l'essentiel, parcelles agricoles au nord et à l'est sur la figure). Il a été indiqué au rapporteur, lors de sa visite, qu'au regard de la remise en cause de ses orientations fondamentales, la ZAC avait été de fait abandonnée. Par ailleurs, les secteurs non évoqués dans le dossier restent des espaces agricoles et naturels dans le projet de PLUi.

**L'Ae recommande d'explicitier les orientations retenues pour tous les secteurs inclus dans le périmètre initial de la ZAC.**

### 1.2.2 Le pôle d'échange multimodal (PEM)

La restructuration du PEM a pour objectifs de :

- rendre la gare accessible aux personnes à mobilité réduite, rénover l'abri existant côté nord, créer un passage souterrain et déposer la passerelle aérienne existante ;
- faciliter l'accès à la gare et restructurer les espaces de stationnement aujourd'hui sous-dimensionnés, compte tenu d'une forte augmentation, d'ores et déjà constatée et projetée, de la fréquentation de la gare (doublement du nombre de voyageurs d'ici à 2030). La réalisation du boulevard urbain a notamment pour objectif de privilégier l'accès à la gare par le nord (aucune passerelle ou passage souterrain ne permet actuellement d'accéder à la gare et à ses quais).



Figure 4 : schéma d'aménagement du PEM. Source : dossier tome 2

Les capacités de stationnement seront fortement accrues pour tous les modes :

	ACTUEL - 2012	COURT TERME - 2020	LONG TERME - 2040
Fréquentation TER JOB	1 060	1 430	2 590
Stationnement VP	290	370	480
Dépôt VP	15	20	25
Stationnement vélo	16	40	65
Stationnement 2RM	5	10	20
Prise en charge taxi	1	2	2

Figure 5 : Programmation des besoins en stationnement à l'horizon 2040. Source : dossier tome 2

Un parking silo sera réalisé au plus près de la gare<sup>4</sup> ; il est conçu pour qu'un étage puisse être ajouté ultérieurement. Un parking de plus faible capacité, contigu au projet urbain, sera maintenu au sud de la voie ferrée.

Le talus qui longe la ligne au nord-ouest sera arasé pour ouvrir la vue vers la gare depuis le nord. Les espaces de stationnement actuels au sud seront transformés en logements et activités ; Terres de Montaigu souhaite requalifier la zone d'activités existante au nord de la voie ferrée. Ce secteur comporte quelques habitations.

### 1.2.3 Le prolongement du boulevard urbain

Sur la figure ci-après, le tronçon en bleu constitue la rocade existante qui vise à drainer le trafic de transit. Le tronçon en violet constitue le prolongement porté par le Département (même fonction, même gabarit). Le tronçon en jaune correspond à un boulevard urbain créé pour la desserte du pôle tertiaire. Le tronçon en rouge est la troisième composante du projet, qui permettra de boucler le contournement de Montaigu.

