RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

Mission régionale d'autorité environnementale
Pays-de-la-Loire

Avis délibéré
sur le projet de mise en compatibilité par déclaration de projet du plan local d'urbanisme (PLU) du Cellier (44) et sur le projet d'extension du parking de la halte ferroviaire de la commune

n° : PDL-2024-7721

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La MRAe des Pays de la Loire a délibéré en séance collégiale du 11 juin 2024 sur l'avis relatif au projet de mise en compatibilité par déclaration de projet du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune du Cellier (44) lié au projet de réaménagement du parking de sa halte ferroviaire.

En application du règlement intérieur de la MRAe, chacun des membres délibérants atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis. Ont ainsi délibéré sur cet avis : Bernard Abrial, Mireille Amat, Vincent Degrotte , Paul Fattal, Daniel Fauvre, Audrey Joly et Olivier Robinet.

Étaient présents sans voix délibérative : Stéphane Le Moing, représentant de la Division Évaluation Environnementale de la DREAL Pays de la Loire.

La MRAe Pays de la Loire a été saisie pour avis par la communauté de communes du Pays d'Ancenis (COMPA), l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçu le 12 mars 2024 par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) des Pays de la Loire.
Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 104-21 du code de l'urbanisme relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 104-6 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R.104-25 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de trois mois.

Conformément aux dispositions de l'article R.104-24 du même code, la DREAL a consulté par courriel du 15 mars 2024 l'agence régionale de santé des Pays de la Loire, qui a transmis une contribution en date du 18 avril 2024.

Sur la base des travaux préparatoires de la DREAL, et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Pour chaque plan et document soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition de la personne responsable et du public.

Cet avis porte sur la qualité du rapport de présentation restituant l'évaluation environnementale et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou document. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

Le présent avis est publié sur le site des MRAe et sur le site de la DREAL. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

Synthèse de l'Avis

La déclaration de projet emportant mise en compatibilité (MEC) du PLU de la commune du Cellier porte sur le secteur de la halte ferroviaire et vise à faire évoluer les règlements graphique et écrit du PLU en créant le sous-zonage Np1 spécialement conçu pour ce secteur de la commune et à supprimer le tramage le qualifiant de zone humide.

Le projet de réaménagement du parking de la halte s'inscrit dans le programme engagé par la communauté de communes du Pays d'Ancenis (COMPA) qui ambitionne de renforcer l'intermodalité et d'améliorer l'accès aux infrastructures ferroviaires en aménageant les abords des gares et des haltes ferroviaires du territoire. Il se traduit par une augmentation de la capacité du parking existant soit 103 places de stationnement. L'objectif est également de réduire l'imperméabilisation du site et d'assurer la gestion des eaux pluviales, tant en volume avec la mise en place d'un bassin de rétention de 110 m³ qu'en qualité par la maîtrise des éventuelles pollutions avant rejet vers le milieu naturel.

La mise en compatibilité permet d'acter à la fois l'existant et le projet de réaménagement du parking de la halte ferroviaire, mais aussi d'actualiser la délimitation effective de la zone humide. Toutefois, si le parti d'optimisation du parking de la halte actuelle semble réaliste, des précisions doivent être apportées au niveau du dossier. Tout d'abord, le périmètre d'étude est limité à l'emprise du projet ce qui réduit le champ de l'analyse sur des thématiques dont les enjeux, les effets et les impacts peuvent dépasser cette échelle (milieux aquatiques, zones humides, biodiversité…). De même, aucune variante des conditions d'aménagement du site n'est présentée alors même que le projet retenu doit faire la démonstration qu'il est la variante la moins impactante pour l'environnement.

Les données résultant des inventaires naturalistes sont anciennes (cinq ans) et incomplètes pour que soit dressé un état initial circonstancié. Aussi, l'actualisation et l'enrichissement de certaines données favoriseront l'argumentation de certains choix, voire, permettront d'en ajuster certains de façon plus adaptée.

