



Mission régionale d'autorité environnementale

PAYS DE LA LOIRE

**Avis de la Mission Régionale
d'Autorité environnementale des Pays de la Loire
sur le projet d'implantation d'une plateforme
de transports combinés rail-route
Laval Agglomération
Commune de Saint-Berthevin (53)**

n°PDL-2020-4516

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.

L'autorité environnementale a été saisie le 20 janvier 2020 d'un dossier d'évaluation environnementale sur la commune de Saint-Berthevin en Mayenne concernant un projet d'implantation d'une plateforme de transports combinés rail-route (PTCRR) porté par Laval Agglomération (dossier de décembre 2019).

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).

L'avis porte sur la qualité du dossier d'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet.

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 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L.123-19.

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 par les autorités décisionnaires compétentes.

1 - Présentation du projet et de son contexte

1.1 – Contexte et périmètre du projet d'ensemble

Le présent projet d'implantation d'une plateforme de transports combinés rail-route est situé sur la commune de Saint-Berthevin, à l'ouest de Laval, entre la ligne à grande vitesse (LGV) Paris-Rennes et la route départementale (RD) 900, classée « route à grande circulation » et permettant le contournement par le nord de Laval et de Saint-Berthevin.

D'une surface de 25 ha, le projet de plateforme emprunte une partie de l'emprise d'une ancienne base de travaux de la LGV, démantelée en 2017 après la mise en service de la ligne, et aujourd'hui désaffectée.

Ses objectifs s'inscrivent dans le contexte de l'évolution d'un projet de parc d'activités « Grand Ouest » (initialement dénommé parc de développement économique Laval Mayenne – PDELM), situé à une quinzaine de kilomètres sur les communes d'Argentré et de Bonchamps, à l'est de Laval, dont le maître d'ouvrage¹ a pris la décision en 2014 de déporter l'offre ferroviaire sur la base délaissée par le chantier de la LGV à Saint-Berthevin. Il a été porté à la connaissance de la MRAe que cette décision a été prise en accord avec le pays de Vitré qui nourrissait historiquement un projet analogue concurrent entre Bretagne et Pays de la Loire.

¹ Le maître d'ouvrage était le Syndicat mixte du PDELM, réunissant Laval agglomération et le Conseil départemental de la Mayenne. Le Conseil départemental s'est retiré après la loi Notre.

