



Mission régionale d'autorité environnementale

**PAYS-DE-LA-LOIRE**

**AVIS DE LA MISSION RÉGIONALE  
D'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE DES PAYS-DE-LA-LOIRE**

**Liaison routière entre Trignac et Montoir-de-Bretagne  
portée par la Carene (Saint-Nazaire agglomération)  
sur les communes de Trignac et Montoir-de-Bretagne (44)**

n°MRAe 2019-3643

# Avis

## Introduction sur le contexte réglementaire

L'avis qui suit a été établi en application de l'article L. 122-1 du code de l'environnement. Il porte sur la qualité de l'étude d'impact jointe à la demande d'autorisation environnementale unique du « projet de liaison routière entre Trignac et Montoir-de-Bretagne » porté par la Carene (Saint-Nazaire agglomération) sur les communes de Trignac et Montoir-de-Bretagne en Loire Atlantique et sur la prise en compte de l'environnement par ce projet. La demande d'autorisation environnementale unique est établie en relation avec les procédures applicables aux installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) soumis à la loi sur l'eau et les milieux aquatiques d'une part et dérogation pour atteinte aux espèces protégées d'autre part.

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, le dossier a été transmis à la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe).

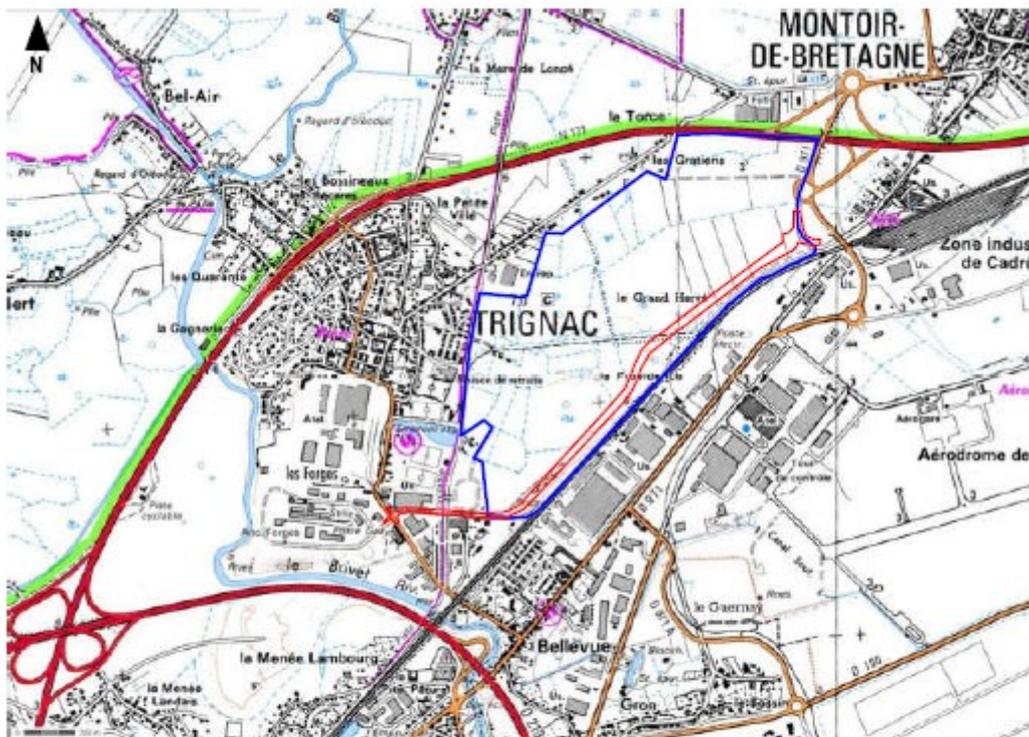
Conformément aux articles L. 122-1 V et VI du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête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

Il ne préjuge pas des conclusions sur le fond (c'est-à-dire ni de la décision finale, ni des éventuelles prescriptions environnementales associées à une autorisation) qui seront apportées ultérieurement.

## 1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

### *1.1 Présentation du projet et des aménagements projetés*

Le projet vise à créer une voie routière de desserte des zones d'activités Altitude – Logistiport – Les Forges à Trignac. Actuellement, la desserte de ces zones se fait soit par le nord en traversant le centre ville de Trignac pour rejoindre la RN 171, soit par le sud par un passage inférieur sous la voie SNCF Nantes – Saint-Nazaire puis en traversant le quartier de Bellevue sur la commune de Montoir-de-Bretagne pour rejoindre la RD 971 (rue Henri Gautier). Les nuisances routières (bruit, vibration, insécurité routière), notamment issues des poids lourds qui desservent ces zones d'activités (500 poids lourds par jour au total), pénalisent la vie locale.



#### Localisation de la zone d'étude sur la carte IGN

(Source : Géoportail, IGN)

 Fuseau d'implantation de la future voie de desserte (6,91 ha)

NB : la future voie se situe dans ce fuseau d'implantation. Son emprise au sol sera de 4,66 ha (route en elle-même, trottoirs, chemin d'exploitation et fossés latéraux).

 Zone d'étude élargie (110 ha env.)

Figure 1: localisation du projet (source : étude d'impact, page 35)

Le projet consiste à créer une voie nouvelle de 2,2 km de long au nord du remblai ferroviaire, entre le giratoire de l'échangeur de Montoir-de-Bretagne et la rue Jean-Baptiste Marcet à Trignac. Le projet s'implante au sein du site dit du « Pré neuf », zone humide identifiée comme zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 1 et de type 2. À l'ouest, il rejoint la zone d'activité en empruntant un embranchement ferroviaire privé.