La déclinaison de la séquence Éviter-Réduire-Compenser doit être revue en intégrant les impacts résiduels pour la détermination des mesures compensatoires, qui elles-mêmes sont parfois qualifiées à tort comme telles alors qu'elles relèvent plus de la notion de réduction que de celle de compensation. Le dispositif de suivi et ses conditions de mise en œuvre sont lacunaires puisque ni les indicateurs ni la méthodologie ne sont présentés.

L'évaluation des impacts du projet en matière de changement climatique et son bilan énergétique doivent être appréhendés d'autant qu'il repose sur des choix de mobilité durable et peut inciter au développement de nouveaux modes de déplacement plus vertueux appelant une approche plus large que le seul réaménagement du parking de la halte ferroviaire.

L'ensemble des observations et recommandations de la MRAe est présenté dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

L'évaluation environnementale des projets de documents d'urbanisme est une démarche d'aide à la décision qui contribue au développement durable des territoires. Elle est diligentée au stade de la planification, en amont des projets opérationnels, et vise à repérer de façon préventive les impacts potentiels des orientations et des règles du document d'urbanisme sur l'environnement, à un stade où les infléchissements sont plus aisés à mettre en œuvre. Elle doit contribuer à une bonne prise en compte et à une vision partagée des enjeux environnementaux et permettre de rendre plus lisibles pour le public les choix opérés au regard de leurs éventuels impacts sur l'environnement.

Les textes réglementaires prévoient que certains documents d'urbanisme et leurs procédures d'évolution relèvent obligatoirement de la procédure d'évaluation environnementale ou d'une évaluation environnementale après examen au cas par cas. Le projet d'extension du parking de la halte ferroviaire, porté par la communauté de communes du Pays d'Ancenis, motivant la mise en compatibilité par déclaration de projet du PLU de la commune du Cellier se situant en zones Natura 2000[1] sur lesquelles il est susceptible d'avoir des impacts, la présente procédure d'évolution du PLU du Cellier est soumise à évaluation environnementale systématique.

Ce projet, conduisant à la création de plus de 50 emplacements de stationnement, relève par ailleurs de la rubrique 41 de la nomenclature des projets énoncés à l'article R.122-2 du code de l'environnement le soumettant réglementairement à un examen préalable au cas par cas. La communauté de communes, maître d'ouvrage de la halte ferroviaire, a fait le choix de mener une étude d'impact volontaire pour la partie projet sans passer préalablement par une procédure d'examen au cas par cas.

La communauté de communes a ainsi mis en œuvre une procédure d'évaluation environnementale commune au projet et à l'évolution du PLU.

Le projet d'extension de la halte ferroviaire du Cellier fait en parallèle l'objet d'une déclaration environnementale au titre de la loi sur l'eau et d'une demande de permis d'aménager.

Le présent avis est produit sur la base des documents dont la MRAe a été saisie dans leur version datant de février 2024.

1. Contexte, présentation du territoire, du projet et de la mise en compatibilité par déclaration de projet du PLU du Cellier et de ses principaux enjeux environnementaux

1.1 Contexte et présentation du territoire

La commune du Cellier couvre une superficie de 3 559 hectares, pour une population de 3 984 habitants (INSEE 2020). Elle a vu sa population doubler entre 1968 et 2014 passant de 1 844 à 3 684 habitants. La progression démographique s'est infléchie ensuite avec une croissance limitée à 8 % entre 2014 et 2020. Son plan local d'urbanisme (PLU) a été approuvé le 17 décembre 2013. Il n'a pas fait l'objet d'une évaluation environnementale. La commune est membre de la communauté de communes du Pays d'Ancenis (COMPA) qui regroupe 20 communes.

En tant qu'autorité compétente en matière de mobilités, en accord avec la commune du Cellier, la COMPA porte la procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU afin de

1 Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » codifiée en 2009 et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive "habitats" sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

déclarer d'intérêt général le projet d'extension du parking de la halte ferroviaire et de permettre l'évolution du PLU en conséquence. Le terrain d'implantation du projet appartient à la commune qui assurera la gestion du site. Par convention, la COMPA assure la maîtrise d'ouvrage du projet.