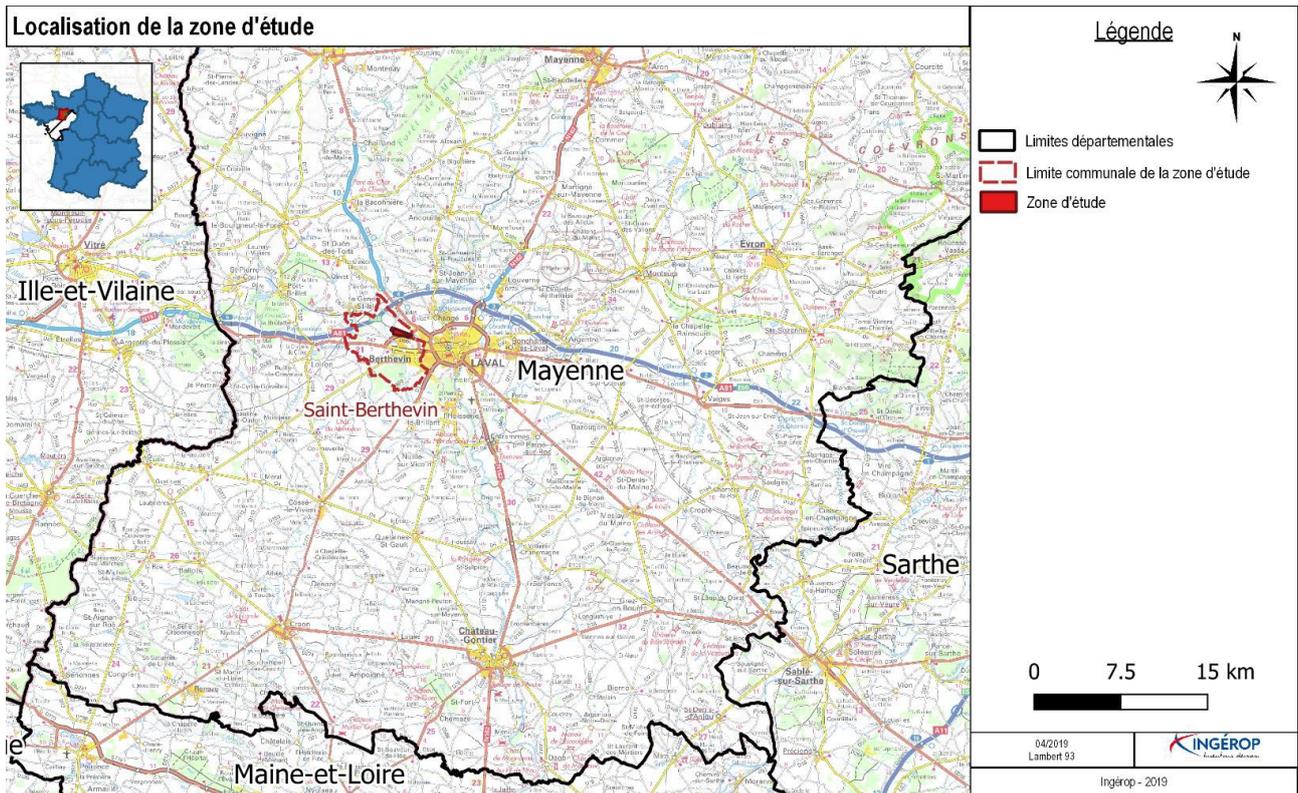


Figure 1: Carte extraite de la notice explicative – pièce A - page 3

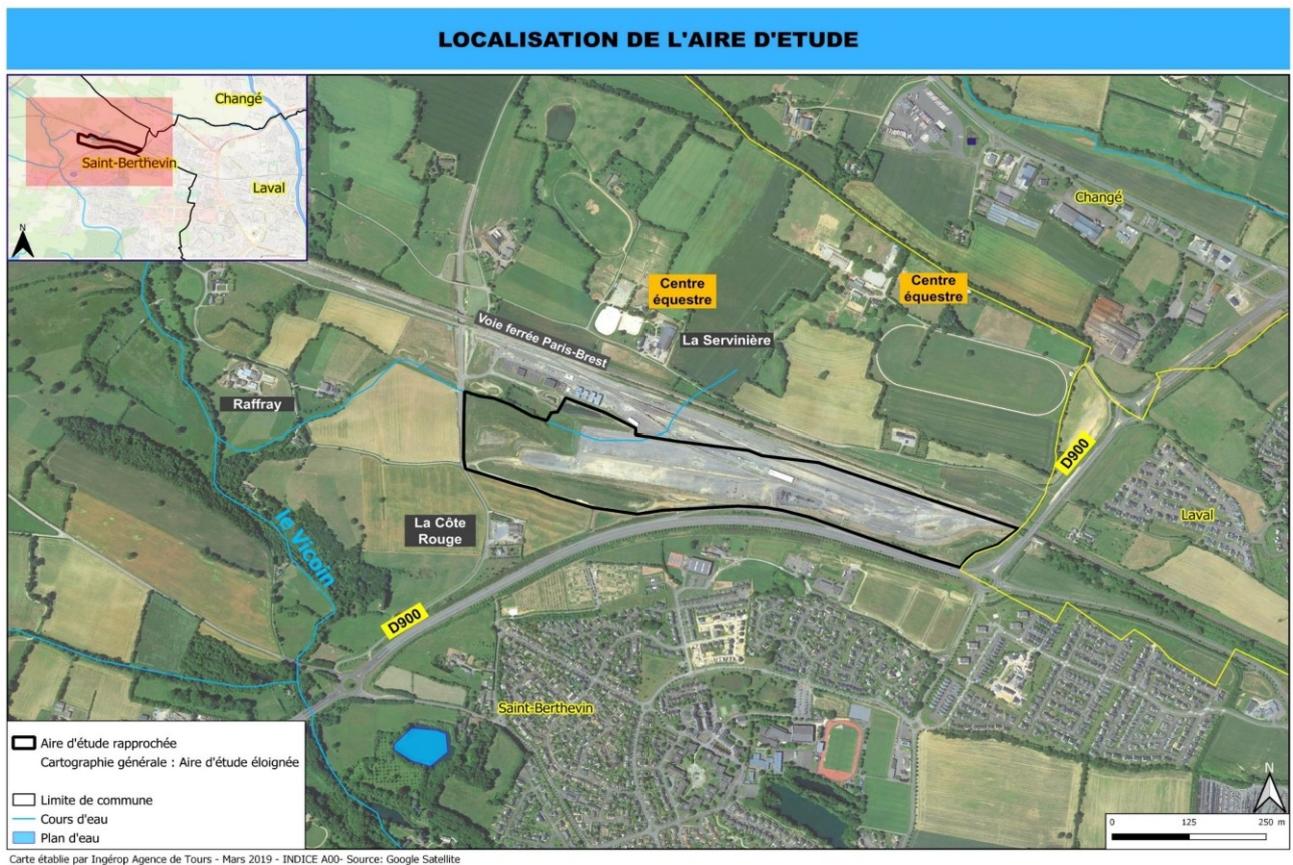


Figure 2: Carte extraite du dossier d'évaluation environnementale – pièce B.02 – page 18

La MRAe relève que l'opération de plateforme présentée comme un « projet » par le dossier ne trouve sa pertinence qu'au regard de ce contexte, qui nécessite la réalisation de divers raccordements aux réseaux de transports existants.

Ainsi, la plateforme et, ses divers raccordements aux réseaux de transports existants sont indissociables et présentent des interférences susceptibles de prédéterminer les conclusions de l'évaluation de leurs impacts environnementaux. En conséquence, l'ensemble forme un même projet au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, qui disposent que l'ensemble des opérations appartenant à un même projet, qu'elles soient prévues ou envisagées à court ou long terme, et quel qu'en soit le maître d'ouvrage, doivent faire l'objet d'une évaluation environnementale globale. Cette évaluation environnementale tient compte des informations disponibles progressivement lorsque le projet est échelonné dans le temps, selon les dispositions de l'article L. 122-1-1 (notamment le III) du code de l'environnement.

En revanche, en l'état des informations dont elle dispose, la MRAe considère que le projet d'ensemble, constitué de la plateforme et de ses accès aux réseaux de transports existants, n'est pas strictement lié au développement de la zone d'activité Grand Ouest au motif qu'il n'en constitue qu'un service supplémentaire et qu'il peut desservir d'autres clients.

A contrario, la MRAe considère opportun que toute réactualisation éventuelle de l'étude d'impact de la zone d'activité Grand Ouest intègre une appréciation des impacts de la plateforme de transports combinés qui la dessert en tant qu'aménagement périphérique majeur.

De fait, le dossier présenté à la MRAe comporte une étude d'impact portant uniquement sur la plateforme de transports combinés rail-route. Il devra en conséquence être repris pour produire l'étude d'impact du « projet d'ensemble » constitué de la plateforme et ses divers raccordements aux réseaux de transports existants. A défaut d'une maturité suffisante de l'évaluation environnementale de ces raccordements, l'étude d'impact du projet d'ensemble devra apprécier ces impacts en fonction de l'état de définition des informations d'ores et déjà disponibles.

La MRAe recommande de reprendre et compléter l'ensemble du dossier pour fournir à l'enquête publique une étude d'impact unique, évaluant les incidences du « projet d'ensemble », défini par la plateforme de transports combinés rail-route et ses divers raccordements aux réseaux de transports existants.