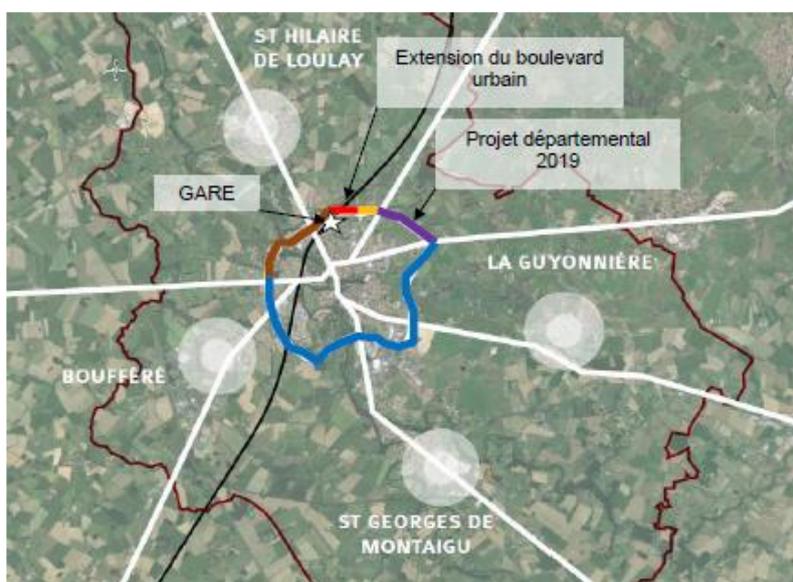


Figure 6 : Schéma du contournement de Montaigu. Source : dossier tome 2

Comme le tronçon en jaune, il s'agira d'un boulevard urbain ayant comme principale vocation de desservir le nouveau quartier et les nouveaux parkings de la gare au sud et au nord. Il débouche sur une voirie de desserte de la zone d'activité, qui n'apparaît pas à même d'absorber le trafic nouveau induit par le bouclage du contournement. Il a été confirmé au rapporteur lors de sa visite que la voirie représentée en marron devrait être requalifiée en boulevard urbain. Pour l'Ae, cette requalification fait partie du même projet.

***L'Ae recommande d'inclure dans l'étude d'impact, en tant que composante du projet, la requalification du tronçon nord du contournement de Montaigu et de prendre en compte ses impacts spécifiques.***

<sup>4</sup> Site finalement retenu après accord entre la SNCF et Terres de Montaigu.

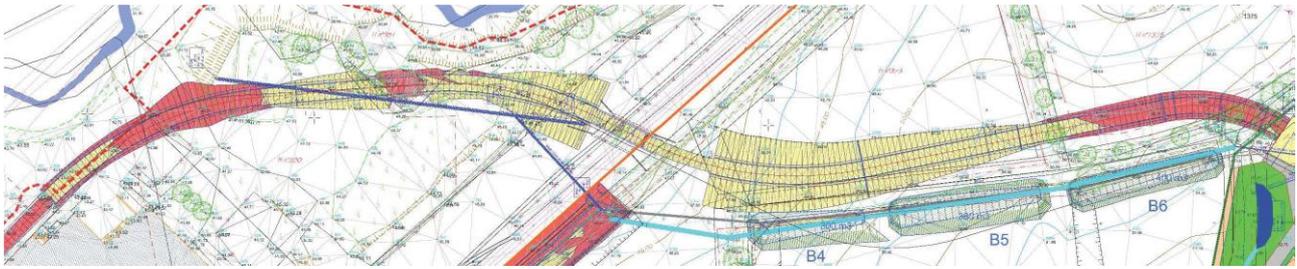


Figure 7 : Vue de dessus du boulevard urbain. En jaune, zone de déblai, en rouge, zone de remblai. Source : dossier tome 2

Le boulevard urbain, long de 600 mètres, occupera une emprise de 16 mètres de large, incluant une voie à double sens, une voie douce mixte, des talus et des banquettes. Sont également représentés sur la figure des bassins de recueil des eaux pluviales.

#### 1.2.4 Coûts du projet

Les coûts liés à l'acquisition du foncier s'élèvent à environ 4,1 millions d'euros. Les coûts d'études et de travaux du PEM s'élèvent globalement à 20 millions d'euros, dont 6 pour la réalisation du passage souterrain. Le prolongement du boulevard urbain coûtera environ 7,6 millions d'euros, dont 6 pour le pont-rail et l'aménagement du quartier urbain 5 millions d'euros. Ces travaux sont portés par Terres de Montaigu, SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions.

### 1.3 Procédures relatives au projet

Le terrain d'assiette du projet étant supérieur à 10 ha, l'ensemble de ces aménagements est soumis à évaluation environnementale<sup>5</sup>. Ne relevant d'aucune autorisation au titre des nomenclatures « loi sur l'eau » et « installation classée pour la protection de l'environnement », ils relèvent du régime de l'autorisation supplétive défini à l'article L. 181-1 du code de l'environnement. L'Ae est compétente pour rendre un avis sur l'étude d'impact, dès lors que la SNCF, établissement public relevant de la tutelle du ministre chargé de l'environnement, est maître d'ouvrage d'une partie des aménagements.

Ces aménagements sont par conséquent également soumis à évaluation d'incidences Natura 2000. Le dossier ne prévoit pas de demande de dérogation relative aux espèces protégées.