1.2 Présentation du projet et de la mise en compatibilité du PLU du Cellier

Depuis 2007, la COMPA a engagé un programme visant à renforcer l'intermodalité et à améliorer l'accès aux infrastructures ferroviaires en aménageant les abords des gares et des haltes ferroviaires de son territoire. C'est dans ce cadre que s'inscrit le projet de réaménagement et d'extension du parking de la halte ferroviaire du Cellier.

Le projet est situé au sud de la commune, au niveau de la RD 68 qui relie Le Cellier à Mauves-sur-Loire, entre la vallée boisée du Cerny et l'urbanisation en partie en aplomb, dans un secteur d'urbanisation discontinue. La halte actuelle dispose d'un parking de 33 places très sommairement aménagé, d'un accès routier, d'une desserte ferroviaire (Nantes-Ancenis-Saint-Géréon) proposant 38 passages par jour dans les deux sens et l'accès à la ligne de bus 67 (Thouaré-Le-Cellier) assurant 18 passages quotidiens par sens en semaine. Des abris à vélos sont proposés, bien qu'aucune piste cyclable ne soit aménagée sur la RD68.

Des études d'accessibilité ont été réalisées et ont mis en évidence les besoins suivants :

- Reprise du parking actuel et extension ;
- Création de stationnements vélo ;
- Mise aux normes d'accessibilité de l'arrêt de bus TAN[2].

Le projet prévoit une augmentation de la capacité du parking existant, soit 103 places de stationnement dont 2 places pour PMR[3], 8 places minute, 2 places de recharge pour véhicules électriques et 4 places pour les motocycles. L'objectif est également de réduire l'imperméabilisation en recourant notamment à des pavés engazonnés au niveau du stationnement, en consacrant près de 40 % de la surface du parking aux espaces verts. Les différents équipements présents seront maintenus (abri bus, bloc toilettes, conteneurs à déchets), un bassin de rétention enterré de 110 m³ sera positionné sous une partie du stationnement afin de réguler les eaux pluviales et la capacité de l'abri à vélos sera augmentée.

Le projet se positionne en zone naturelle (Nn) « secteur naturel et forestier » du PLU secteur couvrant des sites Natura 2000 et des ZNIEFF, sur l'emplacement réservé n°25 « création de stationnements et équipement public » avec lequel il est cohérent. Par ailleurs, ce secteur est identifié en tant que zone inondable et zone humide. Ainsi, la mise en compatibilité du PLU est rendue nécessaire pour permettre la réalisation du projet.