La voirie est dimensionnée pour accueillir un trafic de 1 725 véhicules/jour dont 575 poids lourds à un horizon de 20 ans (2036), avec une vitesse limitée à 80 km/h (50 km/h en entrée de la zone d'activité à l'ouest). La plateforme mesurera 19 m de large (13,40 m en entrée de la zone d'activité à l'ouest) et sera réalisée en remblai d'une hauteur de 1 m par rapport au terrain naturel. L'emprise en sol totale du fuseau d'implantation du projet sera de 4,66 ha.

L'objectif du projet est triple :

1. proposer un accès routier aux zones d'activités de Trignac (11 800 véhicules par jour sur la rue Jean-Baptiste Marcet dont 500 poids lourds) dans un cadre sécurisé et sans restriction de gabarit en hauteur ; les flux agricoles devront aussi être sécurisés ;
2. optimiser les fonciers encore disponibles dans ces zones d'activités ;
3. permettre le renouvellement urbain du centre ville de Trignac et du quartier Bellevue à Montoir-de-Bretagne, aujourd'hui bloqué à cause des nuisances liées aux flux de transit, notamment des poids lourds.

Le coût global de l'opération est estimé à environ 8 300 000 € HT.

Le calendrier de réalisation prévoit un lancement des études opérationnelles en septembre 2019, un démarrage des travaux en 2020 pour leur achèvement au printemps 2022.

## ***1.2 Procédures relatives au projet***

Le projet est soumis à autorisation environnementale unique, au titre des réglementations sur l'eau et sur les espèces protégées.

Le projet a été soumis à évaluation environnementale après examen au cas par cas par décision de l'autorité environnementale (préfet de région) du 26 janvier 2015 au vu de la sensibilité écologique reconnue du site et de son caractère de zone humide d'importance majeure. La démarche d'évaluation environnementale des projets prévoit la réalisation d'une étude d'impact par le porteur du projet. Cette étude d'impact est ensuite soumise à l'avis d'une autorité environnementale. C'est l'objet du présent avis.

Le projet fera également l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP) pour sécuriser l'acquisition des quelques parcelles foncières nécessaires encore non acquises par la collectivité.

## ***1.3 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae***

Au regard de l'ampleur du projet, de sa localisation sur une ZNIEFF et de son caractère d'infrastructure de transport à créer, les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe sont :

- la préservation de la richesse écologique du site et de milieux naturels fractionnés par le projet ;
- la préservation de l'intégrité de la zone humide du site et de son fonctionnement hydraulique ;
- l'amélioration de la qualité du cadre de vie en termes de sécurité routière et de nuisances liées à la circulation ;
- la limitation de la consommation d'espace ;
- l'évolution des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre.

## **2 Analyse de l'étude d'impact**

L'étude d'impact reflète les efforts de pédagogie réalisés pour expliquer le site, le projet, les enjeux, les choix faits et les solutions proposées. Le document est par ailleurs largement illustré.

### ***2.1 Analyse de l'état initial***

Globalement, l'état initial est proportionné aux enjeux. Certaines données utilisées sont plutôt anciennes (2014 ou avant). Une réactualisation de ces données serait utile, notamment pour l'analyse des trafics, pour établir le présent dossier.

Le site d'implantation dit du « Pré neuf » est un site de marais de très faible pente. Le sol est relativement imperméable. Les eaux s'écoulent par un réseau de fossés rejoignant la douve de la

Charrère qui s'écoule vers le nord dans le Brivet. Comme l'expose le dossier, le site n'est pas considéré comme inondable, que ce soit par débordement du Brivet et du marais de Brière (le site est une zone haute du marais de Brière) ou suite à une submersion marine (le remblai SNCF jouant dans ce cas un rôle de digue).

Concernant le milieu naturel, le dossier situe bien le site par rapport aux périmètres réglementaires ou d'inventaire proche. Le « Pré neuf » dans son ensemble est ainsi en dehors des sites Natura 2000 de la Brière et de l'estuaire de la Loire, du site classé de la « Grande Brière » ou du secteur d'application de la convention Ramsar « Marais de Grande Brière et du Brivet ». En revanche, le « Pré neuf » est intégré à la zone d'importance pour la conservation des oiseaux (ZICO) « Marais de Brière » et aux ZNIEFF de type 1 « Marais de Grande Brière » et de type 2 « Marais de Grande Brière, de Donges et du Brivet ». Ces derniers périmètres s'arrêtent cependant à une quarantaine de mètres de distance du remblai SNCF pour les ZNIEFF, à une centaine de mètres pour la ZICO ; le site du projet se positionne alors uniquement en frange de ces derniers périmètres, ne recouvrant partiellement que les ZNIEFF.

La qualité des milieux est caractérisée comme « bonne » hormis au sud, le long de l'embranchement ferroviaire. Les analyses de la flore et de la faune sont clairement exposées et ont fait l'objet d'un complément d'investigations sur la pointe sud du « Pré neuf », le long de l'embranchement ferroviaire, qui présente des milieux fort différents du reste du marais, en lien avec d'anciennes installations industrielles ou militaires. Du fait des difficultés d'accès à cette pointe sud du site, les compléments d'inventaire ne permettent cependant pas de lever toutes les incertitudes. Toutefois, des prospections réalisées à l'avancement du chantier devraient permettre de pallier ce manque. Globalement, les enjeux les plus forts du site du projet se concentrent sur la faune avec la présence du campagnol amphibie, du triton palmé et du triton crêté dans une mare près d'une sous-station électrique SNCF, avec un potentiel gîte pour les chauves-souris au niveau des anciennes constructions industrielles en ruine à la pointe sud du site et enfin avec la fruticée (formation végétale d'arbustes et d'arbrisseaux), également à la pointe sud du site, qui accueille la bouscarle de Cetti (espèce de passereaux) et constitue un terrain de chasse pour les chauves-souris du fait de la présence d'insectes.