1.2 – Présentation de la plateforme de transports combinés rail-route et de ses aménagements

Le projet de plateforme prévoit :

- la création de trois voies ferrées (une centrale permettant les manœuvres et la séparation des wagons, et deux pour la distribution et le chargement-déchargement des wagons, représentant un linéaire total de voies de 2 500 m),
- la création d'un « grill machine » aux extrémités des voies pour les manœuvres et le stationnement des locomotives,
- l'aménagement de deux espaces de manœuvre et de transit des engins de levage (reach-stackers),
- l'aménagement de deux zones de chargement-déchargement des camions,
- l'aménagement d'aires de stockage des conteneurs,
- la réalisation des voies de circulation périphérique pour les camions,
- la réalisation des zones de stationnement pour les poids lourds et les véhicules légers,

- l'installation d'une station-service et d'une cuve à fioul (capacité de 10 000 l) pour les locotracteurs et les engins de levage,
- la réutilisation, après adaptation, d'un bassin de rétention des eaux pluviales existant,
- la construction de locaux administratifs (dimensionnés pour 10 personnes),
- la construction d'un local de gardiennage avec vidéosurveillance du site,
- l'évolution de l'accès au réseau routier et le branchement au réseau ferré.

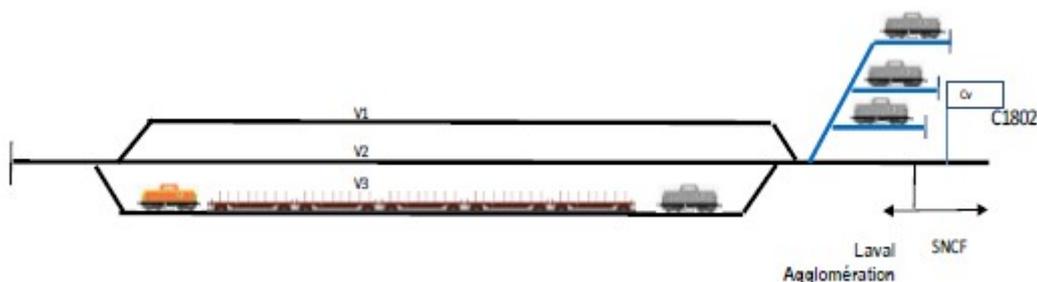


Figure 3: Trois voies ferrées et grill machine - Schéma extrait de la notice explicative – pièce A – page 9

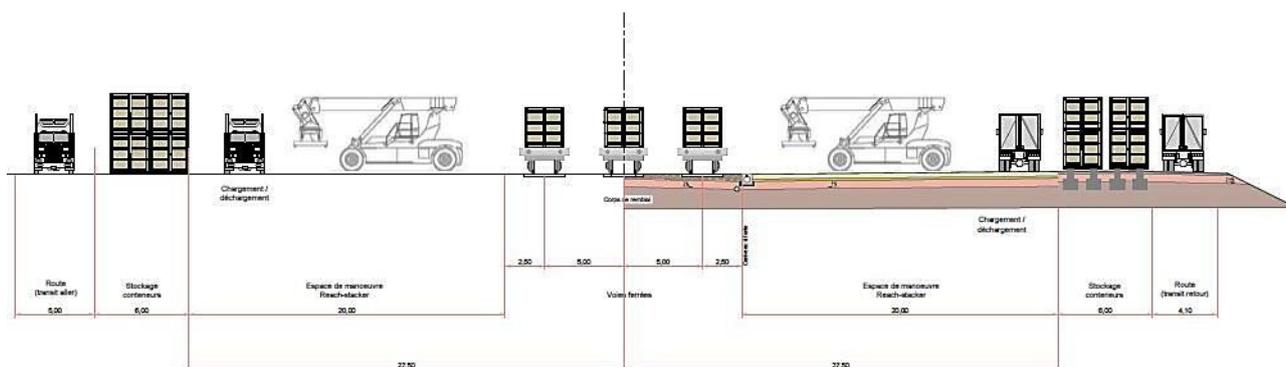


Figure 4: Profil en travers de la plateforme logistique - Schéma extrait de la notice explicative – pièce A – page 10

S'agissant de l'accès au réseau routier, le dossier prévoit :

- en "phase provisoire", c'est-à-dire pendant la phase de chantier et à la mise en service du projet (fin 2021 selon le calendrier prévisionnel), la réutilisation de l'accès existant sur la RD 900 au sud de l'ancienne plateforme LGV,
- en "phase définitive", l'aménagement d'un nouvel accès, à l'ouest de la plateforme, sur un barreau de liaison entre la RD 900 et la RD 31 en cours d'étude (maîtrise d'ouvrage du Conseil départemental de la Mayenne) et dont la mise en service prévisionnelle est projetée à 2024 ; à ce stade du projet cependant, le dossier ne définit ni n'esquisse le principe même de cet accès, et il ne précise pas s'il s'ajoutera ou s'il se subsistera à celui existant sur la RD 900.

S'agissant du branchement au réseau ferré, le dossier prévoit :

- dans un premier temps, une « solution transitoire » de raccordement de la plateforme sur l'embranchement existant d'OPERE (base de maintenance de la LGV), en frange nord-ouest du projet,
- puis une « solution définitive », à échéance prévisionnelle 2023/2024, consistant en la mise en œuvre par la SNCF d'un embranchement ferroviaire dédié sur le Réseau Ferroviaire National (avec motorisation pour qu'il puisse être télécommandé depuis la gare de Laval) ; à ce stade du projet, cet embranchement n'est pas identifié ni localisé.

Par ailleurs, les modalités techniques accompagnant le branchement au réseau ferré sont présentées comme encore à l'étude, et le dossier ne tranche pas entre les solutions évoquées d'électrification de la tête de faisceau et d'utilisation de locotracteurs thermiques ou de locotracteurs bimodes.

Enfin, la description du projet précise que deux voies ferrées de chargement-déchargement de la plateforme sont prévues en tranche ferme, et la troisième en tranche conditionnelle.

Le projet permettra d'accueillir par jour 2 trains entiers (soit 53 wagons) et 106 poids lourds (PL).