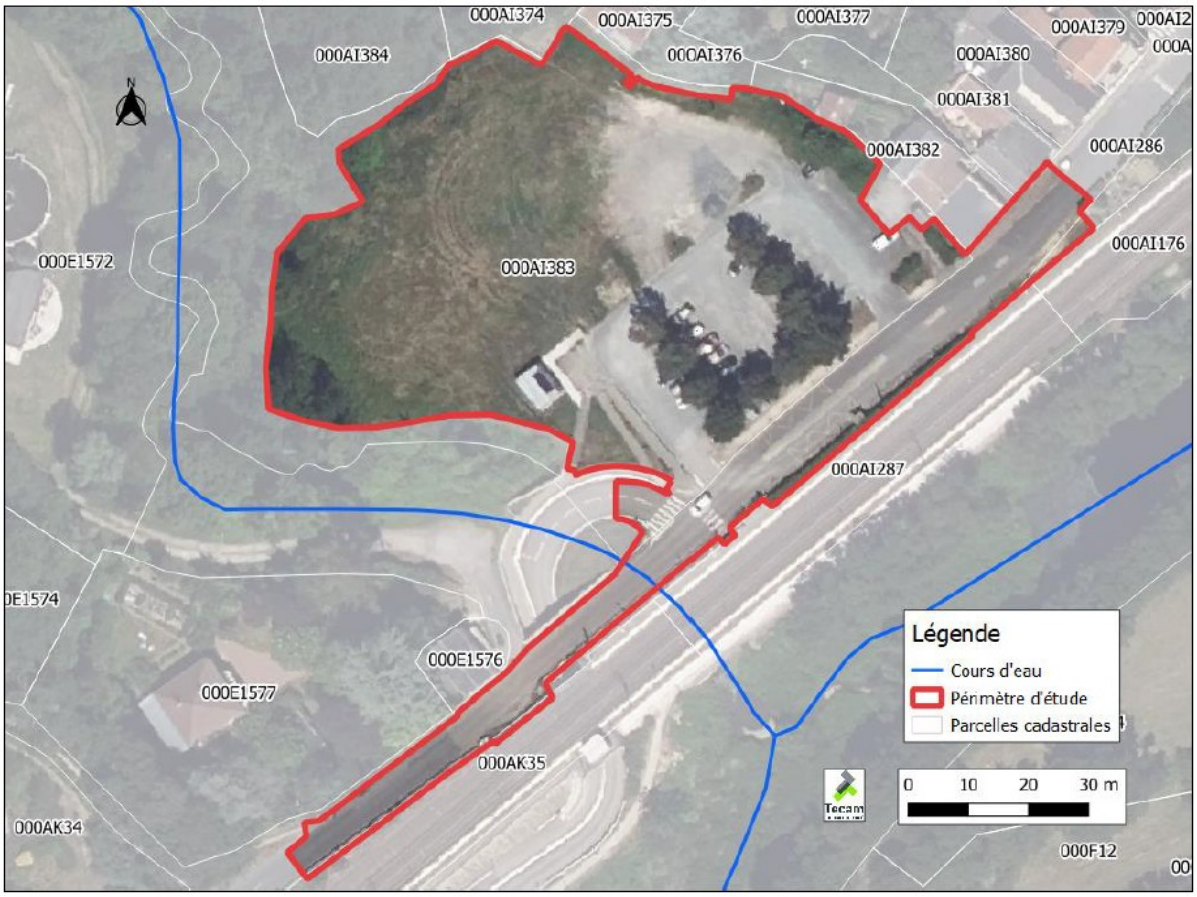
La mise en compatibilité du PLU se traduit par :

- l'évolution du règlement graphique par la requalification de l'emprise du projet en zone Np1, nouveau sous-secteur de la zone Np (aires de stationnement localisées en zone naturelle et forestière), qui couvrira exclusivement le stationnement de la halte ferroviaire ;
- l'évolution du règlement écrit par l'ajustement du propos introductif des dispositions applicables à la zone N par ajout de la zone Np1 ainsi que de l'article 2 (occupations et utilisations soumises à conditions particulières) afin de permettre une capacité maximale de stationnement de 120 places sous condition d'un taux de non-imperméabilisation de 60 % hors voies de circulation ;
- le retrait du tramage qualifiant le secteur de zone humide suite aux investigations conduites ;

Cette procédure de MEC du PLU nécessite que le projet soit déclaré d'intérêt général (voir §2.4).

2 Transports en commun de l'agglomération nantaise devenus Naolib

3 Personne à mobilité réduite



Existant et périmètre d'étude (source : dossier)

Plan de masse du projet (source : dossier)

1.3 Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe

Au regard des effets attendus du fait de la mise en œuvre du plan d'une part, et des sensibilités environnementales du secteur d'implantation d'autre part, les principaux enjeux environnementaux du projet identifiés par la MRAe sont :

- la consommation et l'artificialisation d'espaces naturels ;
- les milieux naturels (zones humides, continuité arborée) et la biodiversité (notamment les espèces protégées) ;
- la gestion des eaux pluviales ;
- la qualité paysagère ;
- la décarbonation du transport de personnes, en favorisant l'utilisation des transports en commun et des modes actifs.

2. Caractère complet et qualité des informations contenues dans le rapport de présentation

Le dossier est constitué d'un seul document comportant le résumé non technique, l'évaluation environnementale de la MEC par DP et du projet ainsi qu'une partie dédiée aux annexes proposant l'étude géotechnique de septembre 2023 et les inventaires faune-flore-zones humides réalisés en 2019. Le document comprend la présentation de la procédure, du projet, du caractère d'intérêt général qu'il revêt, des différentes évolutions induites au niveau du PLU (rédactionnelles et graphiques) et l'analyse des incidences prévisibles de la MEC par DP et du projet sur l'environnement.

