



PREFET DE LA REGION PAYS DE LA LOIRE

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement  
et du logement des Pays de la Loire

Nantes, le **21 MAR. 2011**

### **AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE**

**sur le projet d'aménagement du secteur nord-ouest du projet urbain "Ville gare",  
incluant un espace de stationnement automobile lié au projet de pôle d'échange multimodal  
et la construction de bâtiments à usage tertiaire**

**- communes de Saint-Nazaire et de Trignac (44) -**

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 du projet et sur la prise en compte de l'environnement par ce projet.

#### **1 - Présentation du projet**

Le dossier concerne le projet d'aménagement du secteur nord-ouest - d'une surface de 2,9 hectares - du projet urbain "Ville gare", incluant un espace de stationnement automobile de 350 places lié au projet de pôle d'échange multimodal et la construction de trois îlots de bâtiments à usage tertiaire sur les communes de Saint-Nazaire et de Trignac.

#### **2 - Les principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale**

Au vu de la localisation du projet, les points de vigilance concernent essentiellement la prise en compte des milieux et risques naturels et l'intégration paysagère des équipements et constructions projetés.

#### **3 - Qualité du dossier**

Le dossier, de qualité inégale au regard des enjeux en présence, aurait dû être davantage renseigné sur divers aspects afin de pouvoir mieux mesurer les impacts du projet.

#### **Notion de programme :**

Le périmètre et le contexte réglementaire de cette opération auraient mérité d'être clarifiés. En effet, l'article R 122-3 du code de l'environnement prévoit que « lorsque la réalisation des travaux est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacune des phases de l'opération doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme ».

Le dossier, qui porte sur l'aménagement du secteur nord-ouest (espace triangulaire situé au-delà de la voie ferrée), est présenté comme une composante de l'aménagement global du projet de quartier de ville.

Il aurait donc été nécessaire d'ajouter au dossier un historique et une carte localisant clairement les différentes opérations projetées ou réalisées dans ce secteur et les procédures mises en oeuvre, de manière à clarifier le contexte réglementaire du projet, au sein du ou des programmes (au sens de l'article R 122-3 du code de l'environnement) dans lequel il s'insère ou avec lesquels il s'articule.

Les périmètres de maîtrise d'ouvrage (espaces publics CARENE, RFF, SNCF, opérations privées...) auraient également mérité d'être clairement identifiables dans la mesure où il s'agit de données importantes à connaître afin de pouvoir évaluer les impacts techniques et financiers des différentes opérations.

S'il s'avère que le projet, objet du présent avis, constitue une phase d'une opération globale au sens de l'article R 122-3 du code de l'environnement, alors l'étude d'impact aurait dû comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme, conformément à cet article.

#### Partis d'aménagement alternatifs :

L'article R 122-3 prévoit que l'étude d'impact « présente les raisons pour lesquelles notamment du point de vue de l'environnement, parmi les différents partis envisagés qui font l'objet d'une description, le projet présenté a été retenu ».

Le dossier aurait dû satisfaire à cette exigence, afin de permettre au lecteur de retracer le processus décisionnel et de mesurer si la variante retenue est la meilleure du point de vue environnemental. En l'état, le dossier ne démontre pas explicitement l'absence d'alternative au remblaiement des 2,9 hectares de zones humides.

#### Mesures :

En application de ce même article, toute étude d'impact doit présenter "4° Les mesures envisagées par le maître de l'ouvrage ou le pétitionnaire pour supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes".

Si les mesures envisagées sont intéressantes, la mise en oeuvre d'une partie de ces dernières, faute notamment de maîtrise foncière des parcelles concernées, est toutefois conditionnée par le résultat des négociations amiables en cours, voire par l'issue du recours éventuel à une demande de déclaration d'utilité publique en cas d'échec.

#### Offre de stationnement :

Le résumé mentionne (page 23) que la nécessité de réaliser un parking résulte des opérations de construction (a priori celles du futur quartier d'affaires puisque ce sont elles qui sont évoquées dans le paragraphe précédent) et du manque de stationnement actuel dans le secteur de la gare, évoquant un besoin de 800 places à l'horizon 2012. L'étude d'impact indique quant à elle (page 6) que 8 à 900 places sont nécessaires.

Etant donné que le projet soumis à avis de l'autorité environnementale prévoit un espace de stationnement de 350 places, le dossier aurait dû être plus clair sur l'estimation globale des besoins déjà recensés et, à plus long terme, les solutions envisagées pour y répondre (y compris la création de plusieurs niveaux, au regard du caractère réduit du terrain d'assiette, bordé par la zone humide confortée par les mesures compensatoires) et la part précise qui revient au projet objet de la présente demande.

