



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DE MAINE ET LOIRE

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

Angers, le **29 JUIN 2015**

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
au titre de la procédure de déclaration de projet emportant la mise en compatibilité
du plan d'occupation des sols de la commune de Trélazé (49)

Introduction sur le contexte réglementaire

L'avis qui suit, porte sur la qualité de l'évaluation environnementale réalisée dans le cadre de l'aménagement d'une halte ferroviaire sur la commune de Trélazé et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet.

Ce site est partiellement concerné par un espace boisé classé (EBC) inscrit lors de l'élaboration du plan d'occupation des sols (POS) sur la commune en 1979. Pour permettre la réalisation du projet, il est nécessaire de procéder à la suppression de cet EBC par la mise en œuvre d'une déclaration de projet pour mise en compatibilité du document d'urbanisme.

Le pétitionnaire indique qu'une évaluation environnementale doit être réalisée à l'occasion d'une déclaration de projet permettant la réduction d'un espace boisé. Les articles R. 121-15 et R. 121-16 du code de l'urbanisme prévoient :

- l'obligation d'une évaluation environnementale des déclarations de projets qui réduisent une zone agricole ou qui portent atteinte au PADD d'un plan local d'urbanisme et emportent mise en compatibilité du PLU d'une commune dont le territoire comprend tout ou partie d'un site Natura 2000,
- une consultation spécifique de l'autorité environnementale sur l'évaluation environnementale contenue dans le dossier et sur la prise en compte de l'environnement par la procédure de déclaration de projet.

Le pétitionnaire précise également que le projet de halte ferroviaire et de parking relais associé a fait l'objet en 2013 d'une procédure d'examen au cas par cas en application du décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements. Le conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), autorité environnementale compétente pour ce projet, a décidé de ne pas soumettre ce projet à étude d'impact le 11 décembre 2013.

1 - Présentation du projet de document d'urbanisme et de son contexte

La commune de Trélazé est localisée à l'est de l'agglomération angevine, bordée par les communes d'Angers, des Ponts-de-Cé, de Saint Barthélémy-d'Anjou et la Daguinière et fait partie à la communauté d'agglomération Angers Loire métropole (ALM).

Le présent avis porte sur l'évaluation environnementale de l'évolution du document d'urbanisme de la commune de Trélazé pour permettre la réalisation d'un projet sur une parcelle partiellement concernée par un EBC inscrit au POS.

Le projet consiste en l'aménagement d'une halte ferroviaire, mené par la région des Pays-de-la-Loire et réseau ferré de France (RFF) sur le secteur des Malembardières, ainsi qu'en un parking relais associé, réalisé par la commune de Trélazé, qui sera positionné entre la rue de la gare et la voie ferrée.

Les aménagements projetés sont notamment constitués d'une passerelle parallèle au pont des Malembardières permettant d'assurer la continuité des circulations douces entre les nouveaux quartiers nord de la Quantinière, de la Guérinière et le centre-ville de Trélazé. Cette passerelle permettra d'accéder au moyen d'ascenseurs et d'escaliers aux deux quais de la halte, d'une longueur de 162 mètres chacun. Enfin, un parking relais sera aménagé en contrebas de la passerelle, au sud de la voie ferrée. À terme, il comportera 160 places de stationnement.

S'agissant de la halte ferroviaire, l'objectif est d'arrêter à Trélazé le maximum de TER de la ligne Angers-Saumur, avec un temps de parcours de cinq minutes entre Angers et Trélazé. À l'horizon 2020, il est envisagé une desserte toutes les heures dans chaque sens en heure pleine et une desserte toutes les deux heures en heures creuses.

2 - Les principaux enjeux au titre de l'évaluation environnementale

À proximité du site retenu pour le projet de halte ferroviaire sur la commune de Trélazé, on recense plusieurs périmètres de protection réglementaires et d'inventaires : sites inscrits et classés, périmètres de protection Natura 2000, des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 1 et 2, un parc naturel régional, et un site recensé à l'inventaire national du patrimoine géologique. La prise en compte de ces périmètres et des effets potentiels du projet est explicité dans l'évaluation environnementale.

Le projet en lui-même se situe dans la zone tampon au nord du périmètre du site de l'UNESCO « Val de Loire ». Dans cette zone, il convient de veiller à éviter tout impact négatif de covisibilité avec le périmètre strict. Néanmoins, le caractère urbain du secteur d'implantation et la situation en déblai de la voie ferrée minimisent les impacts paysagers.

Le site du projet s'inscrit dans un contexte périurbain en recomposition, avec l'aménagement au nord de la voie ferrée des quartiers d'habitats de la Guérinière et de la Quantinière. Compte tenu de l'intégration de ce projet dans le tissu urbain existant et en projet, une attention particulière doit être portée sur les effets sur la santé humaine, notamment en ce qui concerne la problématique du bruit.

