



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

**26 JAN. 2012**

**AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE  
sur l'étude d'impact du projet d'aménagement  
de la ligne chronobus C5 de l'île de NANTES (44)**

**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. Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact du projet d'aménagement de la ligne C5 de l'île de Nantes, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet.

**1 - Présentation du projet et de son contexte**

La SAMOA assure la maîtrise d'ouvrage de ce projet, pour le compte de Nantes Métropole. Il correspond à l'application, au niveau de l'agglomération nantaise, du concept national de bus à haut niveau de service. Ce projet fait également partie des actions prévues dans le plan des déplacements urbains (PDU) 2010-2015, perspectives 2030, approuvé par Nantes Métropole le 20 juin 2011. Il prévoit la mise en place d'un « réseau chronobus » composé de 10 lignes de bus dont 7 devraient être aménagées d'ici 2013.

La mise en place d'une ligne chronobus a pour objectif d'assurer un niveau de performance plus élevé qu'une ligne de bus classique : une meilleure fréquence et une amplitude horaire similaire à celle du tramway et du BusWay, une meilleure régularité et rapidité grâce à des aménagements spécifiques et au caractère prioritaire donné au bus, une accessibilité et un confort améliorés par le traitement des arrêts et de la chaussée.

La ligne C5, objet du présent dossier, relie la gare sud et le quai des Antilles à travers l'île de Nantes qui fait l'objet d'un projet de renouvellement urbain de grande ampleur.

Le projet comprend le traitement des espaces publics entre le pont Tabarly et le quai des Antilles, ainsi que l'aménagement d'un terminus à la gare sud.

Ce projet s'articule également avec plusieurs projets urbains : la rénovation du quartier de Malakoff, le projet d'aménagement de l'île de Nantes et l'aménagement du secteur de la Moutonnerie.

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

Le projet est situé en zone urbaine. De plus, les aménagements sont prévus sur la voirie existante.

Le projet présente donc des enjeux en terme d'intégration urbaine (gestion des nuisances potentielles pour les riverains, notamment pendant les phases travaux, traitement paysager) et d'articulation efficace et harmonieuse des différents modes de déplacements accueillis (sécurité, impacts potentiels sur la qualité de l'air).

Le périmètre d'études se situe en limite du périmètre du captage d'eau de Saint Félix (prise d'eau de secours).

Le secteur ayant été fortement bombardé lors de la seconde guerre mondiale, il existe donc un risque de découverte d'engins de guerre durant les travaux.

Les enjeux écologiques se concentrent sur les bras de la Loire (Madeleine et Pirmil) qui font notamment partie du site Natura 2000 de l'estuaire de la Loire.

La zone d'études est concernée par les risques inondations : elle est située en partie dans les zones B et C définies dans le Plan des Surfaces Submersibles (PSS) et en partie en zone d'aléa faible selon l'atlas des zones inondables.

Aucun vestige archéologique n'a été recensé dans l'emprise du projet. Il pourrait cependant être concerné par d'anciens aménagements portuaires, ainsi que par une voie romaine.

## **3 - Qualité de l'étude d'impact**

L'étude d'impact est globalement de bonne qualité, même si certaines thématiques – gestion globale des déplacements et des modes doux, impacts cumulés avec les autres projets d'aménagements prévus à proximité immédiate – manquent parfois de précisions.

### **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.

L'étude d'impact présente les enjeux environnementaux de manière satisfaisante.

### **3.2- Analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures pour supprimer, réduire et le cas échéant compenser**

L'étude d'impact présente, par thématiques, les effets temporaires et permanents du projet sur l'environnement, ainsi que les mesures réductrices ou compensatoires sur chacune de ces thématiques.

Les impacts sur la qualité du cadre de vie et la santé sont bien détaillés, notamment en phase travaux.

Les effets sur les déplacements sont traités de façon succincte. Concernant les conséquences sur la circulation, les hypothèses retenues auraient mérité d'être mieux explicitées. Si l'amélioration attendue repose en grande partie sur un report modal de la voiture vers le chronobus, cela suppose une réelle évolution des comportements difficile à quantifier et qui, de plus, s'inscrit dans la durée.

Il convient par ailleurs de noter que l'analyse de la cohabitation entre la ligne C5 et la ligne 4 n'est pas appuyée par des simulations ou des calculs. Les effets sur la circulation routière pourraient être non négligeables, notamment au droit des boulevards Gaëtan Rondeau et Vincent Gâche, où le chronobus effectuera des mouvements de « tourne à gauche » et croisera donc les voies principales de circulation.