Le « Pré neuf » étant repéré comme zone humide, hormis les secteurs remblayés (chemin d'exploitation, abords de la voie ferrées, remblais industriels dans la pointe sud du site), la caractérisation de la zone humide du site a été largement précisée.

Concernant le milieu humain, ce sont les nuisances de la circulation et les problèmes de sécurité routière qui sont cités en faveur du projet de nouvelle liaison routière. La caractérisation des nuisances et des problèmes de sécurité reste cependant superficielle, sans élément objectif démontrant et qualifiant le besoin à traiter. Ainsi peut-on lire qu'un poids lourd traverse le centre ville de Trignac toutes les 3 minutes 45 en journée et la voie SNCF toutes les 2 minutes 25 au sud. Au niveau des données exploitées, aucune information sur les accidents de la circulation routière dans les secteurs concernés, sur la part impliquant des poids lourds ou sur les vitesses réelles des véhicules n'est fournie. La MRAe considère, au vu de cette analyse, que l'enjeu d'amélioration de la qualité de vie et de la sécurité n'est pas suffisamment documenté.

Le tableau de synthèse de l'état initial, pages 185 à 188, identifie les enjeux principaux du projet : les modalités constructibles d'une voie sur des sols compressibles à proximité de réseaux existants, la minimisation des impacts sur la faune et sur les zones humides, la desserte efficace des zones d'activités considérées comme enclavées, la minimisation des surfaces agricoles impactées, la suppression des nuisances induites par le trafic actuel sur les riverains. Hormis les

contraintes techniques qui s'imposent au projet, ce tableau reprend les trois premiers enjeux environnementaux principaux identifiés par la MRAe au point 1.3 ci-dessus. Ont cependant été oubliés l'enjeu de la limitation de la consommation d'espace et celui de l'évolution des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre.

## 2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

Le dossier retranscrit 12 variantes de tracé étudiées. L'accès aux zones d'activités de Trignac a ainsi été recherché :

- par un branchement direct au sud sur la RD 213, qui relie La Baule et Guérande au sud Loire et à la Vendée via le pont de Saint-Nazaire ;
- par une accroche à l'ouest sur l'échangeur de Certé (croisement des RN 171, en provenance de Nantes et à destination de Saint-Nazaire, et RD 213) ;
- en reliant par un nouvel itinéraire à l'est la rue Henri Gautier, de l'autre côté de la voie SNCF ;
- par une accroche au nord, directement sur la RN 171 ou sur l'échangeur de Montoir.

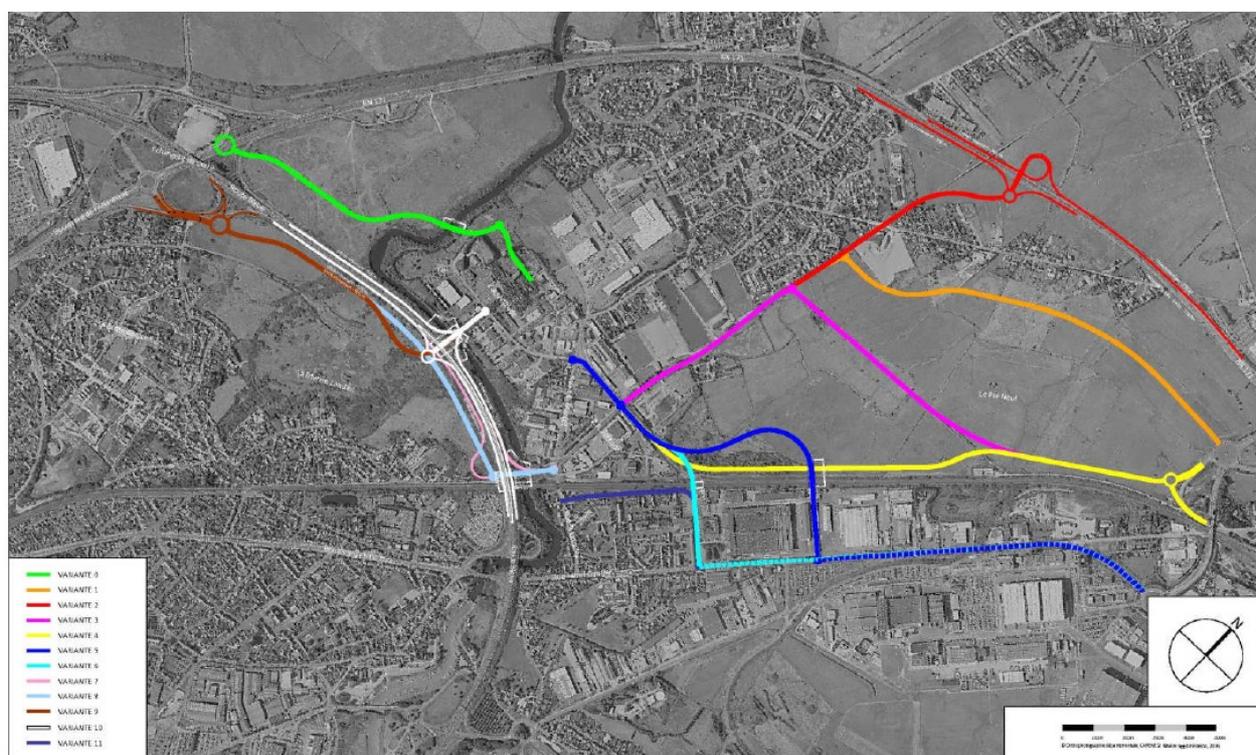


Figure 116 : Tracés routiers alternatifs étudiés en 2013

Figure 2: tracés routiers alternatifs (source : étude d'impact, page 226)

Les différentes variantes sont correctement décrites et illustrées. Un tableau permet de les comparer au regard des principaux impacts environnementaux mais aussi en termes de raccordement au réseau routier, de risque de déstabilisation du remblai SNCF et du coût.

