



LE 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 **1 SEP. 2010**

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

sur l'étude d'impact du projet de réalisation d'un transport à haut niveau de service (THNS)

Communes de Saint-Nazaire, Trignac et Montoir-de-Bretagne (Département de la Loire-Atlantique)

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 la réalisation d'un transport à haut niveau de service (THNS) sur les communes de Saint-Nazaire, Trignac et Montoir-de-Bretagne.

2 - Les principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Les points de vigilance habituels concernant la création d'équipements de ce type portent sur la maîtrise des nuisances pour le voisinage, l'intégration paysagère et la prise en compte des milieux naturels.

3 - Qualité du dossier

Le dossier est dans l'ensemble d'un niveau de qualité satisfaisant, clair et adapté aux enjeux en présence mais comporte quelques points qui gagneraient à être améliorés :

- Le dossier fait mention de l'aménagement ultérieur d'une plate-forme d'échanges sur la commune de Montoir-de-Bretagne. Il conviendrait d'apporter quelques précisions au dossier pour se conformer à l'article R 122-3 du code de l'environnement qui prévoit que « Lorsque la réalisation 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 est logiquement centré sur le tracé de la ligne THNS. En complément, des indications sur le lieu de stockage, l'entretien des véhicules... seraient utiles, notamment si la mise en œuvre du projet suppose de nouveaux aménagements.
- Le dossier comporte des informations diffuses sur la question importante des stationnements. L'ajout d'un tableau de synthèse récapitulant l'évolution des places de stationnement avant et après réalisation du projet sur chaque secteur serait intéressant pour apprécier globalement les impacts du projet en matière de stationnement et donc de circulation.

- Une carte de synthèse identifiant les différents périmètres de maîtrise d'ouvrage (espaces publics CARENE, RFF, SNCF, ZAC concédées, opérations privées, promoteurs...) serait également utile afin de pouvoir évaluer les impacts techniques et financiers sur chaque sous-secteur.
- Il serait souhaitable de localiser plus clairement les abattages d'arbres que la mise en œuvre du projet entraînera, en croisant les indications avec les données de l'état initial (notamment les cartes des milieux) pour faciliter la perception du projet par le public et les riverains. Le dossier devrait également être précisé afin de démontrer l'équivalence quantitative et qualitative recherchée en compensation de ces abattages.
- Les études menées sont globalement adaptées à la localisation du projet, situé majoritairement en secteurs urbanisés ou artificialisés. On regrette toutefois que la partie sur les milieux naturels ne permette pas de conclure avec certitude sur une absence totale d'atteinte à des espèces protégées (cf. abattages d'arbres). Il conviendra de compléter ce point.
- Sur la forme, il conviendrait pour renforcer la lisibilité du dossier d'apporter quelques compléments aux légendes (carte des remontées de nappe non légendée) et sources citées (maîtrise d'ouvrage et degré de précision de l'inventaire des zones humides évoqué non mentionnés ; source du schéma d'application de la loi Littoral à ajouter ; tableau des arrêtés de catastrophes naturelles peu parlant en l'absence de localisation des secteurs concernés).

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

Ce dossier s'inscrit dans une démarche globale et cohérente sur le plan de l'intermodalité.

Le projet apparaît 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 et son cortège d'inconvénients en termes de dépenses énergétiques et de confort de vie (pollution, engorgement des entrées de ville et de l'espace public ...)

S'agissant des nuisances sonores, la simulation acoustique à l'horizon 2022, réalisée à partir d'une étude détaillée avec une campagne de mesures très complète le long des infrastructures concernées, ne fait pas apparaître de dépassements supérieurs à 2 décibels (db). En cela, le projet respecte la réglementation.

Il convient néanmoins de noter que les projections font ressortir à l'horizon 2022, un niveau supérieur à 65 db, voire 70 db en beaucoup d'endroits et que l'augmentation du niveau sonore escomptée se situe sur plusieurs tronçons à un niveau proche de la valeur limite, soit entre 1,5 à 1,9 db.

Etant donné qu'une augmentation de 3 db correspond à un doublement du trafic, une augmentation de 1,5 à 1,9 db est relativement conséquente. Si un système de protection lourde (du type écrans) semblerait inadapté compte tenu de la configuration des lieux, il conviendrait par contre d'étudier quelques solutions simples permettant de limiter le bruit à la source et donc l'impact du projet (limitation du bruit du matériel roulant, limitation de la vitesse des véhicules sous réserve de compatibilité avec les temps de parcours ou mise en œuvre de revêtements de chaussée anti-bruit). Cela semble d'autant plus important que le projet de THNS traverse des secteurs bâtis relativement denses et resserrés.

Sous réserves des quelques compléments à apporter à l'étude d'impact et des marges d'amélioration en termes de nuisances sonores, le projet tel qu'il a été conçu apparaît globalement respectueux de l'environnement humain et naturel dans lequel il prendra place.

Le préfet



Jean DAUBIGNY