DIRECTION TECHNOLOGIES, INNOVATION ET PROJETS GROUPE
2, place aux étoiles - 93210 LA PLAINE SAINT-DENIS

Ministère de la Transition Ecologique, de la Biodiversité, de la Forêt, de la Mer et de la Pêche
Inspection Générale de l'Environnement et du Développement Durable
Autorité Environnementale
92055 La Défense CEDEX

A l'attention de : Monsieur le président de l'Autorité Environnementale

La Plaine Saint-Denis, le 16 avril 2025

Objet : Recours gracieux relatif à l'opération MASIPRO sur la commune de Carquefou (44)

Référence : Décision n° F-052-25-C-0014 en date du 25 mars 2025

Pièces jointes :
1. Décision n° F-052-25-C-0014 en date du 25 mars 2025
2. Note technique recours gracieux VB01
3. Stratégie nationale de développement de la mobilité routière automatisée 2022-2025

Monsieur le Président,

Par sa décision n° F-052-25-C-0014 en date du 25 mars 2025, l'Autorité Environnementale a décidé de soumettre à évaluation environnementale le projet d'aménagement d'un site expérimental pour la mobilité automatisée, que nous prévoyons de réaliser sur la commune de Carquefou (ci-après « l'opération MASIPRO »). L'examen attentif de cette décision nous conduit à introduire le présent recours gracieux afin de solliciter la réévaluation de la demande d'examen au cas par cas.

Nous considérons en effet que les incidences que l'opération MASIPRO pourrait avoir sur l'environnement ou la santé humaine ne sont pas notables et ne justifient pas que ladite opération soit soumise à évaluation environnementale.

A cette fin, vous trouverez en synthèse ci-après, ainsi que dans les pièces jointes au présent courrier, des précisions et compléments d'information qui permettent :

1. **De démontrer l'absence d'incidences notables de l'opération MASIPRO sur l'environnement et la santé humaine**, s'agissant en particulier des thématiques évoquées dans les motivations de la décision n° F-052-25-C-0014, à savoir :

    - **Les incidences sur l'eau**, pour l'ensemble des composantes de l'opération MASIPRO, y compris le projet PIOMA.

      Concernant les incidences sur l'eau, l'impact de l'opération MASIPRO sur les eaux, tant souterraines que superficielles, est jugé négligeable, et les mesures prises garantissent qu'aucune pollution significative ne sera générée. L'opération MASIPRO étant soumise à déclaration Loi sur l'eau, l'ensemble des enjeux, impacts et mesures liées aux milieux aquatiques est analysé et traité dans ce cadre.

La réalisation d'une étude d'impact n'apportera aucun élément complémentaire sur cette thématique comparé aux informations transmises dans le dossier Loi sur l'eau.

Le projet PIOMA, quant à lui, a fait l'objet d'un dossier de déclaration Loi sur l'eau en 2020 et d'un porter à connaissance déposé en 2021. Les mesures prises dans le cadre de ce dossier ont été suivies sur 3 ans.

- **Les incidences sur les milieux naturels**, pour l'ensemble des composantes de l'opération MASIPRO, y compris le projet PIOMA.

  Concernant les incidences de l'opération MASIPRO sur les milieux naturels et en particulier sur les espèces protégées et leurs habitats, il n'est pas estimé au regard des mesures mises en place, qu'elle porte atteinte au maintien des espèces patrimoniales dans un état de conservation favorable : l'opération MASIPRO s'inscrit hors des secteurs où la Vipère Aspic a été observée, et son habitat propre (zones de fourrés, lisières) n'est pas impacté par l'opération. Concernant les autres reptiles, les habitats des lézards impactés par l'emprise de l'opération sont principalement constitués de zones de ballast. Bien que ces espèces soient protégées, elles sont communes et ubiquistes et la réduction de leur habitat ne remet pas en cause leur présence sur le site.

  Le corridor écologique est maintenu car la plus grande partie de l'ancienne ligne ferroviaire reste dans son état actuel avec une préservation significative des arbres et des fourrés qui constituent cette continuité écologique.

  Le projet PIOMA, quant à lui, a certes entrainé la destruction de certains habitats mais les mesures de gestion volontairement mises en place par le maître d'ouvrage dès la phase de conception, ont permis de réduire significativement les impacts environnementaux.