Le dossier reste à ce stade imprécis sur la procédure d'aménagement ultérieure :

- il ne prévoit pas de demande de déclaration d'utilité publique. Terres de Montaigu est propriétaire de la totalité des emprises, ayant conclu récemment l'achat d'une dernière parcelle auprès d'un exploitant agricole qui en conservera l'usage d'ici à la réalisation du projet ;
- le dossier indique sans autre explication que la procédure d'aménagement « *prendra la forme d'un permis d'aménager ou d'une procédure de ZAC* » mais qu'elle n'est pas arrêtée.

L'Ae appelle l'attention des maîtres d'ouvrage sur le fait que, si nécessaire, le périmètre du projet que devra couvrir l'étude d'impact pourrait devoir être modifié voire étendu pour prendre en compte l'ensemble des opérations faisant l'objet de la procédure d'aménagement.

<sup>5</sup> Rubrique 39° de l'article R. 122-2 du code de l'environnement.

## 1.4 Principaux enjeux environnementaux selon l'Ae

Les principaux enjeux relevés par l'Ae sont la capacité du pôle d'échange de Montaigu à favoriser les reports vers les modes de déplacements les moins polluants (TER, modes actifs) et la maîtrise de la consommation et l'artificialisation de terres agricoles.

Les autres enjeux du projet sont la préservation des espaces boisés de la trame bocagère et de la qualité des eaux superficielles, la maîtrise des déplacements routiers et de leurs effets induits (développements urbains, nuisances sonores...), ainsi que la sobriété énergétique du projet urbain.

## 2 Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact est soignée. Elle comporte un grand nombre de cartes, de figures, de précisions sur la démarche conduite et les choix proposés par les maîtres d'ouvrage qui seront particulièrement utiles au public. Il semble aisé de pallier pour l'enquête publique les quelques oublis, imprécisions ou ambiguïtés qui demeurent.

La démarche « éviter, réduire, compenser » a été conduite tout au long du processus et a abouti à la définition de mesures d'évitement qui ont significativement diminué les impacts du projet, en particulier par rapport au projet de ZAC initial. Des mesures complémentaires seraient opportunes pour quelques impacts résiduels.

### 2.1 Analyse de l'état initial

Le nord de la Vendée est très dynamique démographiquement (+ 1,9 % sur la période 2007–2012) et économiquement. Le solde migratoire est supérieur au solde naturel. Les logements sont très majoritairement des maisons individuelles ; le taux de logement sociaux est de 5,6 %, inférieur à la moyenne départementale. Deux cents logements sont produits chaque année.

Dans son avis du 7 février 2019 relatif au projet de PLUi, la MRAe Pays de la Loire rappelait que *« Ce territoire a connu jusqu'à encore récemment un mitage par les maisons individuelles important. Il se caractérise par un développement multipolaire autour des principaux secteurs économiques très dynamiques, qui s'est opéré notamment grâce à un bon niveau d'équipements en particulier de ses infrastructures routières. Du fait du dynamisme économique et démographique, ce territoire a connu une consommation foncière et une artificialisation importantes des espaces naturels et agricoles »*.

Les travaux du PEM concernent des emprises actuellement artificialisées. Le projet urbain et le projet de boulevard urbain seront implantés principalement sur des prairies et, de façon moins importante sur des milieux boisés. L'analyse de l'état initial des milieux naturels n'est pas conduite sur des périmètres suffisamment étendus, certaines figures ne couvrant pas les impacts de tous les aménagements (voir en particulier ci-après la figure 8 qui ne qualifie pas les enjeux pour le secteur du PEM et du boulevard urbain au nord de la voie ferrée).

***L'Ae recommande d'inclure dans le périmètre de l'étude d'impact, notamment pour l'analyse de l'état initial, l'ensemble de la ZAC et de la requalification du boulevard urbain.***

Le projet présente peu d'enjeu pour les eaux souterraines, au regard de la géologie du site. Le dossier signale quelques nappes non exploitées à proximité.

La zone d'étude est bordée au nord par un ruisseau et sa ripisylve<sup>6</sup> : le Riailé se jette dans la Maine, elle-même affluent de la Sèvre nantaise, quelques centaines de mètres à l'ouest de la zone d'activités au nord de la voie ferrée. En 2013, l'état de la masse d'eau « *La Maine depuis Saint-Georges de Montaigu jusqu'à la confluence avec la Sèvre nantaise* » était médiocre pour la plupart des paramètres (biologie, physico-chimie générale). La Maine est classée en liste I (rivières à préserver) pour la continuité écologique et présente un intérêt piscicole en amont de la confluence avec le Riailé. La zone d'étude est à cheval sur deux bassins versants débouchant sur le Riailé.