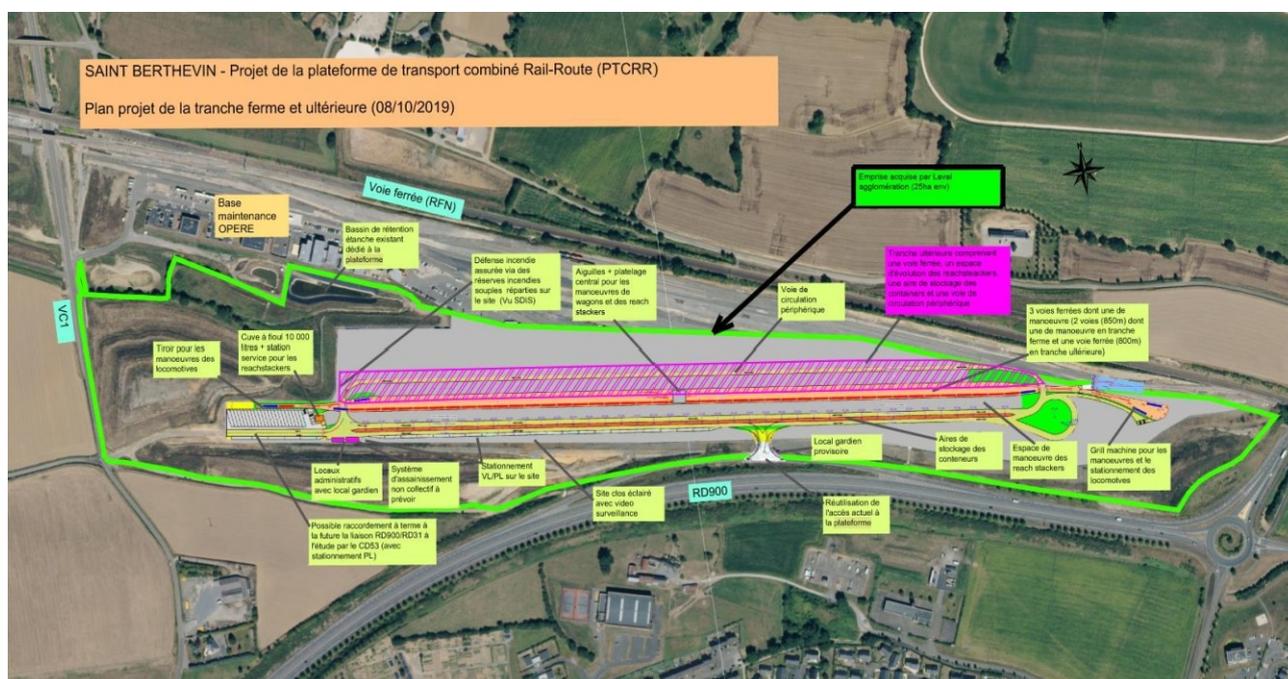


Figure 5: Plan d'aménagement général du projet - Extrait de la notice explicative – pièce A – p.8

Le dossier précise le cadre réglementaire dans lequel s'inscrit le projet :

- étude d'impact en application des articles R.122-2 et suivants du code de l'Environnement,
- concertation préalable en application des articles L.103-2 et suivants du code de l'Urbanisme et de l'article L.122-1 du code de l'Environnement,
- enquête publique en application de l'article R.122-9 du code de l'Environnement,
- déclaration de projet en application de l'article L.126-1 du code de l'Environnement,
- évaluation des incidences Natura 2000 en application des articles L.414-4 et R.414-19 du code de l'Environnement,

- porter à connaissance au titre de la loi sur l'Eau en application de l'article R.214-1 à 6 du code de l'Environnement,
- permis de construire relatif à la mise en place de locaux administratifs pour le fonctionnement de la plateforme.

2 – Les principaux enjeux du « projet » au titre de l'évaluation environnementale

Compte tenu du choix d'implantation du projet sur une plateforme déjà existante, au caractère largement anthropisé, la MRAe limitera son analyse aux enjeux environnementaux principaux suivants :

- la qualité de l'air ;
- la maîtrise des émissions de gaz à effet de serre dans un projet fondé sur la multimodalité ;
- la maîtrise des nuisances sonores ;
- la préservation des milieux naturels proches.

3 – Qualité de l'étude d'impact et prise en compte de l'environnement

La MRAe formule ci-après des remarques et émet des recommandations à partir de l'étude d'impact présentée. Celle-ci ne couvrant pas le projet d'ensemble, la portée de cet avis est limitée au contenu des documents fournis pour la seule plateforme. Il relève au fil des thématiques traitées les lacunes que présente l'analyse des impacts du fait de l'absence de vision globale du projet d'ensemble.

Le dossier présenté à l'autorité environnementale est constitué d'une notice explicative présentant le projet, et d'un document d'évaluation environnementale regroupant l'analyse de l'état initial de l'environnement, les incidences notables du projet et les mesures éviter-réduire-compenser (ERC), l'évaluation des incidences sur les sites Natura 2000, les éléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet avec les documents cadres, le résumé non technique, l'identification des méthodes et des auteurs de l'étude.

3.1 – Analyse de l'état initial

Le dossier doit présenter une analyse de l'état initial et de ses évolutions, ceci de manière à dégager les principaux enjeux à prendre en compte dans l'examen des impacts du projet sur l'environnement.

Globalement, l'analyse est proportionnée aux enjeux liés au périmètre d'implantation du projet, mais elle n'explore pas suffisamment ceux qui sont associés au champ des déplacements induits par la plateforme rail-route.

Le projet s'implante en zone péri-urbaine, sur un terrain entièrement terrassé, de topographie plane, décaissé par rapport à la RD 900 qui le longe au sud et à l'est. Des lotissements d'habitations se trouvent à environ 200 à 250 m de l'autre côté de la RD 900 ; ils en sont séparés à

l'est par une prairie, et au sud par une aire d'accueil des gens du voyage, une caserne de pompiers, des cours de tennis et des jardins familiaux.

Au nord, la LGV et la base de maintenance OPERE séparent le projet de terrains agricoles et d'enclaves accueillant plusieurs centres équestres. À l'ouest et au sud-ouest dominant des prairies et des terres céréalières. Les habitations isolées les plus proches sont à environ 125 m (la Côte-Rouge, au sud-ouest), 225 m (la Savinière, au nord), 350 à plus de 500 m (la Rouairie au nord-ouest, la Baderie et Raffray à l'ouest).

En reprenant les résultats de l'étude en cours (2019) pour la liaison RD 900 – RD 31 (qui cependant n'est pas versée au dossier), l'état initial conclut à une zone d'ambiance sonore modérée pour le site du projet de plateforme. Il précise que la voie ferrée et la RD 900 sont classées au titre du classement sonore des infrastructures de transports terrestres². Un merlon planté et sa couverture végétale réduisent les perceptions sonores et visuelles entre la RD 900 et les zones de logements au sud.