  Ainsi, pour l'opération MASIPRO, une série de mesures est prévue pour limiter les impacts sur la faune lors de la phase travaux. Elles s'appuient sur le retour d'expérience des travaux réalisés pour le projet PIOMA (qui étaient de même nature que ceux prévus pour l'opération MASIPRO) et pour lesquels les mesures d'évitement et de réduction choisies ont été jugées efficaces.

- **Les émissions de gaz à effet de serre** générées par l'opération MASIPRO, notamment celles de la phase travaux.

  L'impact de l'opération MASIPRO sur les émissions de gaz à effet de serre est jugé positif.

  Une démarche d'écoconception (décrite dans la note technique jointe à ce courrier), visant à éviter les impacts, réutiliser les ressources sur place, recycler et proposer des aménagements en faveur de la biodiversité sur le site, a été mise en œuvre dans le cadre de la conception de l'opération. Les principales sources d'émissions de GES associées à la phase chantier (trafic des engins de travaux, utilisation de matériaux consommateurs de ressources carbonées) resteront limitées compte tenu de la faible durée des travaux, de leur faible ampleur et du dimensionnement a minima des aménagements du fait de leur caractère temporaire (épaisseur de la couche de roulement bien en deçà des standards routiers). Enfin, pour ce qui concerne la phase d'exploitation, l'opération a pour objectif de tester l'exploitation d'un service de transport collectif. Cette initiative s'inscrit dans une démarche visant à réduire l'empreinte carbone des déplacements périurbains, en s'appuyant sur des solutions innovantes et durables. Les modes actifs sont également intégrés à l'opération avec l'aménagement de cheminements et de traversées piétonnes.

2. **De rappeler le contexte dans lequel s'inscrit l'opération MASIPRO ainsi que l'expérimentation qui doit en découler**, à savoir :

L'opération ayant fait l'objet de la demande consiste en l'aménagement temporaire en plateforme routière d'une ancienne voie ferroviaire inexploitée depuis 2011, dans le cadre d'une convention d'occupation temporaire liant SNCF SA (porteur de l'expérimentation) à SNCF Réseau (gestionnaire du réseau ferré national). Cette plateforme routière est destinée à accueillir pendant 11 mois une expérimentation de service de mobilité innovant reposant sur l'exploitation de 4 prototypes de véhicules électriques automatisés (sans opérateur à bord à terme). Cette expérimentation, dénommée MASIPRO (pour Mobilité Autonome en SIte PROpre) s'inscrit dans la volonté du Groupe SNCF de développer de nouvelles solutions de mobilité respectueuses de l'environnement, et pouvant constituer à terme des alternatives crédibles à l'autosolisme.

L'expérimentation MASIPRO a été construite en réponse à l'Appel à Projets « Mobilités Routières Automatisées, infrastructures de services connectées et bas carbone », lancé par l'Etat en 2021 dans le cadre de la Stratégie nationale de développement de la mobilité routière automatisée en France. Cette stratégie nationale est portée conjointement par le Ministère de l'Aménagement du Territoire et de la Décentralisation, et par le Ministère de la Transition Ecologique, de la Biodiversité, de la Forêt, de la Mer et de la Pêche. Une présentation synthétique est jointe à ce courrier (Stratégie nationale de développement de la mobilité routière automatisée 2022-2025).

L'expérimentation MASIPRO, menée par un consortium dont SNCF est à la fois le coordonnateur et le chef de file, a ainsi été retenue à l'issue de cet Appel à Projets et fait l'objet depuis novembre 2023 d'un financement de l'Etat via Bpifrance dans le cadre de France 2030. Ce financement prévoit contractuellement la livraison de « la ligne pilote » (correspondant à l'opération MASIPRO, objet du présent recours gracieux) à horizon T0+26 mois, soit au 31 décembre 2025. L'expérimentation prévoit les premières circulations des 4 prototypes de véhicules électriques automatisés sur la ligne pilote en 2026 (pour une marche à blanc et les mises au point techniques), puis l'ouverture au public du service de mobilité expérimental pour 11 mois à compter de 2027.

L'expérimentation MASIPRO se terminera en janvier 2028, date à laquelle le service expérimental et les circulations prendront fin. La convention d'occupation temporaire conclue avec SNCF Réseau prendra alors fin également, et l'emprise lui sera juridiquement restituée.