Le dossier explique les raisons pour lesquelles les diverses variantes n'ont pas été retenues. Deux variantes, les n°4 et 5, ont finalement retenu l'attention de la collectivité. La variante n°5 minimise

l'impact sur la zone humide mais présente un risque important de déstabilisation du remblai SNCF. C'est finalement la variante n°4 qui a été retenue du fait de son moindre impact paysager.

Le dossier argumente aussi de la meilleure performance de la variante n°4 en termes de qualité de desserte. Cependant si l'on additionne les notes de raccordement au réseau viaire selon les trois provenances analysées, on obtient une note totale de +2 pour la variante n°4 et de +4 pour la variante n°5. La variante n°4 paraît meilleure que la n°5 uniquement si l'on considère la seule provenance de Nantes, sans tenir compte des autres provenances, à savoir la presqu'île (à l'ouest de Saint-Nazaire) ou le port et le sud Loire.

Dans l'ensemble, le dossier fait preuve d'une bonne transparence quant aux critères de choix de la variante retenue. Du point de vue des motifs environnementaux, il n'argumente cependant pas le choix de faire primer l'enjeu paysager sur l'enjeu zone humide.

Une fois la variante de tracé principale retenue, des variantes secondaires ont été analysées au niveau de la desserte de la zone d'activité, à l'ouest du site du projet. Le choix de la variante secondaire et les arguments retenus sont à nouveau correctement explicités mais reposent cette fois uniquement sur des motifs de coût ou de complexité, et non sur des enjeux environnementaux. Ainsi, la « *comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine* » entre ces variantes n'a pas vraiment été établie. En particulier, la suppression de l'embranchement ferré, dans la variante D qui a été retenue, a certes reçu l'accord du propriétaire privé de l'embranchement mais n'est pas analysée du point de vue de la disparition d'une possibilité de transport décarboné.

Par ailleurs, sur l'autre section du projet, dans sa traversée du « Pré neuf », on attend aussi des propositions de variantes. Au vu de la largeur de la plateforme (19 m pour mémoire, en conséquence d'une conception pour une vitesse maximale de 80 km/h), des variantes conçues pour une vitesse maximale de 50 km/h ou de 70 km/h devraient être analysées du point de vue de la réduction de l'impact environnemental qu'elles permettraient.

Ainsi l'évaluation environnementale présente des lacunes et le dossier ne démontre pas que le projet est celui permettant le moindre impact environnemental.

**La MRAe recommande de compléter l'analyse des variantes par :**

- ***l'exposé des éléments ayant conduit à privilégier l'enjeu paysager par rapport à l'enjeu de préservation des zones humides ;***
- ***la comparaison des incidences « sur l'environnement et la santé humaine » des variantes A à D au niveau de la desserte de la zone d'activité à l'extrémité ouest du projet ;***
- ***la présentation de variantes permettant la réalisation d'une plateforme moins large que le projet retenu dans la traversée du « Pré neuf », par exemple en réduisant la vitesse autorisée sur la voie, ainsi que la comparaison des incidences environnementales entre ces variantes.***

### ***2.3 L'articulation du projet de liaison routière avec les documents de planification***

Le dossier présente la compatibilité du projet de liaison routière avec les documents d'urbanisme suivants : les plans locaux d'urbanisme (PLU) en vigueur sur Trignac (approuvé le 8 décembre 2006) et Montoir-de-Bretagne (approuvé le 9 décembre 2003), le projet de PLU intercommunal

(PLUi) de la Carene arrêté le 30 avril 2019 et dont l'approbation est prévue en février 2020<sup>1</sup>, le SCoT de Nantes – Saint-Nazaire approuvé le 19 décembre 2016<sup>2</sup> et la directive territoriale d'aménagement (DTA) de l'estuaire de la Loire approuvée le 17 juillet 2006.

Il convient de compléter cette partie par une présentation du règlement du projet de PLUi de la Carene concernant le site du projet ; le dossier actuel ne présente en effet que le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du PLUi.

La commune de Montoir-de-Bretagne est considérée comme riveraine de l'estuaire de la Loire. À ce titre, la loi littoral s'y applique. Le dossier évoque l'interdiction de toute nouvelle route de transit à moins de 2 km du rivage. Le projet est situé à 1,4 km de l'extrémité de la vasière de Méan, mais, au vu de sa fonctionnalité, il ne s'agit manifestement pas d'une voie susceptible d'accueillir du trafic en transit. Sa vocation est purement la desserte des zones d'activités de Trignac encadrés par le bourg de Trignac au nord, la RD 213 à l'ouest, la voie ferrée au sud et le « Pré neuf » à l'est. Le dossier n'évoque pas les autres protections induites par la loi littoral susceptibles d'engendrer des contraintes d'implantation pour le projet. On relèvera que le projet de PLUi de la Carene identifie un espace remarquable au sens de la loi littoral sur la partie du « Pré neuf » située sur la commune de Montoir-de-Bretagne, calé sur la limite de la ZICO évoquée ci-avant. Le projet est ainsi localisé entre cet espace zoné par le PLU et la voie ferrée.