L'analyse de l'ambiance sonore gagnerait aussi à être complétée par les résultats des cartes de bruit stratégiques des infrastructures routières et ferroviaires qui ont été révisées par arrêté préfectoral du 11 décembre 2018³.

Les sites Natura 2000 les plus proches sont situés à 17 et 30 km de la zone d'étude.

Dans un rayon de 10 km autour du projet, l'analyse de l'état initial décrit sept zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 1 (la plus proche distante de 500 m, les suivantes entre 3 et 9 km), et une ZNIEFF de type 2 (distante de 6,5 km).

Les prospections faune-flore réalisées en 2019 n'ont recensé aucun habitat d'intérêt communautaire ou patrimonial, ni aucune espèce végétale inventoriée dans l'emprise des travaux du projet.

Cependant, à son voisinage immédiat, sur la partie ouest du périmètre retenu de la plateforme, elles identifient un ensemble composé de prairies pâturées et de haies arborées, d'un ruisseau affluent du Vicoin, de sa ripisylve et d'une zone humide attenante, qui constituent un réservoir de biodiversité et un corridor écologique de fonctionnalité locale pour la faune et la flore inféodée aux milieux aquatiques, humides et bocagers (Saule cendré pour la flore patrimoniale, Crapaud Alyte accoucheur, Grenouille agile et Grenouille commune pour les batraciens, Agrion de Mercure pour les insectes, en particulier). L'étude précise que cet ensemble est également en connexion avec les réservoirs et corridors d'importance régionale présents alentours, et en particulier la ZNIEFF de type 1 « Vallée du Vicoin à Saint-Berthevin » (à 500 m à l'ouest).

Elle conclut à un enjeu moyen à faible pour ce secteur d'intérêt, en considérant qu'il se situe en dehors des emprises prévues de travaux. L'appréciation de ce niveau d'enjeu ne semble toutefois pas prendre en compte la perspective d'aménagement d'un nouvel accès de la plateforme vers l'ouest pour rejoindre le projet de liaison RD 900 – RD 31. Ce point sera développé au chapitre 3.3 du présent avis.

2 Toutefois l'arrêté préfectoral du 9 novembre 2009, auquel il est fait mention, a été révisé par l'arrêté préfectoral du 21 novembre 2019.

3 En application de l'arrêté ministériel du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement, et de la directive n°2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement, modifiée par la directive (UE) 2015-996 du 19 mai 2015.

De plus, le Crapaud Alyte accoucheur est également repéré au niveau du bassin de gestion des eaux pluviales existant, situé aux abords immédiats au nord de ce secteur d'intérêt.

L'étude relativise l'activité de nourriture observée sur la plateforme pour les chiroptères (Pipistrelle de Kuhl, Pipistrelle commune, Pipistrelle de Nathusius), en témoignant d'une plus grande attractivité des milieux naturels connexes du complexe bocager humide, en lien avec le corridor écologique connecté à la ZNIEFF « Vallée du Vicoin à Saint-Berthevin ».

À l'échelle de l'ensemble de la zone d'étude, l'inventaire faune identifie également la présence du Lézard des murailles, ainsi que d'espèces avifaunes patrimoniales (Chevêche d'Athena, Verdier d'Europe, Linotte mélodieuse, Tarier pâtre, Alouette des Champs). Enfin, l'ancienne plateforme ferroviaire constitue un milieu de substitution (compte tenu de son anthropisation) pour la reproduction du Petit Gravelot.

Le dossier précise qu'en dehors du secteur évoqué plus haut, le ruisseau (affluent du Vicoin) qui traverse la plateforme a été en grande partie canalisé et busé au cours de l'aménagement de la base de travaux LGV.

L'aire d'étude ne recoupe pas de périmètre de protection de captage d'eau potable, et elle n'est pas située en secteur soumis à un risque d'inondation.

Le secteur d'étude n'est pas concerné par des risques technologiques en dehors de celui lié au transport de matières dangereuses sur la RD 900.

Le dossier décrit un environnement agricole et industriel ouvert maillé de zones rudérales (talus, délaissés, etc.) de faible sensibilité paysagère, qui ne présente pas d'enjeu de co-visibilité avec le patrimoine historique. Il identifie une zone de sensibilité archéologique à l'ouest du secteur d'étude, en précisant qu'elle a été traitée dans le cadre du projet LGV.

Par ailleurs, le dossier précise que la plateforme de Saint-Berthevin « apportera une offre de transport ferroviaire à toutes les entreprises positionnées dans un périmètre de plus de 70 km et celles du Grand Ouest ». Cela représente un rayon allant de Rennes à l'ouest au Mans à l'est, d'Angers au sud à Avranches ou Flers au nord.

Compte tenu de la nature même du projet d'ensemble et de son rayon d'action ainsi défini, il est attendu de l'état initial qu'il appréhende le réseau d'infrastructures routières à une échelle plus large que celle de l'agglomération lavalloise, et de manière plus approfondie que la seule présentation d'une carte du réseau (qui de plus ne couvre pas les communes de Bonchamp et Argentré ni le projet de parc d'activités Grand Ouest, ex-PDELM). Cet état gagnerait à être complété par l'identification des principales zones d'activités existantes ou projetées dans le rayon d'influence du projet.

La MRAe recommande de compléter l'analyse de l'état initial de l'environnement de manière :

- ***à permettre d'appréhender le réseau structurant d'infrastructures routières et d'équipements d'activités susceptibles d'être concernés dans le rayon d'influence du projet,***
- ***à mieux objectiver l'ambiance sonore autour du projet.***



Figure 6: Carte de positionnement du projet - Extraite du dossier d'évaluation environnementale – pièce B.02 – page 49

L'aperçu de l'évolution probable de l'environnement en absence de mise en œuvre du projet évoque succinctement :

- un accroissement de la pollution de l'air avec l'utilisation sur de grandes distances de poids lourds plutôt que de transports ferrés, sans présentation d'hypothèses de quantification toutefois,
- un développement de la végétation et une propagation d'espèces invasives à fort potentiel colonisateur sur le site laissé en friche,
- pour les riverains, un risque de perturbation lié aux usages intrusifs et non canalisés d'une zone désaffectée.