3 - Qualité de l'évaluation environnementale

Le rapport d'évaluation environnementale est synthétique ce qui facilite sa lecture et son appropriation par le plus grand nombre.

3.1 - État initial et identification des enjeux environnementaux sur le territoire par le porteur de projet

Un état initial doit formuler une analyse de l'état de référence et de ses évolutions afin de dégager les principaux enjeux à prendre en compte et leurs interactions. Le dossier comporte un état initial multi-thématique globalement complet et bien illustré.

S'agissant des zones humides, des investigations ont été menées en différents points du site par sondage pédologique à la tarière. L'état initial précise que le caractère imperméable du sol argileux est propice à la création de mares temporaires dans les dépressions. Une zone humide de taille modeste (20m² environ) est identifiée par le rapport environnemental dans un de ces creux, sans que ne soit détaillée précisément sa fonctionnalité.

Les inventaires faune/flore sont proportionnés au site et aucune espèce animale ou végétale protégée n'a été recensée dans les parcelles concernées par le projet. Cependant, l'évaluation environnementale ne précise pas les conditions de mise en œuvre de ces inventaires (période, nombre de jours).

En ce qui concerne les zonages d'inventaires et de protection des milieux naturels, l'état initial en dresse la liste complète sur le territoire communal et précise qu'aucun ne concerne directement le secteur d'étude. D'un point de vue forestier, cette parcelle semble avoir une valeur écologique assez faible au regard de la liste d'essences et d'espèces présentes. L'évaluation aurait cependant pu approfondir l'état initial en indiquant l'âge des peuplements, leur gestion et le devenir des coupes de bois.

Le volet paysager de l'état initial est de bonne facture, il décrit le site comme une friche boisée non entretenue pour limiter les accès aux abords de la voie ferrée. Celle-ci, en déblai sur le secteur prévu pour l'aménagement de la halte, est peu visible et les photographies contenues dans le rapport permettent de bien appréhender les perceptions du paysage proche, malgré leur faible nombre.

S'agissant des déplacements et du contexte sonore, l'état initial se révèle succinct mais il décrit de façon satisfaisante les infrastructures et les sources potentielles de bruit de l'environnement dans lequel s'inscrivent les parcelles concernées par la modification du POS.

3.2 - Compatibilité avec les documents d'urbanisme et documents cadres

S'agissant du POS de Trélazé, ce dernier a fait l'objet d'une révision simplifiée en 2011 pour supprimer partiellement l'espace boisé classé sur le secteur et permettre la réalisation du parking sur une surface plus restreinte que le projet actuel. Les parcelles concernées par le projet sont classées en zone urbaine (UC), en zone d'activités (UY) et en zone d'habitation liée à la ZAC de la Quantinière (1NAZA/qua). L'espace boisé subsistant est localisé sur la partie centrale du projet. Il est laissé volontairement en friche par la commune pour protéger l'accès à la voie ferrée. Son déclassement en tant qu'espace boisé classé du POS permettra le défrichage nécessaire à l'aménagement du site. Une demande d'autorisation de défrichage devra compléter la présente procédure.

L'évaluation environnementale indique également que le secteur est frappé de servitudes d'utilité publique liées à la voie ferrée et que le projet les respectera.

La compatibilité du projet par rapport au schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Pays Loire Angers est développée dans le rapport. S'agissant des déplacements, le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du SCoT préconise de valoriser l'étoile ferroviaire angevine, notamment par la création de nouvelles haltes sur l'axe Angers-Saumur. Par ailleurs, cet objectif est décliné dans le document d'orientations générales du SCoT, qui vise le site de Trélazé en indiquant que des disponibilités foncières y sont préservées pour accompagner la réouverture d'une halte ferroviaire, ainsi que les accès et les aires de stationnement pour en faciliter l'utilisation par les habitants de

Trélazé et de Saint-Barthélemy-d'Anjou. La démonstration de la compatibilité du projet avec les objectifs du SCoT est donc bien menée.

3.3 - Justification de l'évolution du document d'urbanisme

Une évaluation environnementale doit présenter une esquisse des principales solutions de substitutions examinées par le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage, et les raisons pour lesquelles, notamment eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, le projet présenté a été retenu.

Pour justifier l'implantation de la halte ferroviaire, le rapport environnemental appuie sa démonstration sur le contexte socio-économique de la commune, dont la croissance démographique approche les 20 % entre 1990 et 2011. La réflexion menée pour évaluer le potentiel du transport ferré dans un territoire périurbain permet de comprendre en quoi le site retenu est pertinent.

Au-delà de la disponibilité foncière indispensable à la réalisation des aires de stationnement, le choix de l'implantation de la halte résulte de la volonté de desservir à la fois le tissu urbain existant de Trélazé, mais également les nouveaux quartiers en cours d'aménagement. Sa localisation auprès du terminus d'une ligne de bus accroît la pertinence du projet.