### Natura 2000 :

Le projet étant situé à proximité d'un site Natura 2000 (zone de protection spéciale mais également site d'importance communautaire), le dossier comporte à juste titre un volet d'évaluation des incidences Natura 2000, dont le contenu ne se conforme toutefois pas pleinement au code de l'environnement :

- Il ne porte que sur la zone de protection spéciale sans argumenter ce choix ;
- Il confond partiellement mesures d'évitement / de réduction et mesures compensatoires ;
- Il ne se prononce pas sur la notion de cumul d'impacts ;
- Il devrait être conclusif quant à l'impact (significatif ou non significatif) du projet sur chacun des habitats et espèces qui ont justifié la désignation de la ZPS et du SIC (sauf à justifier le choix de ne pas s'intéresser au SIC, à cartographier quoi qu'il en soit), individuellement ou en raison de ses effets cumulés avec d'autres opérations portées par le même maître d'ouvrage. En fonction des conclusions, il devrait justifier, le cas échéant, de l'absence de solutions alternatives, de l'intérêt public majeur du projet et envisager des mesures compensatoires adaptées conformément au VII de l'article L 414-4 du code de l'environnement.

### Espèces protégées :

Les études de terrain (cartographie des habitats, inventaires floristique et faunistiques) ont été réalisées de manière adaptée. Toutefois, le dossier ne permet pas toujours de savoir ce qui a été trouvé dans la zone d'étude (plus vaste) et dans la zone du projet (beaucoup plus petite). Les dates de prospection pour les oiseaux font défaut et le tableau (page 49) fait une confusion entre l'aigrette garzette et le gorgebleue à miroir.

Plusieurs espèces protégées sont présentes sur l'emprise du projet et seront impactées mais le dossier n'est pas explicite quant à la conclusion qui s'impose, à savoir la nécessité d'obtenir préalablement au commencement des travaux une dérogation en application de l'article L. 411-2 du code de l'environnement. Une dérogation ne peut être délivrée qu'en l'absence de solutions alternatives satisfaisantes, à condition de justifier d'un intérêt précis de l'activité ou du projet énuméré dans la loi et que l'état de conservation des espèces concernées ne soit pas dégradé par l'activité ou le projet envisagé. En pareil cas, la demande de dérogation doit nécessairement s'appliquer à toutes les espèces protégées concernées sur la zone du projet.

A noter également que les dates des arrêtés de protection mentionnées dans le dossier sont obsolètes et donc à revoir - ces arrêtés ayant été modifiés de 2007 à 2009.

### Paysage :

Il ressort des chapitres "justification" (page 77) et "impacts" que l'analyse paysagère ne porte que sur le parking, alors que le dossier loi sur l'eau et l'étude d'impact concernent le secteur nord-ouest dans sa globalité, y compris les trois îlots de bâtiments. L'analyse paysagère aurait donc dû être mise en cohérence avec le périmètre du dossier loi sur l'eau et de l'étude d'impact.

## **4 – Prise en compte de l'environnement par le projet**

Il est regrettable que les insuffisances du dossier ne permettent pas d'émettre un avis totalement circonstancié sur ce projet.

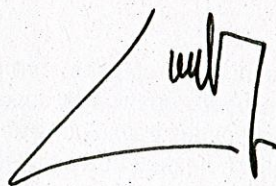
Celui-ci s'inscrit néanmoins, pour la partie parking en tout cas, dans une démarche cohérente sur le plan de l'intermodalité et globalement bénéfique pour l'environnement dans la mesure où il a vocation à renforcer l'attractivité du réseau de transports en commun pour faciliter les déplacements tout en limitant l'usage des véhicules particuliers.

Le projet prend place en bordure de secteurs humides d'intérêt patrimonial et nécessite en lui-même le remblaiement d'une zone humide de 2,9 hectares,

Il intègre des dispositifs de gestion des eaux usées et pluviales, s'efforçant de minimiser les impacts hydrauliques et les risques d'inondation. Une vigilance particulière serait toutefois requise concernant les cotes d'implantation des ouvrages et les circulations hydrauliques existantes dans le secteur.

Le projet apparaît acceptable compte tenu de sa situation (zone dépourvue d'intérêt majeur, relativement dégradée et enclavée entre deux voies), de la cohérence d'ensemble du projet de pôle d'échange multimodal et des mesures compensatoires à la destruction de la zone humide envisagée : leur mise en oeuvre permettrait d'améliorer et de pérenniser les fonctionnalités de la zone humide attenante qui demeure intéressante malgré un remblaiement partiel en limite de la zone commerciale. J'observe néanmoins que le maître d'ouvrage ne dispose à ce jour de l'entière maîtrise foncière des secteurs nécessaires à la mise en oeuvre de ces mesures. Il serait opportun que cela soit un préalable au démarrage des travaux.

Le préfet



**Jean DAUBIGNY**