3.2 – Justification des choix du projet et compatibilité avec les documents cadres

La justification des choix du projet est abordée par la notice explicative, dans le chapitre « objectifs et justification de l'intérêt général de l'opération ».

Elle valorise la localisation stratégique de Laval agglomération, présentée comme seule agglomération de l'ouest permettant aux transporteurs de faire l'aller-retour vers Paris ou vers Brest en une journée, et par conséquent seule susceptible d'y constituer une base à vocation interrégionale et de capter un flux logistique aussi important.

Elle argumente de l'alternative fiable et performante du transport ferré de marchandises longues distances par-rapport au transport routier, avec une sécurité élevée et un coût écologique moindre.

Ces principes affichés mériteraient toutefois d'être étayés par des éléments d'étude de faisabilité de nature à mieux identifier les flux - existants ou projetés - de marchandises susceptibles d'être reportés sur le rail depuis la plateforme d'échanges ou jusqu'à elle, ainsi qu'une évaluation dynamique des besoins.

Le dossier explicite l'opportunité de s'implanter sur une ancienne plateforme de base de travaux LGV, dans la mesure où celle-ci est en partie déjà aménagée, et où elle permettra une mise en activité rapide, à des coûts de réalisation concurrentiels.

Il rappelle le contexte du projet de parc d'activités Grand Ouest (sur les communes d'Argentré et de Bonchamp), et la décision d'en déporter l'offre ferroviaire initiale sur l'ancienne base LGV de Saint-Berthevin, en justifiant d'une liaison autoroutière aisée (A 81) entre les deux projets, d'une opportunité économique (coût d'aménagement de la plateforme rail-route estimé deux fois moindre) et d'une opportunité technique (pas d'infrastructures de liaison à créer). Ce dernier point mériterait toutefois d'être nuancé, considérant d'une part la création à échéance 2024 d'un nouvel accès routier vers l'ouest, et d'autre part le phasage – en solution transitoire et solution définitive en 2023-2024 – du branchement au réseau ferré.

Le dossier aborde ensuite l'articulation et la compatibilité du projet avec divers schémas et plans.

Il relève les caractéristiques du projet démontrant qu'il n'entre pas en contradiction avec les orientations et objectifs du schéma directeur d'aménagement et de gestion de l'eau (SDAGE) Loire-Bretagne 2016-2021 (approuvé en novembre 2015) et du schéma d'aménagement et de gestion de l'eau (SAGE) du bassin versant de la Mayenne (approuvé en décembre 2014).

Au regard des objectifs et orientations du schéma régional climat air énergie (SRCAE) des Pays-de-la-Loire adopté en avril 2014, il argumente de l'absence de hausse significative des émissions de gaz à effet de serre induite par le projet, celui-ci constituant au contraire une réponse à la saturation des infrastructures routières et une alternative de transport plus écologique.

Le dossier examine la situation du projet par rapport au schéma régional de cohérence écologique (SRCE) adopté en octobre 2015, et considère qu'il n'entraîne pas de modification notable de la perméabilité écologique au droit du site. Ce point est approfondi au chapitre 3.3 du présent avis. Par ailleurs, le dossier gagnerait à préciser que les éléments du SRCE sont réputés être pris en compte au niveau du schéma de cohérence territoriale (SCoT) des Pays de Laval et de Loiron puis déclinés à l'échelle du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de Laval agglomération.

En faisant référence au plan départemental de prévention et de gestion des déchets issus du bâtiment et des travaux publics de la Mayenne, approuvé en février 2015, le dossier renvoie au descriptif des mesures visant à minimiser la production de déchets sur le chantier et à favoriser la valorisation des déchets produits.

Il cite le plan de gestion du risque inondation (PGRI) Loire-Bretagne 2016-2021 approuvé en novembre 2015, et précise que le site d'implantation du projet n'est pas concerné par ce risque.

Le dossier traite du schéma de cohérence territoriale des Pays de Laval et de Loiron. Toutefois, celui-ci ne s'impose pas directement au projet. L'analyse de la compatibilité vis-à-vis du SCoT s'opère par l'intermédiaire du PLUi avec lequel le projet doit s'inscrire en conformité par rapport aux règles d'urbanisme qui y sont édictées.

Cette analyse de conformité est esquissée à la fois par rapport au PLU de Saint-Berthevin approuvé en novembre 2017 et quatre fois modifié, et par rapport au projet arrêté de PLUi de Laval agglomération, avant son approbation⁴. Le PLUi de Laval agglomération ayant été approuvé le 16 décembre 2019, elle sera nécessairement appréciée par le service instructeur de la collectivité en charge de délivrer le permis de construire.

3.3 – Analyse des effets du projet et des mesures destinées à éviter, réduire voire compenser ces effets.

Milieu naturel

Sur l'emprise de la plateforme existante, l'impact lié au dérangement d'espèces et à la destruction accidentelle d'individus (avifaune ou insectes) est mesuré faible, en considérant d'une part le fort degré d'anthropisation des habitats, et d'autre part la capacité des espèces concernées à réinvestir les milieux naturels connexes. Il est cependant jugé modéré, s'agissant d'un milieu de reproduction de substitution pour le Petit Gravelot.

Aux abords de la plateforme existante, l'analyse des incidences notables décrit :

- un impact modéré en cas d'altération du milieu humide abritant l'espèce patrimoniale du Saule cendré (à l'ouest du site),
- un impact modéré en cas de pollution de l'eau ou plus largement d'altération de la qualité des habitats naturels accueillant des espèces protégées à fort enjeu, comme l'Agrion de Mercure et l'Alyte accoucheur (milieu humide et bassin de gestion des eaux pluviales à l'ouest du site).

Par prolongement, un impact sur le milieu humide à l'ouest de l'emprise de la plateforme est susceptible de dégrader les fonctionnalités écologiques des corridors identifiés en connexion avec les milieux bocagers, les milieux aquatiques et les milieux humides proches, en particulier ceux de la ZNIEFF de type 1 « Vallée du Vicoin à Saint-Berthevin ».