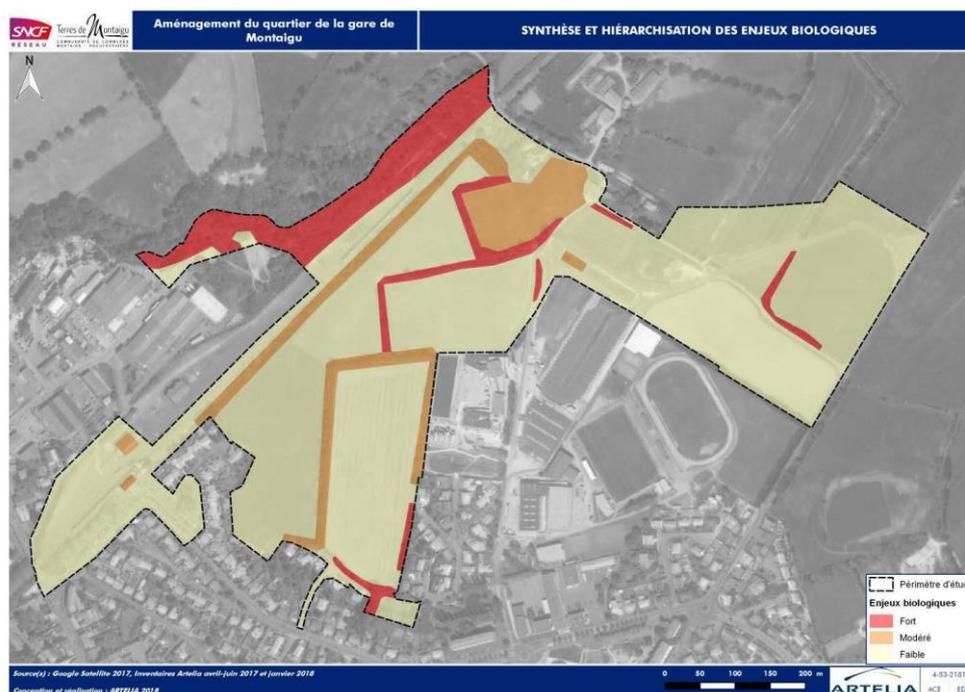


Figure 8 : Représentation schématique des secteurs à enjeu pour les milieux naturels. Une partie du projet (section nord du boulevard urbain) n'est pas couverte par cette carte. Source : dossier tome 1

Le projet est éloigné de la plupart des zones inventoriées ou protégées présentant des enjeux pour les milieux naturels et sans connexion directe ou indirecte avec eux. Un corridor de la trame verte figure dans le schéma régional de cohérence écologique, au nord de la zone d'étude. La caractérisation des zones humides n'appelle pas de commentaire.

L'étude d'impact présente clairement la trame bocagère et ses principaux enjeux. Elle mentionne notamment des résultats d'inventaires réalisés en 2017 et 2018. Elle recense comme enjeu fort le vallon du Riailé et certaines des haies bordant les prairies de la zone d'étude, qui comportent en particulier plusieurs habitats de Grand Capricorne dont la présence est avérée sur de nombreux points d'observation. Ces milieux constituent également des habitats ou territoires de chasse pour plusieurs espèces de chauves-souris (Pipistrelle commune, une espèce de Murin) ; le Lézard des murailles est présent tout au long de la voie ferrée. Le Chardonneret élégant et le Moineau domestique sont mentionnés sur certaines haies à enjeu moyen.

<sup>6</sup> La forêt riveraine, rivulaire ou ripisylve (étymologiquement du latin ripa, « rive » et sylva, « forêt ») est l'ensemble des formations boisées, buissonnantes et herbacées présentes sur les rives d'un cours d'eau, la notion de rive désignant l'étendue du lit majeur du cours d'eau non submergée à l'étiage.