Une première révision du POS en 2011 avait déclassé la partie ouest de l'espace boisé classé pour aménager le parking. L'actualisation des projections de trafic de la desserte, ainsi que la nécessité d'améliorer l'accessibilité au futur site conduisent aujourd'hui à élargir l'emprise du site, et de supprimer l'espace boisé classé encore existant pour une surface de 0,5 ha.

3.4 - Résumé non technique et analyse des méthodes

Le résumé non technique est clair mais trop succinct. Il n'est pas autoportant par rapport à l'évaluation environnementale et ne permet pas au grand public d'apprécier les effets de la procédure de modification du document d'urbanisme.

S'agissant de l'analyse des méthodes, l'évaluation environnementale développe succinctement les méthodes utilisées pour analyser les effets du projet sur l'environnement. Le nom et les compétences des auteurs de l'étude sont précisés.

4 - Prise en compte de l'environnement par le projet de document d'urbanisme

L'appréciation des impacts porte sur les effets de la modification du document d'urbanisme, à savoir la suppression de l'espace boisé classé présent sur le site, mise en œuvre via le biais d'une procédure de déclaration de projet.

L'évaluation environnementale rappelle que l'amélioration des déplacements est l'objectif principal de l'aménagement de la halte ferroviaire et de son parking relais.

Le flux généré par le parking relais engendre une augmentation de 8,5 % du trafic par rapport au trafic au terme de l'aménagement des ZAC. L'évaluation environnementale conclut que l'augmentation prévisible de trafic liée au parking relais est faible au regard du trafic généré par les projets urbains, et ne propose pas de mesures spécifiques sur cette thématique, notamment en ce qui concerne les nuisances sonores auxquelles seront exposées les habitations situées au sud du projet.

L'imperméabilisation des sols est un facteur de hausse des ruissellements et des débits de pointe vers le milieu récepteur, avec un impact lié à la pollution véhiculée par les eaux de chaussées. L'évaluation environnementale justifie donc le dimensionnement des ouvrages de gestion des eaux pluviales et précise que les services de l'État compétents en la matière seront informés des modifications apportées au réseau existant.

La suppression de l'espace boisé réduira les possibilités d'infiltration et donc les possibilités de développement des zones humides. Au regard de l'état initial, qui met en lumière une faible présence de zones humides, cet impact est faible. Toutefois, en ce qui concerne la destruction de la petite zone humide identifiée, le document d'urbanisme ne prévoit pas de mesures de compensations.

La mise en place d'un bassin de rétention des eaux pluviales à ciel ouvert permettra de recréer des possibilités d'infiltrations. Cependant, le fait que cette structure soit implantée en pleine zone urbaine incite à la vigilance sur l'accumulation d'eaux stagnantes, notamment pour le développement des moustiques, potentiellement vecteurs de pathologies.

L'évaluation environnementale comporte un volet spécifique sur l'évaluation des incidences Natura 2000. Les sites à proximité sont inféodés à la vallée de la Loire et leur description est complète. Il est précisé que le site le plus proche est à 3,5 km du site du projet et qu'ils sont séparés par des zones urbanisées. De plus, les prospections n'ayant pas identifié d'habitats prioritaires ou d'espèces protégées et, par sa nature, le projet n'étant pas sources d'émissions polluantes directes, l'évaluation environnementale conclut à juste titre à l'absence d'incidences sur les sites Natura 2000.

Enfin, les partis pris paysagers retenus pour l'aménagement des abords de la passerelle et du parking sont clairement justifiés dans le rapport. En outre, l'implantation de la passerelle le long de l'ouvrage existant permet de limiter les impacts paysagers.

5 - Conclusion

La mise en œuvre de la halte ferroviaire et du parking relais qui lui est associé constitue une initiative de nature à favoriser la desserte des secteurs d'habitats périurbains. Ces aménagements à vocation multimodale présentent une alternative intéressante au « tout automobile » dont il convient désormais de s'affranchir tant pour des raisons environnementales que de santé publique.

Les éléments contenus dans le rapport permettent de conclure à une prise en compte satisfaisante des impacts sur l'environnement. Toutefois, si la description de l'évolution du document d'urbanisme pour chaque thématique est bien menée, la qualification et la hiérarchisation des effets temporaires et permanents sur l'environnement manquent parfois de précisions, notamment sur les aspects nuisances.

L'évaluation environnementale invoque trop souvent les effets bénéfiques à grande échelle pour justifier l'absence de mesures précises pour réduire ou compenser les quelques impacts résiduels locaux.

Pour le préfet et par délégation,
la secrétaire générale de la préfecture



Elodie DEGIOVANNI