Globalement, le document transmis est très structuré, pédagogue et illustré. Il propose une contextualisation tant réglementaire que thématique assez explicite. Un effort a été consenti au niveau de la démonstration de la cohérence du projet d'évolution du PLU et du projet d'extension de la halte ferroviaire avec les documents supra-communaux. Toutefois, le dossier aurait mérité d'actualiser certaines données thématiques précisées ci-après dans le corps de l'avis.

2.1 Diagnostic socio-économique du territoire

Le redimensionnement de la halte ferroviaire vise à répondre à un besoin d'accès à la multimodalité, besoin en progression constante et proportionnelle à l'évolution démographique communale selon le dossier. Ainsi un doublement du nombre de montées/descentes a été enregistré entre 2016 et 2022 avec, en parallèle, un renforcement conséquent de l'offre de TER engagée à compter de fin 2021 par la région, qui escompte une nouvelle augmentation de la fréquentation de l'ordre de 40 %, sans que le dossier n'en précise l'échéance. La halte revêt un positionnement stratégique puisqu'elle dessert la partie ouest du Pays d'Ancenis au contact de l'agglomération nantaise. Aussi, le fait que près de 85 % de la population active travaille dans une autre commune peut constituer une opportunité pour concevoir et développer de nouvelles offres de mobilité au sein de la commune mais surtout à l'échelle inter-communale, en s'appuyant sur des réseaux existants ou des programmes de territoire (ex réseaux pistes cyclables à développer).

Enfin, la pratique d'un stationnement sauvage à proximité immédiate du parking existant est régulièrement constatée et tend à confirmer le besoin d'augmentation des capacités de stationnement ainsi que l'attractivité du site.

2.2 Articulation du projet et de la de mise en compatibilité par déclaration de projet du PLU du Cellier avec les autres plans et programmes

Une attention particulière a été accordée à l'identification et l'analyse des documents cadres

thématiques avec lesquels le projet peut interférer (partie 4 du dossier). S'agissant du SRADDET[4] approuvé le 7 juillet 2022, le projet répond aux objectifs 8 (développer les transports collectifs et leurs usages), 9 (renforcement des pôles multimodaux) et 11 (développer et faciliter l'intermodalité). De même, sa cohérence avec le SCoT du Pays d'Ancenis approuvé le 28 février 2014 (actuellement en cours de révision) a pu être démontrée concernant la volonté d'amélioration de l'intermodalité autour des gares et des haltes ferroviaires dont celle du Cellier identifiée comme un lieu privilégié pour organiser la mobilité des espaces ruraux. Le secteur de réalisation du projet comporte des enjeux forts sur la thématique de l'eau (préservation de la ressource, gestion des eaux pluviales, inondation), aussi les orientations et préconisations des documents de référence que sont le SDAGE[5], le SAGE[6] Estuaire de la Loire et le PGRI[7] ont été examinées. Le PCAET[8] de la COMPA a été approuvé fin 2018. S'il est évoqué, on peut regretter que les objectifs de ses programmes d'actions n'aient pas été plus mobilisés. Néanmoins, l'analyse proposée ne relève pas d'incohérence entre la MEC du PLU et les autres plans et programmes.

2.3 État initial de l'environnement, perspectives d'évolution en l'absence de plan, caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées

Le projet se situe au sud-ouest de la commune, le long de la rue des Mazères à 650 m du bourg de la commune. Le périmètre étudié se limite à une surface de 0,7 ha dont la détermination n'est pas expliquée, ni justifiée (probablement la stricte superficie de l'emplacement réservé n°25). Il semble se limiter à la seule parcelle devant accueillir le projet ce qui compromet le recours à des échelles d'analyse adaptées selon les thématiques abordées et induit le risque d'une analyse tronquée (figure 4 page 45).