L'implantation de la flore exotique envahissante est également fournie : le projet est principalement concerné par le Sénéçon du Cap le long de la voie ferrée et par le Robinier faux acacia au sud du PEM.

Le dossier présente clairement les volumes de trafic routier sur le nord de l'agglomération : les axes principaux (à l'ouest de la gare et sur la rocade) connaissent un trafic moyen journalier annuel de l'ordre de 8 000 véhicules par jour. L'ensemble du secteur est en ambiance sonore modérée. Aucun enjeu n'est à signaler en matière de qualité de l'air.

## 2.2 Analyse des variantes et justification des choix réalisés

Ce volet de l'étude d'impact est significativement développé. Il présente en particulier les étapes ayant conduit à faire évoluer les composantes du projet, en s'appuyant sur le bilan de la concertation préalable.

Plusieurs scénarios ont ainsi été analysés et comparés pour la composition du quartier d'habitat, pour le tracé du boulevard urbain, pour le réseau de voiries interne aux quartiers, pour les stationnements liés à la gare et pour la composition du PEM (alternative entre passerelle et passage souterrain). Les conclusions de l'enquête publique relative au projet de PLUi devraient éclairer la place et la soutenabilité de ce nouveau quartier dans les priorités d'aménagement de la communauté de communes.

Les choix sont justifiés par un ensemble de considérations, notamment environnementales. De façon générale, le tracé des voiries préserve les haies, à l'exception de deux percées dans la principale haie centrale. Le projet urbain prévoit des maisons individuelles en continuité de la zone pavillonnaire existante, des activités au bord du boulevard urbain et des immeubles collectifs entre ces deux secteurs. Les parkings sont positionnés au plus près de la gare et les voiries qui y accèdent évitent les secteurs les plus urbains. Un passage souterrain a été préféré à une passerelle, pour des raisons fonctionnelles, économiques et environnementales.

Le choix du tracé du boulevard urbain apparaît, en comparaison, moins complètement traité. En dépit d'un coût significativement plus important, un pont-rail a été préféré à un pont-route. La configuration du site permet de se convaincre que la présence d'un poste électrique, des portiques et des caténaires constitue l'argument imposant ce choix. Selon le dossier, *« alors qu'en début de réflexion, l'urbanisation était envisagée sur l'ensemble des parcelles dont Terres de Montaigu était propriétaire y compris celles situées au nord du boulevard urbain, celles-ci sont finalement conservées en terres agricoles »* ; la section sud du boulevard a alors été positionnée au nord de la haie bocagère existante pour *« mettre à distance le boulevard par rapport au nouveau quartier »*.

En revanche, le dossier ne comporte aucune discussion concernant le tracé au nord de la voie ferrée, alors que c'est la seule composante du projet qui entraîne une destruction de milieux considérés par l'étude d'impact comme à enjeu fort. Aucune variante ne semble avoir été envisagée. Par ailleurs, le parti d'aménagement (boulevard urbain) n'est, lui non plus, pas discuté, alors que, une fois ce tronçon de la rocade réalisé, cet itinéraire risque d'être plus efficace pour les transits est-ouest que la rocade existante.

## 2.3 Analyse des effets du projet et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation

La démarche « éviter, réduire, compenser » apparaît, dans l'ensemble, satisfaisante. Elle fait ressortir que le choix final d'urbanisation a conduit à réduire significativement le périmètre initialement prévu et de prévoir une densité légèrement supérieure à l'objectif du plan d'aménagement et de développement durable du projet de PLUi. La programmation permet par ailleurs d'éviter en grande partie le vallon du Riaillé, les quelques zones humides inventoriées et la quasi-totalité du linéaire de haies.

### 2.3.1 Impacts en phase travaux

Les zones des principaux chantiers sont clairement positionnées. Préalablement à la réalisation du pont-rail, est prévue la réalisation de bassins, qui recueilleront les eaux pluviales et les eaux pompées pour la réalisation des travaux sous la voie ferrée, et d'une canalisation souterraine permettant de les acheminer vers le Riaillé après contrôle et prétraitement éventuel.

***L'Ae recommande de fournir une estimation des volumes d'eau pompés pendant les travaux.***

Le dossier n'évoque pas les volumes de remblais et déblais générés par ces travaux et la façon dont ils seront gérés, alors qu'ils seront probablement significatifs pour le boulevard urbain.