3. **D'apporter des précisions sur le devenir de la plateforme issue de l'opération MASIPRO**, à savoir :

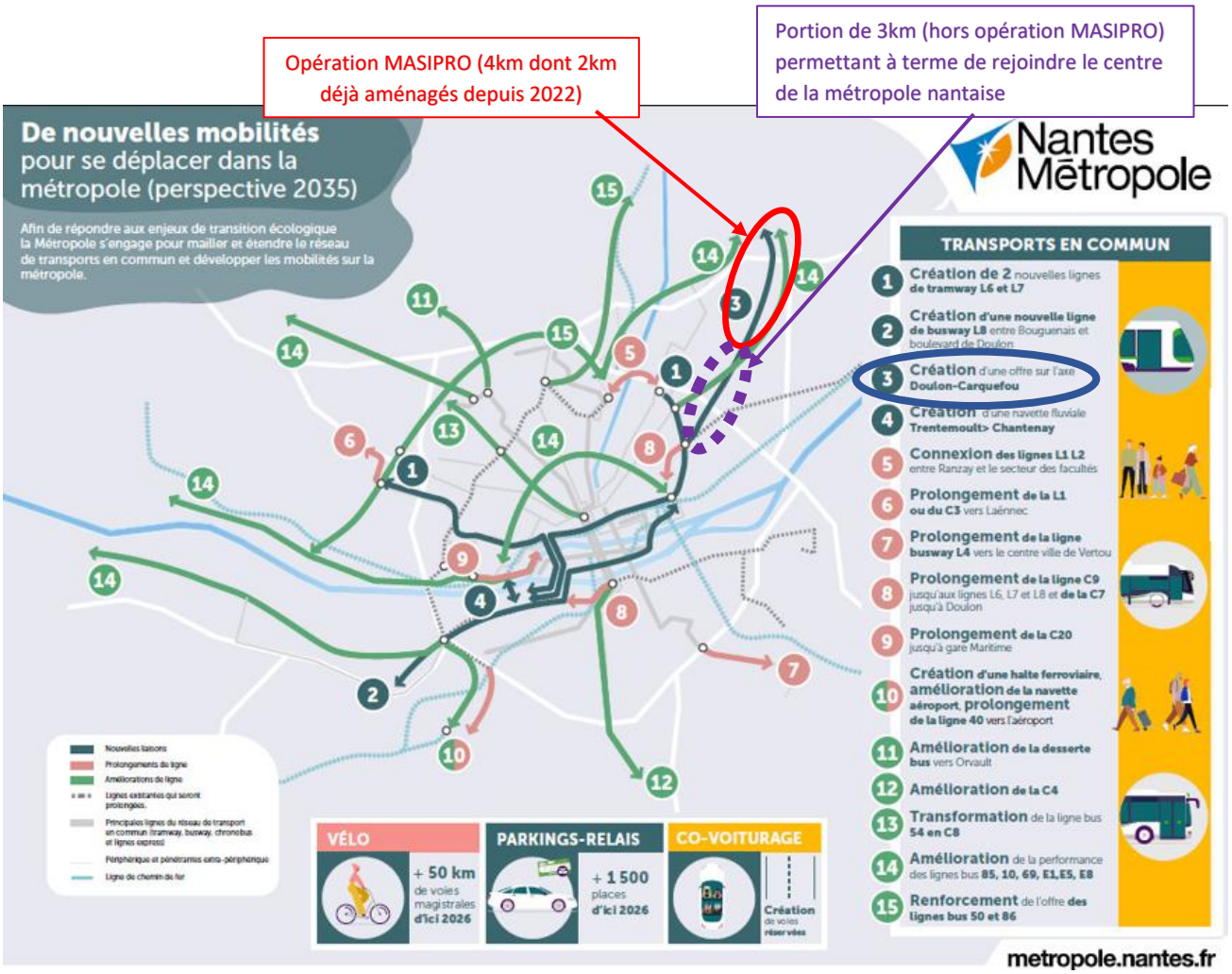
Comme indiqué précédemment lors de la demande d'examen au cas par cas, aucune certitude n'existe à ce jour concernant le devenir du site objet de l'opération MASIPRO.