Ce choix est d'autant plus étonnant qu'il est établi un état des lieux, tant réglementaire qu'environnemental, assez étoffé et réaliste par rapport au contexte sensible dans lequel le projet s'inscrit (notamment positionnement au sein d'un réservoir de biodiversité qualifié d'important par le schéma régional de cohérence écologique intégré au SRADDET, de deux sites Natura 2000, de deux ZNIEFF et en connexion hydraulique avec deux autres, etc.). Aussi, la définition de différentes aires d'étude intégrant les notions de connexions et de vecteurs d'impacts aurait permis d'appréhender et d'en étudier les éventuels risques de propagation à des échelles plus pertinentes.

Le dossier présente une analyse de l'état initial de l'environnement se fondant sur le projet à l'origine de la déclaration de projet et ses incidences potentielles notables sur l'environnement ou la santé humaine. L'analyse reprend les études thématiques conduites à l'échelle du projet porté par la COMPA. Les remarques les concernant sont formulées dans la suite de l'avis.

La MRAe recommande de définir des aires d'études adaptées aux différentes thématiques abordées afin de pouvoir appréhender les potentiels impacts du projet, directs et indirects, à des échelles adaptées.

2.4 Choix du parti retenu notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement et des solutions de substitution raisonnables

En l'espèce, aucune solution de substitution raisonnable n'est présentée. Si le choix du lieu s'avère logique du fait de la convergence de plusieurs modes de transports sur cette partie de la commune (dessertes routière, ferroviaire, bus), en rapport avec l'existence de la halte ferroviaire, plusieurs variantes d'aménagement du projet auraient utilement dû être présentées afin de démontrer que le

4 Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires
5 Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux de la Loire
6 Schéma d'aménagement et de gestion des eaux
7 Plan de gestion des risques d'inondation
8 Plan climat, air, énergie territorial

choix retenu s'avère le moins impactant d'un point de vue environnemental.

La présente procédure de MEC du PLU nécessite que le projet soit déclaré d'intérêt général. Cette justification est basée sur le besoin de développer la capacité d'accueil de la halte ferroviaire du Cellier afin d'accompagner le renforcement de l'offre ferroviaire par des infrastructures adaptées, d'améliorer les conditions de stationnement dont l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, de développer l'intermodalité et de renforcer la sécurité. Une argumentation chiffrée vise à confirmer les besoins de stationnement en se fondant sur une augmentation de la fréquentation de la halte ferroviaire sur la période 2013-2020 (+50 % avant la crise sanitaire) et sur un renforcement conséquent de l'offre TER fin 2021 par la Région, pouvant entraîner une nouvelle augmentation de la fréquentation de l'ordre de 40 %. Ces données auraient mérité d'être actualisées afin de confirmer la tendance évoquée.

L'intérêt du renforcement des offres d'accès à l'intermodalité est confirmé par les différents documents cadres car il contribue à la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre en limitant le recours aux véhicules individuels.

La notion d'intérêt général du projet peut donc s'apprécier aux regards d'enjeux environnementaux et urbanistiques.

La MRAe recommande :

- ***de produire une démonstration plus étayée concernant les différentes solutions de substitution étudiées avant le choix du projet tel que retenu ;***
- ***d'actualiser les données portant sur la fréquentation et la desserte de la halte ferroviaire par les différents modes de transports.***

2.5 Incidences notables probables du projet de mise en compatibilité par déclaration de projet du PLU du Cellier et mesures pour éviter, réduire et compenser les conséquences

L'analyse de la qualité de l'évaluation environnementale est traitée concomitamment à l'analyse de fond sur la prise en compte de l'environnement en partie 3.

2.6 Évaluation des incidences Natura 2000

La réalisation du projet s'inscrivant intégralement dans des sites Natura 2000, l'analyse de la prise en compte des enjeux environnementaux et l'évaluation des incidences Natura 2000 sont conjointement analysées en partie 3 du présent avis.