Le stationnement fait l'objet de propositions concrètes pour garantir le fonctionnement à terme. Il est ainsi proposé d'en changer la réglementation. Par ailleurs, la situation pourrait évoluer si des besoins spécifiques se faisaient sentir.

Concernant la question des modes doux et pour une meilleure lisibilité de l'ensemble, il aurait été souhaitable de faire figurer sur une même carte les liaisons existantes et les nouvelles liaisons qui seront réalisées dans le cadre du projet.

L'étude d'impact aborde de façon succincte la notion d'impacts cumulés avec les autres projets d'aménagements prévus à proximité immédiate (aménagements des espaces publics de l'île de Nantes et du Nouveau Malakoff).

L'étude d'impact présente une appréciation satisfaisante des impacts du programme constitué de la réalisation des 7 lignes chronobus prévues pour être mises en service entre 2012 et 2014, ainsi que des impacts sur l'environnement des 3 lignes chronobus C5, C6 et C7 qui font l'objet d'enquêtes publiques simultanées et qui auront le même calendrier pour la réalisation des travaux. Toutefois, étant donné le niveau d'avancement des études sur les futures lignes autres que C5, C6 et C7 – peu d'éléments en dehors de ce qui figure au PDU de Nantes Métropole – l'appréciation de leurs impacts n'est que très générale.

### **3.3- Justification du projet**

Trois variantes de tracé ont été étudiées pour ce projet de ligne chronobus. L'étude d'impact précise que la variante retenue se justifie par la qualité de desserte des quartiers proposée. S'agissant d'un aménagement sur place dans des secteurs très urbanisés, les impacts environnementaux seront faibles.

### **3.4- Résumé non technique**

Le résumé est clair et lisible et permet d'appréhender les enjeux environnementaux, ainsi que les impacts et mesures associés.

### **3.5- Analyse des méthodes**

L'étude d'impact précise de façon détaillée les méthodes utilisées pour analyser les effets du projet sur l'environnement.

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

Le projet s'attache dans l'ensemble à prendre en compte les enjeux environnementaux avec des mesures adaptées aux enjeux, notamment pour la qualité du cadre de vie et du patrimoine arboré.

Le projet implique une faible création de surface imperméabilisée. Il prévoit la collecte des eaux pluviales.

Le risque de découverte d'engins de guerre pendant les travaux sera pris en compte lors des phases de terrassements avec notamment le recours, le cas échéant, à des démineurs.

Le projet étant situé entièrement en zone urbanisée, il n'impacte pas les zones naturelles sensibles des bras de la Loire.

En fonction de la nature des travaux à réaliser, des prescriptions archéologiques sur une partie des aménagements seront susceptibles d'être arrêtées.

Le projet n'engendrera pas de modification significative des nuisances sonores, à l'exception du secteur entre le boulevard de l'estuaire et la rue de la prairie aux ducs. L'impact acoustique est très significatif sur ce secteur avec des écarts supérieurs à 2dB. Aussi, conformément à la réglementation, l'étude d'impact suggère un traitement des façades, si nécessaire, des bâtiments au droit du boulevard. Cependant, ces immeubles étant très récents, il est probable que ces traitements aient d'ores et déjà été intégrés, dès leur conception. Il conviendra de préciser ultérieurement l'affectation des bâtiments concernés - à savoir logements, activités ou établissements sensibles - ainsi que les niveaux de bruit sans aménagement pour connaître l'objectif de protection.

Le projet prévoit la préservation de 440 arbres, notamment les alignements d'arbres existants. Il implique l'abattage de 24 arbres et la replantation de 161 arbres, s'inscrivant dans la tradition botanique et horticole de Nantes.

#### **5 – Conclusion**

##### Avis sur les informations fournies

L'étude d'impact est globalement de bonne qualité, même si certaines thématiques auraient mérité parfois quelques précisions (notamment la gestion globale des déplacements et des modes doux et les impacts cumulés avec les autres projets d'aménagements prévus à proximité immédiate - cf aménagements des espaces publics de l'île de Nantes et du Nouveau Malakoff).

##### Avis sur la prise en compte de l'environnement

Ce projet s'inscrit dans une démarche volontariste qui vise à favoriser les transports en commun avec la mise en place d'un projet de ligne de bus qui apportera une meilleure qualité de service. L'autorité environnementale relève donc la finalité très positive du projet qui va ainsi contribuer à un report modal des véhicules automobiles au bénéfice du réseau de transport en commun de l'agglomération nantaise.

Le projet s'attache à prendre en compte les enjeux environnementaux des secteurs traversés en proposant des mesures afin de limiter les impacts résiduels.

Le préfet



**Jean DAURIGNY**