Le dossier examine en outre la cohérence du projet avec d'autres documents de planification : le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) approuvé le 30 octobre 2015<sup>3</sup>, le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Loire Bretagne approuvé le 18 novembre 2015<sup>4</sup>, le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de l'estuaire de la Loire approuvé le 9 septembre 2009, le plan de gestion du risque d'inondation (PGRI) sur le bassin Loire Bretagne approuvé le 23 novembre 2015<sup>5</sup>. La démonstration qu'il opère est claire et synthétique.

## ***2.4 Analyse des impacts du projet***

Le dossier présente l'analyse des effets du projet sur l'environnement, qu'ils soient temporaires en phase chantier ou permanents.

La description des impacts est pédagogique et bien illustrée.

### **2.4.1 sur la richesse écologique**

Globalement, le choix de la variante d'implantation du projet en bordure du « Pré neuf » préserve une entité la plus grande possible et évite ainsi le « cœur » de la zone. Toutefois, l'éloignement relatif du remblai SNCF, afin ni de déstabiliser ce dernier ni de risquer une rupture de la canalisation d'eau potable, va morceler l'espace avec la création d'une prairie interstitielle de 4,90 ha entre la nouvelle liaison routière et la voie SNCF.

L'impact sur la flore sera faible. Au niveau de la prairie interstitielle, le dossier évalue l'impact à long terme, avec le risque d'un appauvrissement génétique lié à l'enclavement de la zone. Cette prairie interstitielle sera agrandie (0,39 ha) par la suppression du chemin agricole qui longe la voie ferrée, sa reconstitution étant intégrée à la plateforme du projet.

1 Avis de la MRAe sur le projet de PLUi de la Carene rendu le 8 août 2019

2 Avis de l'Ae du CGEDD sur le projet de SCoT Nantes – Saint-Nazaire rendu le 20 juillet 2016

3 Avis du préfet de région en tant qu'autorité environnementale sur le projet de SRCE rendu le 18 février 2015

4 Avis du préfet coordinateur de bassin sur le projet de SDAGE Loire Bretagne rendu le 19 novembre 2014

5 Avis du préfet coordinateur de bassin sur le projet de PGRI Loire Bretagne rendu le 19 novembre 2014

Les impacts potentiels sur la faune sont variés. Il faut noter que le tracé a été dévié afin de ne pas détruire une mare dont le comblement était prévu initialement, après la découverte de tritons crêtés. Un tableau (page 208) synthétise utilement les espèces concernées et l'intensité de l'impact potentiel selon la phase du projet. En phase exploitation, la pose d'un grillage tout le long de la voie est prévue afin de limiter les risques de destructions d'espèces par la circulation. De plus, les ouvrages traversants sous voiries permettent de maintenir une certaine transparence de la voie. Le risque le plus fort se rencontrera en phase chantier, à la fois pour le hérisson d'Europe (qui fréquente les broussailles du remblai SNCF, des bords du chemin agricole et potentiellement de la fruticée au sud), pour les diverses espèces de chauve-souris et pour la Bouscarle de Cetti.

Face à cet impact potentiel, deux mesures d'évitement, sept mesures de réduction et quatre mesures d'accompagnement sont prévues et précisément décrites. Elles permettent d'envisager un impact résiduel bien plus circonscrit, nécessitant cependant des mesures de compensation ainsi que l'établissement d'une demande de dérogation pour la destruction d'habitat d'espèces protégées (jointe au dossier). Les mesures compensatoires consistent d'une part en la mise en place de gîtes artificiels pour chiroptères, d'autre part en l'extension et la sanctuarisation de la fruticée présente au sud du site le long de l'embranchement ferroviaire et favorable à la fois au hérisson d'Europe et à la bouscarle de Cetti.

Le conseil national de protection de la nature aura à se prononcer sur la pertinence des mesures dans le cadre de la demande de dérogation pour atteinte aux espèces protégées.

En termes d'impacts cumulés, la réalisation en 2015 d'une canalisation d'alimentation et de sécurisation en eau potable du nord-ouest du département de Loire-Atlantique enterrée au pied du remblai SNCF est évoquée (page 216). Le dossier identifie deux effets cumulés : l'amointrissement de la qualité du milieu au droit de la canalisation et donc l'amointrissement de l'impact du projet routier sur ce même milieu d'une part, l'éloignement plus important de la nouvelle route de la voie SNCF dû à la présence de la canalisation ce qui augmente la surface de la prairie interstitielle créé d'autre part. Le cumul des perturbations du milieu naturel n'est cependant pas évalué.

#### **2.4.2 sur les zones humides et le fonctionnement hydraulique**

Le projet décrit clairement les mesures permettant de conserver les connexions hydrauliques existantes, de gérer les eaux pluviales et le risque de pollution. L'impact résiduel sur le fonctionnement hydraulique et la qualité des milieux devraient ainsi être faible.

Le dossier distingue les impacts de l'emprise de la plateforme, et les impacts indirects sur la prairie interstitielle et sur le reste du « Pré neuf » à l'aval de la future liaison routière.

Le drainage sera limité au droit de la plateforme. Aucun impact ne devrait ainsi venir perturber le caractère humide du reste du « Pré neuf » ou de la prairie interstitielle.

Le principal impact résiduel du projet réside dans la disparition totale de la zone humide sur une surface de 3,54 ha après mesures de réduction ce qui entraîne une mesure de compensation sur le site des « Belles Filles » (cf. paragraphe 2.5 ci-dessous).