***L'Ae recommande de préciser les volumes de remblais et déblais liés à la réalisation du boulevard urbain et la façon dont ils seront entreposés puis gérés.***

Les autres impacts et travaux n'appellent pas de remarque particulière : les mesures d'évitement et de réduction sont précisément décrites pour chacun des principaux enjeux environnementaux.

### 2.3.2 Impact en exploitation

#### *Eau et milieux naturels*

Les maîtres d'ouvrage traitent la gestion des eaux pluviales comme une mesure de compensation à l'artificialisation induite par le projet, alors que c'est une mesure nécessaire à la réalisation du projet. Le principe de leur gestion fait l'objet d'une figure et d'un tableau complets qui décomposent leur circulation, notamment dans des fossés, et leurs volumes par sous-bassin versant. L'incidence qualitative de leur rejet au milieu est présentée comme négligeable, tenant compte des mesures prévues avant rejet.

Selon le dossier, la station d'épuration intercommunale est dimensionnée pour recevoir les effluents générés par l'ensemble du projet, nonobstant le raccordement prochain de la commune de Boufféré à la station.

La réalisation de quelques percées dans les haies existantes conduit à la destruction d'environ 50 mètres de haies. Le dossier prévoit, comme mesure de compensation, la plantation de 850 mètres d'alignements d'arbres au sein du quartier urbain. Néanmoins, la démarche « éviter, réduire, compenser » est présentée principalement de façon quantitative. Quelques arbres abritant le Grand Capricorne seront déplacés.

Le dossier ne prévoit aucune mesure, ni d'évitement (par exemple, concernant le tracé de la nouvelle voirie), ni de réduction, ni de compensation pour la destruction des 0,2 ha du secteur boisé près du vallon du Riaillé, qui constitue un milieu spécifique abritant plusieurs espèces patrimoniales. L'Ae souligne que la destruction d'habitats d'espèces protégées nécessite notamment la démonstration préalable de l'absence d'alternative et de la définition de mesures de compensation proportionnées. Dans le cas d'espèce, les milieux n'apparaissent pas d'une grande richesse<sup>7</sup>, mais l'étude d'impact les considère à enjeu fort et les observations qui y ont été conduites confirment la présence d'un cortège d'espèces, notamment protégées.

***L'Ae recommande d'appliquer la démarche « éviter, réduire, compenser » au secteur boisé du vallon de Riaillé détruit par le projet et de préciser de quelle façon les impacts résiduels éventuels seront compensés.***

L'exploitation agricole affectée par le projet a d'ores et déjà fait l'objet d'une mesure de compensation (déplacement décidé en 2013 : l'autorisation d'exploiter un nouveau bâtiment d'élevage de porcs a été accordée en février 2016 et les travaux achevés en 2018).

### *Déplacements*

L'analyse de la desserte des nouveaux secteurs à construire a fait l'objet de plusieurs variantes, visant notamment à ne pas induire de trafic de transit pour les secteurs urbanisés voisins, autour d'une trame structurante pour les modes actifs avec accès au PEM.

L'analyse de l'évolution des déplacements est détaillée en annexe 7. Elle fournit des données de trafic dans l'état initial, puis avec prise en compte du projet du Département, et compare les trafics aux horizons 2022 et 2040, sans et avec projet. Les trafics induits par le nouveau quartier sont présentés précisément.

Cette étude met en évidence le report très net des trafics des rues situées à l'intérieur de la rocade sur le nouveau tronçon (environ 5 000 véhicules / jour sur le boulevard urbain créé, celui créé pour le pôle tertiaire voyant ses trafics augmenter de 1 300 véhicules par jour à environ 6 200 véhicules par jour) :

- la circulation baisse de 1 000 à 2 000 véhicules par jour sur les principales rues du centre urbain ;
- les tronçons adjacents de la rocade connaissent également des augmentations de trafic (environ 10 % sur le boulevard urbain à l'ouest, mais 50 % soit environ 2 700 véhicules par jour sur la rocade au sud-est et multiplication par cinq juste au nord-ouest de la gare).