2.7 Méthodes et dispositif de suivi

Les méthodes mobilisées pour la conduite de l'évaluation environnementale sont exposées en partie 11 du document. Elles coïncident avec les méthodes classiquement adoptées. Toutefois, la déclinaison de la séquence Éviter-Réduire-Compenser (ERC) et le dispositif de suivi suscitent des interrogations. Ainsi, l'analyse des incidences potentielles du projet sur l'environnement est déclinée selon un déroulé très détaillé et méthodique permettant d'aborder les incidences directes, indirectes et résiduelles des phases « travaux » et « en fonctionnement ». En complément, la démarche ERC et quelques modalités d'accompagnement sont également évoquées. Toutefois, l'approche ERC prête à confusion en positionnant les incidences résiduelles après la définition des mesures ERC. En effet, les mesures compensatoires ont vocation à déterminer les mesures compensant les impacts du projet n'ayant pu être évités et réduits donc les impacts résiduels. Pour rappel, le recours à la compensation n'est pas systématique. Il ne doit être envisagé que lorsque l'évitement et la réduction, étapes préalables devant être privilégiées, n'ont pu être suffisantes pour maîtriser les incidences de la variante la moins impactante d'un projet. Par ailleurs, la qualification de « mesures compensatoires » est plusieurs fois

attribuée à tort. Par exemple, s'agissant de la création d'un ouvrage de rétention des eaux pluviales, qui relève d'une nécessité technique indispensable pour réduire les incidences du projet sur le ruissellement, la qualification de mesure de réduction semble plus pertinente.

Pour l'ensemble des thématiques énumérées, les arguments avancés sont souvent redondants et reposent sur des affirmations ne s'appuyant pas sur des données chiffrées ou très explicites d'où l'impression d'une approche parfois approximative, qui dilue et élude certains approfondissements plus attendus sur les enjeux rattachés au site d'implantation du projet (gestion des eaux pluviales, enjeux naturalistes…).

Enfin, une évaluation du coût global des mesures et travaux est proposée, réparti entre trois postes : sol et sous-sol (terrassement/voirie), hydrologie (gestion des eaux pluviales) et espaces naturels. Aucun dispositif de suivi n'est clairement envisagé dans le dossier (indicateurs, valeurs cibles, conditions de réalisation, durée, méthode, coût détaillé…) hormis l'accompagnement du chantier par le maître d'œuvre et un suivi écologique évoqué (page 194).

La MRAe recommande :

- ***de revoir la mise en œuvre de la séquence ERC en reconsidérant l'analyse des impacts résiduels du projet et en requalifiant de façon plus appropriée la nature des mesures envisagées ;***
- ***de définir les mesures de suivi, leurs conditions de mise en œuvre et d'analyse (méthodologie adoptée, durée, prise en charge…).***

2.8 Résumé non technique

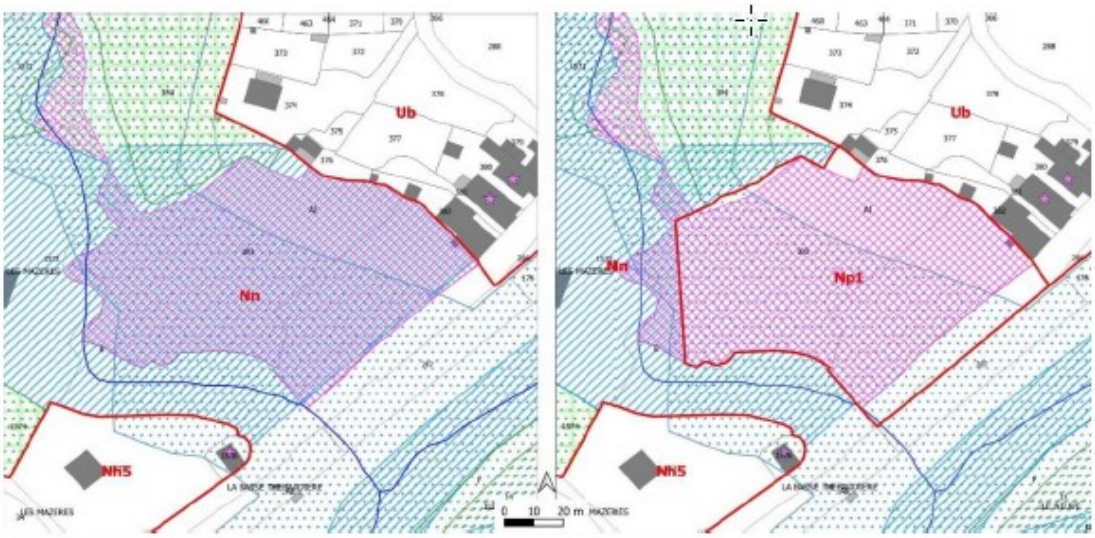
Le résumé non technique reprend l'ensemble des thématiques abordées dans l'évaluation environnementale. Il devra être actualisé suite aux adaptations de l'évaluation environnementale recommandées dans le présent avis.