#### **2.4.3 sur la sécurité routière et les nuisances de la circulation**

La réduction des nuisances liées à la circulation des poids lourds dans la traversée du centre ville de Trignac et dans les rues Saint-Exupéry et Henri Gautier à Montoir-de-Bretagne est bien citée

comme impact positif du projet. Cet effet ne sera cependant perceptible qu'en cas de bon report des trafics actuels sur la voie nouvelle.

Le dossier annonce que les voies d'accès actuelles aux zones d'activités seront interdites à la circulation des poids lourds. Une simple interdiction de police peut cependant être insuffisante pour garantir ce report. D'autant que le trajet proposé représente un détour proportionnellement long pour les poids lourds en provenance de la presqu'île, du sud Loire ou de l'ouest des installations portuaires : le trajet est alors plus de deux fois plus long que l'ancien (cf. étude d'impact pages 386-387).

Pour compléter les interdictions de circulation, des mesures de contrôle du respect des interdictions (verbalisation) seront nécessaires. Des aménagements de voirie peuvent aussi manifester que les poids lourds n'ont plus leur place sur les anciens itinéraires (chicanes, plots, retraitements de voirie, etc.). Sans aménagements de cet ordre, le trafic poids lourds sur l'infrastructure nouvelle risquerait d'être en-deça du trafic attendu et engendrerait une moindre efficacité du projet.

Par ailleurs, le III de l'article R. 122-5 du code de l'environnement prévoit que l'étude d'impact des projets d'infrastructure de transport comprend « *une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité* ». C'est l'objet du chapitre 10 de l'étude d'impact. Pour mémoire, il n'existe pas de méthode permettant de monétariser les dommages portés à la biodiversité et aux paysages ou liées aux émissions de gaz à effet de serre. Le projet permet d'espérer un gain monétarisé reposant principalement sur la réduction des temps de parcours pour les chauffeurs et sur les moindres nuisances sonores pour les riverains des secteurs traversés. Le gain monétarisé lié à la diminution de la pollution atmosphérique est marginal. Le surcoût lié à l'augmentation des consommations énergétiques est également marginal.

Ces valeurs calculées sont établies sur la base de ratios. Elles ne font cependant pas obstacle à la nécessité d'étudier les effets du projet en matière de pollution, de consommation énergétique et d'émissions de gaz à effet de serre en tant que tels.

Il est aussi utile d'évaluer la population qui sera moins soumise à la pollution grâce au projet et celle qui verra, le cas échéant, la pollution s'accroître. L'étude d'impact doit en effet vérifier que le différentiel est bien en faveur de la réalisation du projet.

***La MRAe recommande d'évaluer le différentiel en faveur de la population soumise à une moindre pollution suite à la réalisation du projet par opposition à celle soumise à un accroissement de la pollution.***

#### 2.4.4 sur la consommation d'espace

Une conséquence indirecte du projet réside notamment dans la possibilité de renouvellement urbain dans le centre ville de Trignac et dans le quartier de Bellevue à Montoir-de-Bretagne. De même, les zones d'activités Altitude – Logistiport – Les Forges pourront accueillir de nouvelles entreprises sur le foncier disponible. Le dossier ne conclut pas sur ce point alors qu'il pourrait considérer que, globalement, cela évitera des implantations d'habitants et d'entreprises dans des secteurs périphériques. L'effet de la limitation de l'étalement urbain et de la diminution des consommations foncières (effet indirect) n'est pas évalué.

Pour mémoire, le III de l'article R. 122-5 du code de l'environnement prévoit que l'étude d'impact des projets d'infrastructure de transport comprend « *une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation* ».

Ainsi, la MRAe rappelle l'ambition affichée par la stratégie nationale bas carbone de 2015 qui vise un arrêt à terme de la consommation des terres agricoles et naturelles, avec une forte réduction à l'horizon 2035. Le projet prévoit ainsi de démanteler le chemin agricole existant le long de la voie ferrée pour lui rendre son caractère naturel de prairie. Il pourrait de même examiner la possibilité de démanteler d'autres équipements, notamment la portion de la rue de la gare, à Montoir-de-Bretagne, que le projet prévoit de décaler pour permettre l'implantation du rond-point d'accroche de la voie nouvelle.

#### **2.4.5 sur les consommations d'énergie et sur les émissions de gaz à effet de serre**

On peut attendre du projet une surconsommation énergétique et une surémission de gaz à effet de serre liés au rallongement des parcours évoqué ci-dessus (effet direct).

En outre, la suppression de l'embranchement ferroviaire, même si elle se fait avec l'accord de son propriétaire, ne permettra plus aux convois ferroviaires de desservir la zone. Le trafic reporté sur la route devrait être évalué au regard des trafics ferroviaires récents (les trafics fournis sont ceux des années 2012 à 2014). La perte d'un tel embranchement ferroviaire desservant une zone d'activités pourrait aussi être examinée, au regard de l'enjeu à plus long terme de décarbonation des transports de marchandises, comme la perte d'une option utile dans l'avenir.

De plus, le III de l'article R. 122-5 du code de l'environnement prévoit que l'étude d'impact des projets d'infrastructure de transport comprend « *une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter* ». C'est l'objet du chapitre 10 de l'étude d'impact, même si seule la valeur monétaire de cette consommation énergétique est mise en avant.

L'enjeu énergétique et climatique apparaît ainsi insuffisamment pris en compte par l'évaluation environnementale du projet.

***La MRAe recommande d'afficher les impacts du projet en matière de consommation énergétique et d'évaluer les émissions de gaz à effet de serre liés au rallongement des distances de parcours et au trafic induit par la disparition de l'embranchement ferroviaire.***

### ***2.5 Mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts***

L'étude d'impact présente au chapitre 8 les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts attendus du projet (mesures ERC).