Pour la phase chantier, l'étude justifie :

- d'une limitation stricte des emprises de travaux, qui évite les secteurs sensibles, les balises et les clôtures pour les mettre en défens, et prévoit un grillage pour les amphibiens,
- d'un calendrier de travaux excluant la période entre début avril et mi-août, afin de tenir compte du cycle biologique des oiseaux (Petit Gravelot) et des amphibiens (Alyte accoucheur),
- d'un suivi environnemental de chantier assuré par un écologue,
- de la réalisation, en complément du bassin de gestion des eaux pluviales existant, d'un réseau d'assainissement provisoire avant le début des terrassements, et de la mise en place d'un protocole d'intervention en cas de pollution accidentelle.

Avant l'exploitation du site, le renforcement du dispositif existant de gestion des eaux pluviales par la mise en place d'équipements complémentaires (délestage, séparateur d'hydrocarbures, by-pass)

⁴ Le projet de PLUi de Laval agglomération a fait l'objet d'un avis de la MRAe en date du 13 juin 2019.

permettra de mieux assurer le confinement et le traitement d'une pollution accidentelle (déversement d'un produit toxique ou polluant).

S'agissant des impacts hors travaux sur les milieux naturels à enjeux situés à l'ouest de l'emprise de la plateforme et les corridors écologiques associés, le dossier argumente que le projet évitera ces milieux identifiés et que la poursuite de l'actuelle gestion des dépendances vertes conduite par éco-pâturage permettra de les préserver et d'en maintenir l'ouverture.

Toutefois il est attendu de l'étude qu'elle approfondisse ces aspects au regard de la « solution définitive » de création d'accès du projet par l'ouest vers la future liaison RD 900 – RD 31, de manière à identifier les incidences potentielles de cette solution sur les zones à enjeux et sur les continuités écologiques identifiées, et à déterminer les mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation (ERC) de nature à en garantir la prise en compte.

Par ailleurs, la clôture et le grillage pour les amphibiens prévus en phase travaux mériteraient d'être maintenus pendant le fonctionnement de la plateforme.

La MRAe recommande d'explorer :

- ***les incidences et les mesures ERC relatives aux enjeux de préservation des milieux naturels identifiés à l'ouest de la plateforme dans la perspective de la création d'un accès routier sur la voie de liaison RD 900 – RD 31 en cours d'étude ;***
- ***de même, les incidences et les mesures ERC éventuelles relatives à la création du raccordement définitif de la plateforme au réseau ferré national.***

Natura 2000

Le dossier argumente de la distance (17 et 30 km) des zones Natura 2000 les plus proches et de l'absence de connexions du site d'implantation avec le réseau écologique Natura 2000 pour considérer que le projet n'aura pas d'effet notable sur l'état de conservation des habitats et des espèces d'intérêt communautaire ayant justifié la désignation des sites Natura 2000 identifiés.

Cette conclusion n'appelle pas d'observation de la MRAe.

Environnement humain

Les nuisances potentielles du projet sur son environnement humain concernent essentiellement la zone résidentielle à environ 200 m au sud (quartier de l'Eglanière) et à l'est, et l'habitat diffus présent dans un rayon de 125 à 500 m au sud-ouest, à l'ouest et au nord-ouest.

Le projet prévoit les mesures communes de nature à limiter ces nuisances pendant la phase de chantier (horaires de travaux, implantations du matériel à distance des habitations, capotage du matériel bruyant, limitation de vitesse de circulation des engins, etc).

S'agissant de la phase d'exploitation du projet, l'étude précise que la plateforme de transports combinés rail-route aura une capacité d'accueil de 106 poids lourds et de 2 trains de fret par jour.

Du point de vue des nuisances sonores, le dossier considère que le projet n'induirait aucune modification significative des ambiances actuelles, en argumentant de son éloignement par rapport aux zones densément bâties, de la limitation des vitesses de circulation sur le site, de la faiblesse relative des trafics engendrés, et du choix d'implantation sur une plateforme ayant servi de base de travaux de la LGV.

Toutefois, cette affirmation n'est pas étayée par une étude acoustique de simulation ou de modélisation des impacts du projet, prenant en compte les bruits liés aux trafics générés de poids lourds et de trains, mais aussi aux activités même de transbordement des containers (signalements sonores des manœuvres des engins par exemple), selon les horaires d'activité de la plateforme.

Il est attendu de l'étude qu'elle analyse de manière objectivée la prise en compte des enjeux de protection des habitations riveraines contre les nuisances sonores potentielles engendrées par l'exploitation de la plateforme d'échanges, ainsi que par la création en "solution définitive" de l'accès par l'ouest vers la future liaison RD 900 – RD 31 (susceptible d'impacter plus particulièrement l'habitat riverain diffus présent du sud-ouest au nord-ouest du projet). De plus, selon le tracé de la future liaison RD 900 – RD 31, certaines maisons pourraient éventuellement connaître des impacts cumulés.

La MRAe recommande de compléter le dossier par une étude acoustique de nature à mesurer les incidences potentielles du projet et à déterminer les mesures ERC relatives aux nuisances sonores sur les habitations riveraines.

Du point de vue de la qualité de l'air, l'étude qualifie l'impact sanitaire de faible voire nul, en considérant que les caractéristiques du site, en particulier sa situation en zone périurbaine peu urbanisée, sont favorables à une dispersion rapide des émissions et polluants atmosphériques émis par le flux limité de nouveaux poids lourds. Elle gagnerait à mieux étayer cette affirmation, et à en approfondir l'examen notamment au regard de la solution d'accès par l'ouest vers la future liaison RD 900 – RD 31.

Il convient de préciser qu'évoquant les effets cumulés avec le projet de liaison RD 900 – RD 31, le dossier indique qu'ils "concernent principalement la qualité de vie des riverains (augmentation de la circulation, nuisances sonores et pollution de l'air)". Il en a ainsi bien déterminé le champ, sans pour autant en développer l'analyse.

Par ailleurs, s'appuyant pour l'essentiel sur le principe de reprise des équipements de gestion des eaux pluviales existants sur l'ancienne base LGV, l'étude ne précise pas suffisamment quelles évolutions le projet prévoit d'y apporter, ni ne démontre l'adaptation du nouveau projet d'aménagement aux futures conditions de ruissellement.