L'analyse des impacts du projet sur l'ambiance sonore ne porte que sur le périmètre de la ZAC, alors que les augmentations de trafic les plus fortes susceptibles d'affecter les occupants du bâti existant concernent l'extérieur de la ZAC. En particulier, quelques maisons sont présentes au nord de la gare, pour lesquelles l'impact n'est pas évalué et aucune mesure n'est prévue.

***L'Ae recommande d'analyser les impacts sonores de l'infrastructure pour les habitations au nord-ouest de la gare à proximité du nouveau boulevard urbain et, au-delà, pour les habitations les***

---

<sup>7</sup> Ils ne sont pas entretenus par l'entreprise qui en est propriétaire. Le jour de la visite du rapport, des déchets y étaient entreposés. Le rachat du site devrait conduire Terres de Montaigu à requalifier l'ensemble de l'emprise : « *Le secteur situé entre le boulevard urbain et les voies ferrées, au sud de la zone de chasse actuelle, sera restauré et maintenu à minima pour partie en espace boisé favorable aux chiroptères* ». C'est ce que l'étude d'impact devrait préciser.

***plus proches de la rocade, compte tenu des augmentations de trafic dans le scénario projet à l'horizon 2040, et de prévoir des dispositions adaptées en cas de modification significative.***

### *Énergie et gaz à effet de serre*

L'étude d'impact comporte l'analyse requise du potentiel de production d'énergie renouvelable, qui retient principalement la possibilité de mobiliser les énergies solaires (photovoltaïques et thermiques) et la biomasse.

Les besoins en énergie sont finement estimés selon trois scénarios. Les émissions de gaz à effet de serre sont évaluées selon deux autres scénarios sans qu'on puisse faire le lien entre ces différents scénarios. L'essentiel de la différence entre les deux scénarios « gaz à effet de serre » tient à la réduction de l'espace artificialisé et au taux d'occupation de la zone, mais aussi à des hypothèses plus favorables sur les matériaux de construction utilisés et sur la production d'énergie renouvelable.

L'analyse des scénarios énergétiques débouche sur des préconisations, « *le choix des solutions énergétiques étant laissé à l'appréciation des acquéreurs dès lors qu'ils prévoient d'utiliser une énergie renouvelable* ». Il a été précisé au rapporteur que le PLUi ne prévoyait pas de prescription particulière dans les secteurs à urbaniser. Aucun scénario n'est formellement retenu.

La question d'une compensation des émissions résiduelles de gaz à effet de serre liées aux travaux et de la perte de capacité de stockage liées au changement d'affectation des sols mérite également d'être envisagée.

***L'Ae recommande de préciser le scénario retenu pour les matériaux de construction et les caractéristiques énergétiques du projet, y compris la production d'énergie renouvelable, et de prévoir des prescriptions les concernant dans le PLUi ou dans les règles d'aménagement de la ZAC.***

Les autres volets de l'étude d'impact (analyse des impacts cumulés, de la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents et de catastrophe majeure) n'appellent pas de remarque particulière.

## **2.4 Suivi des mesures et de leurs effets**

Le dossier reposant principalement sur des mesures d'évitement et de réduction, il ne comporte que quelques mesures de suivi usuelles, notamment pour les travaux (engins de chantier, eaux de chantier, protection des arbres pendant les travaux, mesures vis-à-vis des espèces exotiques envahissantes).

Pour la phase exploitation, le dossier prévoit le suivi des arbres à enjeux pendant 5 ans et des espèces exotiques envahissantes pendant 10 ans. Le coût de création et d'entretien des espaces verts est mentionné, mais sans objectif écologique ni durée particulière. Compte tenu des reports probables de trafic du fait du bouclage de la rocade, un suivi de l'évolution des trafics et de ses impacts sonores apparaît également opportun.

***L'Ae recommande de prévoir des analyses de trafic et de bruit une fois la rocade complétée, de préciser des indicateurs de résultat pour les différentes mesures environnementales mises en***

*œuvre et de compléter le dispositif de suivi afin de garantir que ces résultats seront atteints dans la durée.*

## 2.5 Résumé non technique

Le résumé non technique est plutôt long en proportion de l'étude d'impact. Il reprend néanmoins les informations et figures les plus importantes. Il n'appelle donc pas d'autre commentaire que ceux relevés ci-avant.

*L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.*