#### **2.5.1 structuration du chapitre dédié aux mesures**

Le plan de ce chapitre ne correspond pas toujours au texte qu'on y lit.

Ainsi, la première partie intitulée « *mesures associées aux effets temporaires en phase chantier* » ne comprend pas de paragraphe sur les mesures associées aux impacts sur les milieux naturels. Les mesures associées à la phase chantier concernant les milieux naturels sont en effet toutes décrites dans la deuxième partie, intitulée « *mesures associées aux effets permanents du projet* ».

C'est le cas, par exemple, de la pose d'une clôture provisoire délimitant l'emprise du chantier la plus restreinte possible (soit l'emprise du projet augmentée d'un mètre) afin d'éviter que les engins de chantier ne viennent perturber de manière non intentionnelles le milieu.

De même, dans la deuxième partie consacrée aux « *mesures associées aux effets permanents du projet* », le paragraphe sur les impacts sur le milieu hydraulique omet les ouvrages de type cadre mis en œuvre sous la route et à travers la plateforme pour rétablir les transparences hydrauliques (cf. page 194), ce qui permet de supprimer l'impact potentiel du projet sur le milieu hydrographique. Cette mesure est en effet citée au paragraphe concernant les mesures associées aux impacts sur la faune protégée, sans doute dans la mesure où les ouvrages cadres de transparence hydraulique comprendront systématiquement une banquette pour le passage à sec de la petite faune.

## 2.5.2 mesures compensatoires pour la restauration de zones humides

Les mesures compensatoires suite à la destruction de 3,54 ha de zones humides reposent principalement sur la restauration d'un site dégradé, dit des « Belles Filles ». Ce site est également situé au sein de la ZNIEFF de type 2 « Marais de Grande Brière, de Donges et du Brivet » mais pas en ZNIEFF de type 1 ; en revanche, il est localisé au sein de la zone de protection spéciale (ZPS) Natura 2000 « Grande Brière et marais de Donges ». Comme le « Pré neuf », le site des « Belles filles » est séparé du cœur du marais de Brière par une infrastructure routière à deux fois deux voies, ici la RD 213, et bordé par la voie ferrée.

Le dossier explicite les motivations du choix du site de compensation. Le programme d'action pour requalifier le site manque de spatialisation, pour localiser précisément où s'appliquera chacune des actions prévues. Les remblais à supprimer constituent la seule action dont la localisation est clairement présentée. D'ailleurs, le rapprochement des cartes présentant d'une part les espèces à enjeu recensées (pages 257 et 260) et d'autre part la localisation des remblais à supprimer (page 272) fait craindre une possible superposition. En l'état, le dossier ne garantit donc pas que les mesures compensatoires n'impactent pas d'éventuels enjeux sur le site des « Belles filles ».

En outre, le dossier décrit l'articulation des calendriers pour la réalisation des mesures compensatoires sur le secteur des « Belles filles » avec la réalisation du projet de raccordement du parc éolien en mer au large de Saint-Nazaire avec le réseau public d'électricité<sup>6</sup>, projet qui passera par le site des « Belles filles ». La MRAe reconnaît l'importance de la concertation entre les deux maîtres d'ouvrages de ces deux projets, telle qu'exprimée par le dossier. Elle considère cependant que le choix de ce site pour les mesures de compensation du projet de liaison routière rend le calendrier de la réalisation effective des mesures compensatoires dépendant de la réalisation d'un autre projet, sans maîtrise de la Carene sur les éventuels dérapages de calendriers. Elle attendait également un exposé des travaux et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation prévues par le projet de raccordement électrique sur le site des « Belles filles », pour s'assurer de la non contradiction entre les interventions des deux opérations. Cette absence de contradiction doit s'apprécier au niveau des interventions prévues sur site, des calendriers respectifs des projets et des mesures de suivis à réaliser.

***La MRAe recommande de compléter la présentation des mesures compensatoires prévues sur le site des « Belles filles » par une vérification de la non contradiction entre d'une part le projet de raccordement électrique dans sa traversée du site et ses mesures d'évitement, de réduction et de***

6 Avis de l'Ae du CGEDD sur le projet de parc éolien en mer et de raccordement électrique rendu le 6 mai 2015

**compensation, et d'autre part les travaux prévus au titre des mesures compensatoires du projet de liaison routière entre Trignac et Montoir-de-Bretagne.**

**Afin de pouvoir tenir compte de la réalité de la perturbation du milieu faisant suite aux travaux de raccordement électrique, la MRAe recommande en outre la réalisation d'un inventaire faunistique complémentaire à l'issue des travaux d'enfouissement du raccordement électrique et avant ceux des mesures compensatoires du présent projet.**

## **2.6 Évaluation des incidences Natura 2000**

Le dossier évalue l'impact du projet sur les zones Natura 2000 en lien avec le marais de Brière situées à 1 km au nord du projet. Il argumente sur le caractère réduit des impacts potentiels. Les espèces d'oiseaux caractéristiques des zones Natura 2000 et observées sur le « Pré neuf » ne trouvent pas ici de milieu favorable à leur nidification. Les milieux favorables pour la chasse resteront présents (perte réduite à 3 % à l'échelle du « Pré neuf »). De plus, la gestion quantitative et qualitative des eaux de ruissellement de la future voie de liaison permet d'éviter les impacts indirects via le milieu hydraulique.

Le dossier conclut ainsi sur l'absence d'impact direct ou indirect sur les zones Natura 2000 les plus proches. Cette conclusion est hâtive dans la mesure où le dossier n'explore par l'impact des interventions sur le site des « Belles filles ».