La MRAe recommande de compléter le dossier pour démontrer que le projet garantit une gestion adaptée des eaux pluviales.

Déplacements

À grande échelle, comprise entre Paris et Brest, le projet vise le report sur rail d'une part de transports de marchandises autrement effectués en poids lourds, à équivalence de 2 trains de fret (53 wagons) par jour. Le dossier précise, à titre indicatif :

- que pour 1 tonne de marchandise transportée, une locomotive électrique rejette environ 24 fois moins de CO₂ qu'un camion,
- qu'un train complet, pouvant transporter entre 1 500 et 1 800 tonnes, réalise un gain de 54 tonnes de rejet de CO₂ sur un trajet de 500 km.

À échelle plus réduite, dans un rayon de l'ordre de 75 km, le projet est susceptible de concentrer le trafic routier de 106 poids lourds par jour.

L'analyse des impacts des déplacements de 106 poids lourds se limite à considérer leur faible proportion au regard du trafic actuel de l'autoroute A 81, qui est de 9 000 véhicules par jour, dont 1 980 poids lourds. La MRAe observe que cela représente tout de même une augmentation de plus 5 % du nombre de poids lourds fréquentant l'autoroute.

Par ailleurs, les déplacements de poids lourds depuis la plateforme du projet ou pour la rejoindre ont a priori vocation à se diversifier, sans même tous emprunter l'autoroute.

L'identification des axes routiers structurants dans un périmètre de 75 km autour de Laval, l'explicitation des principaux trajets projetés les liant à la plateforme, l'identification des trafics actuels et de leurs dynamiques estimées au long de ces trajets, représenteraient par exemple des éléments de connaissance constitutifs de la fonctionnalité du projet, de nature à mieux objectiver l'analyse de ses impacts. Ces éléments pourraient de plus être enrichis par le repérage éventuel d'autres plateformes logistiques dans le même rayon d'action, et par une analyse approfondie des zones d'activités existantes et projetées au moins à l'échelle de l'agglomération lavalloise (le projet de parc d'activités Grand ouest compris).

De manière plus ponctuelle, même si au chapitre des impacts cumulés le dossier affirme que « le projet de PTCRR n'est pas dimensionnant vis-à-vis des impacts de la liaison RD 900 - RD 31 », le dossier gagnerait à préciser son analyse dans la perspective de la réalisation de l'accès routier définitif par le barreau de liaison RD 900 – RD 31 en cours d'étude.

La MRAe recommande de compléter le dossier par une analyse des impacts positifs et négatifs relatifs à la modification du transport des marchandises induite par le projet dans son aire d'influence.

Effets cumulés

Outre le projet de liaison RD 900 – RD 31 déjà évoqué, le dossier identifie plusieurs projets d'aménagement répertoriés sur les communes proches.

Il argumente l'absence d'effets cumulés du projet avec le parc d'activités de déchets Séché Eco-industries à Changé et la ZAC LGV à Laval, compte tenu de leur éloignement, de la nature et de la localisation de leurs impacts.

3.4 – Étude de dangers

Le dossier indique que « les analyses sont en cours pour caractériser la nécessité d'une étude de danger pour le projet de plateforme de transports combinés rail-route en application des articles R.551-1 et suivants du code de l'Environnement, ainsi que l'article L.181-25 du même code imposant une étude de danger pour les projets soumis à autorisation environnementale comportant un volet qui relève du 2° de l'article L.181-1 (ICPE) ».

La MRAe observe que si les conclusions de ces analyses en cours caractérisent effectivement la nécessité d'une étude de danger pour le projet, cette étude devrait être portée au présent dossier.

3.5 – Résumé non technique et analyse des méthodes

Le résumé non technique reprend les éléments de contexte et la présentation du projet. Celle-ci gagnerait à être plus claire sur les notions de découpage en tranches, solutions transitoire et définitive. Le traitement synthétique de l'état initial mérite une illustration permettant de localiser les enjeux sur le terrain. L'analyse des incidences et des mesures reprend pour l'essentiel les tableaux synthétiques proposés dans l'étude par thématique.

L'exposé des méthodes est développé tout au long du dossier au travers de chaque thématique ainsi que dans le chapitre B.06 « méthodes utilisées pour établir l'état initial et évaluer les incidences du projet ».

4 – Conclusion

Le projet aura des impacts positifs en matière d'environnement dans la mesure où il contribuera à la mise en œuvre du principe de transport combiné rail-route et au report modal de marchandises, en réutilisant de plus une emprise déjà fortement anthropisée. Ces impacts positifs sont insuffisamment analysés et exposés alors qu'ils concernent des enjeux majeurs (qualité de l'air, changement climatique, etc.). A ce titre, un bilan carbone du projet d'ensemble aurait été bienvenu pour valoriser ces bénéfices.

Si le dossier traite correctement des impacts du seul projet de plateforme de transports combinés dans l'emprise de l'ancienne base travaux LGV, il doit être complété avant sa présentation en enquête publique par au moins une appréciation structurée des impacts potentiels de ses raccordements aux réseaux de transports existants.

En effet, au-delà de leur principe, les solutions définitives d'accès routier et de branchement au réseau ferroviaire ne sont pas finalisées. Dans ces conditions, en particulier pour la solution d'accès routier par la future liaison RD 900 – RD 31, l'analyse des incidences potentielles du projet et la définition des mesures ERC n'est pas aboutie, au regard des enjeux de protection des habitations riveraines contre les nuisances sonores et de préservation des milieux naturels humides à l'ouest du site d'implantation.

Par ailleurs, la MRAe recommande que le dossier soit complété par :

- une étude acoustique sur les impacts sonores de l'ensemble du projet et par la démonstration d'une gestion adaptée des eaux pluviales ;
- une étude des impacts liés aux déplacements induits par le projet à l'échelle de l'ensemble de son aire d'influence ;
- un argumentaire sur la nécessité ou non de présenter une étude de danger, en regard des marchandises qui auront vocation à transiter par cet équipement d'envergure régionale.

Nantes, le 12 mars 2020

Pour la MRAe des Pays de la Loire, le président,



Daniel FAUVRE