Néanmoins, plusieurs possibilités - toutes hypothétiques à ce stade - peuvent être recensées au cours des années suivant la fin de l'expérimentation MASIPRO :

1. Les collectivités locales pourraient demander à SNCF Réseau la cession de l'ancienne ligne ferroviaire Nantes/Doulon-Carquefou pour y aménager une ligne de transport urbain permettant de relier Carquefou au centre de Nantes. Cette ancienne ligne ferroviaire, partiellement concernée par l'opération MASIPRO (sur 4km), figure en effet dans son intégralité (soit 7km) comme ligne à vocation structurante au Plan de Déplacements Urbains à horizon 2035 de Nantes Métropole. Les 7 kilomètres de cette ancienne ligne ferroviaire correspondent aux 4 premiers kilomètres visés par l'opération MASIPRO (situés au nord, au départ de Carquefou), auxquels s'ajoutent les 3 derniers kilomètres qui permettent de rejoindre le centre de Nantes (au sud) et sans lesquels l'emprise ferroviaire ne présente aucun intérêt en termes d'aménagement d'une nouvelle ligne de transport urbain.

Des études préliminaires (design du service, modélisation des déplacements et étude de programmation), cofinancées en 2020 et 2021 par la Région des Pays de la Loire, Nantes Métropole et la SNCF, ont conclu à la pertinence d'un service de transport public routier sur ces 7 kilomètres.

Le Plan de Déplacements Urbains à horizon 2035 de Nantes Métropole intègre cette possibilité et la cartographie ci-dessous l'illustre :



2. Les collectivités locales pourraient solliciter une cession du foncier pour y aménager une voie verte dans le prolongement de l'actuelle voie verte St Mars la Jaille - Carquefou déjà réalisée ;

3. Enfin, un nouveau projet ferroviaire pourrait émerger sur cette ancienne ligne abandonnée, et SNCF Réseau pourrait alors exiger la remise en état de la voie ferrée dans son état initial : l'emprise retrouverait alors sa configuration et son usage historiques, comme le prévoit expressément la Convention d'Occupation Temporaire liant SNCF SA à SNCF Réseau :

> La présente convention a donc pour objectif de mettre temporairement à disposition ledit BIEN aux fins de l'expérimentation précitée. La réouverture de la ligne au transport ferroviaire constitue une option toujours envisageable à terme.

Ainsi, si l'option retenue après 2028 pour le devenir de la plateforme issue de l'opération MASIPRO est un service de transport public régulier, celle-ci devra faire l'objet d'une demande d'examen au cas par cas, conformément à l'annexe de l'article R122-2 du Code de l'Environnement.

La plateforme issue de l'opération MASIPRO consistant en (1) un aménagement temporaire destiné à accueillir (2) seulement 4 prototypes de véhicules qui (3) circuleront de manière ponctuelle (4) dans le cadre d'un service expérimental, elle n'est en effet pas dimensionnée ni « homologuée » pour supporter un service de transport public régulier ou accueillir d'autres formes de mobilités (couche de roulement nettement inférieure aux standards routiers usuels, caractère modulaire des stations et points d'arrêt, locaux temporaires d'exploitation et de remisage, limitation des équipements de ligne au passage de 4 véhicules …).

Au vu de l'ensemble des éléments susmentionnés, nous considérons donc que les incidences que l'opération MASIPRO pourrait avoir sur l'environnement ou la santé humaine ne sont pas notables et ne justifient pas qu'elle soit soumise à évaluation environnementale.

Nous sommes conscients que ladite opération -malgré sa relative simplicité d'exécution- peut être complexe à appréhender compte tenu du contexte expérimental dans lequel elle s'inscrit, et nous tenons donc à votre entière disposition pour préciser les points de notre dossier sur lesquels vous auriez encore des interrogations voire des incompréhensions.

Dans l'attente de votre décision, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération distinguée.

David BOROT
Directeur Innovation Nouvelles Mobilités
Groupe SNCF | Direction Technologies, Innovation et Projets Groupe

Rappel des pièces jointes au présent courrier :
1. Décision n° F-052-25-C-0014 en date du 25 mars 2025,
2. Note technique recours gracieux VB01,
3. Stratégie nationale de développement de la mobilité routière automatisée 2022-2025.