Les mesures compensatoires font en effet partie du projet et leurs incidences doivent aussi être évaluées. Leur impact peut sembler a priori positif, ce qui ne dispense pas d'en établir l'analyse. De plus, le site des « Belles filles » fait partie du site Natura 2000 « Grande Brière et marais de Donges » et le dossier se doit de démontrer l'absence de tout effet significatif des interventions compensatoires sur l'état de conservation des espèces et des habitats ayant justifié la désignation du site au titre de Natura 2000.

**La MRAe recommande de compléter l'évaluation des incidences Natura 2000 avec les incidences sur le site Natura 2000 « Grande Brière et marais de Donges » des interventions prévues au titre des mesures compensatoires sur le site des « Belles filles ».**

## **2.7 Suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets**

Le dossier présente, au chapitre 9, le suivi qui sera réalisé des mesures d'évitement, de réduction et de compensation prévues par le projet. Elles reposent principalement sur des suivis faunistiques et des mesures d'entretien sur le site du « Pré neuf ». Il conviendrait d'y ajouter l'analyse du respect sur le terrain des clauses du bail environnemental.

Concernant le site des « Belles filles », il sera principalement l'objet d'un suivi floristique et faunistique sur cinq ans.

L'évaluation des coûts du suivi est mentionnée page 309 à hauteur de 10 000 € HT sur cinq ans. Cette indication est donnée au sein d'un paragraphe « 2.3 évaluation des coûts » rattaché à la partie « 2 évaluation des mesures sur le site des « Belles filles » ». L'évaluation des coûts n'est d'ailleurs pas donnée concernant le suivi sur le site du « Pré neuf ». Il doit donc s'agir d'une erreur car le chapitre précédent reprend l'ensemble des coûts des mesures du projet et fait apparaître 10 000 € HT au titre du suivi faune et flore à la fois sur le site du « Pré neuf » et sur celui des « Belles filles ». Il conviendrait de clarifier ce point.

## 2.8 Méthodes

Les méthodes des investigations habitats / faune / flore sont présentées dans le chapitre 11 dédié. Les autres éléments méthodologiques sont généralement décrits tout au long du document, avec la présentation des résultats correspondants. Par exemple, la méthode d'analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité sont présentés au début du chapitre 10 dédié à ce sujet puis au début de chaque partie pour les éléments spécifiques à chacune d'elle.

Globalement, les méthodes sont correctement explicitées.

## 2.9 Résumé non technique

Le résumé non technique est fidèle au contenu de l'étude d'impact. Il est facilement compréhensible.

**La MRAe recommande de compléter le résumé non technique pour tenir compte des compléments attendus issus des recommandations du présent avis.**

## 3 Conclusion

Le projet de liaison routière entre Trignac et Montoir-de-Bretagne vise à mieux desservir les zones d'activités de Trignac. Il borde et affecte une prairie humide de marais, pour partie reconnue par des inventaires naturalistes. Les principaux enjeux environnementaux identifiés sont la richesse écologique du site, les zones humides, les nuisances liées à la circulation des poids lourds, la consommation d'espace et les émissions de gaz à effet de serre. Les deux derniers enjeux ne sont pas abordés dans l'étude d'impact.

L'étude d'impact reflète les efforts de pédagogie réalisés pour expliquer le site, le projet, les enjeux, les choix d'aménagements et les solutions proposées. Le document est par ailleurs largement illustré.

Toutefois, au vu des manques sur l'analyse des variantes et des solutions de substitution, la MRAe relève que le maître d'ouvrage ne démontre pas la mise en œuvre aboutie d'une démarche d'évitement ni qu'il minimise l'impact environnemental du projet.

Malgré certaines mesures d'évitement et de réduction des impacts sur les milieux naturels, l'impact résiduel attendu justifie des mesures de compensation. Le projet conduisant à une atteinte à des espèces protégées, non réductible, sa réalisation ne pourra se faire qu'après obtention d'une dérogation.

Au vu de la destruction de 3,54 ha de zones humides, le dossier prévoit à titre compensatoire la requalification d'un site humide dégradé. Ce site est lui-même traversé par un projet de raccordement électrique. L'articulation entre les deux projets n'est pas complètement établie : elle fait peser un risque de dépendance sur la mesure compensatoire du projet routier et une incertitude sur la capacité réelle de la mesure à requalifier le site dégradé.

La création de la voirie sera sans incidence sur les sites Natura 2000 proches. En revanche, le projet devra être complété d'une évaluation des incidences de cette mesure compensatoire sur le site Natura 2000 qui est prévu pour l'accueillir.

Pour garantir le report de la circulation des poids lourds sur le nouvel itinéraire et la diminution des nuisances pour le centre ville de Trignac et le quartier Bellevue à Montoir-de-Bretagne, les simples interdictions des voies aux poids lourds devraient être complétées par des mesures de contrôle et par des aménagements de l'espace public qui ne sont pas mentionnés par le dossier.

En matière de consommation d'espace, l'étude d'impact mérite d'être complétée avec l'évaluation de la consommation d'espaces indirectement évitée par le projet via le renouvellement urbain ou la densification des zones d'activités qu'il va permettre.

L'évolution des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre devrait être plus clairement affichée et complétée pour tenir compte du trafic induit par la disparition de l'embranchement ferroviaire.

Nantes, le 20 septembre 2019

Pour la MRAe des Pays-de-la-Loire,  
par délégation, la membre permanente

A handwritten signature in blue ink, consisting of several overlapping loops and lines, positioned above the name Thérèse PERRIN.

Thérèse PERRIN