3. Prise en compte de l'environnement par le projet et la mise en compatibilité par déclaration de projet du PLU du Cellier

3.1 Organisation spatiale et consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers

L'évolution de zonage envisagée par la MEC par DP est limitée (0,7 ha). Actuellement positionné en zone Nn, secteur naturel et forestier couvrant des secteurs naturels protégés (Natura 2000, ZNIEFF[9]…), son repositionnement en zone Np semble approprié puisqu'il prend acte de l'affectation effective du secteur en tant qu'aire de stationnement tout en conservant des exigences en matière environnementale. Le choix de créer un sous-secteur Np1 limite l'application de certaines adaptations de la zone Np à la seule halte ferroviaire. L'extension envisagée se positionne sur une partie remblayée et une prairie n'ayant pas révélé d'enjeux floristiques ou d'habitats protégés.

9 Les ZNIEFF de type I sont des espaces homogènes écologiquement, définis par la présence d'espèces, d'associations d'espèces ou d'habitats rares, remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel régional. Ce sont les zones les plus remarquables du territoire . Les ZNIEFF de type II sont des espaces qui intègrent des ensembles naturels fonctionnels et paysagers, possédant une cohésion élevée et plus riches que les milieux alentours.



A gauche : règlement graphique (zonage) avant évolution du PLU

A droite : règlement graphique (zonage) intégrant les évolutions envisagées

Evolution du zonage envisagée actant la création du sous-secteur Np1 et réduisant le tramage de la zone humide (source : dossier ; NB : le dossier ne fournit pas de légende pour ces cartes)

3.2 Préservation du patrimoine naturel et bâti

Sols, eau et zones humides

L'emprise du projet se situe sur une zone humide identifiée par le SAGE et transcrite dans le PLU. Celle-ci correspond à l'espace remblayé du terrain. Un inventaire des zones humides a été réalisé par Noeme Environnement en mai 2019 qui a infirmé la présence de zone humide sur le secteur d'étude que ce soit selon les critères de végétation ou suite aux six sondages pédologiques réalisés. Le retrait du tramage du PLU caractérisant la présence d'une zone humide est donc cohérent. Toutefois, il n'exempte pas de démontrer l'absence d'incidences du projet sur les secteurs limitrophes maintenus sous la qualification de zones humides d'autant qu'en cas d'impact, le SDAGE et le SAGE définissent les mesures compensatoires exigibles.

Une étude géotechnique a été conduite par ECR Environnement en juillet 2023. Elle a permis de préciser la nature des sols (de type remblai sablo-limoneux de 0,5 à 1 m de profondeur, puis, limono-argileux ensuite), de confirmer l'absence de remontée d'eau et une perméabilité faible qui traduit une très faible capacité de drainage et d'infiltration des terrains superficiels ainsi que des sols imperméables en profondeur (environ 2 m). Ces dernières caractéristiques mettent en exergue l'enjeu de la maîtrise des eaux de ruissellement au niveau de ce secteur de la commune, également répertorié comme zone inondable et au voisinage direct de zones humides.

La phase de chantier peut potentiellement être la plus impactante mais elle ne nécessitera pas de reprise en profondeur significative du sol. Les travaux consisteront à l'excavation de terre sur remblais sur une profondeur variant de 50 cm à 1 m. L'accompagnement de la gestion du chantier sera assurée dans le respect de la réglementation. Ainsi, aucun stockage de carburant ou de produits polluants ne sera assuré sur le site. Les engins et le bungalow de chantier seront positionnés sur la partie sud, la partie occupée par le parking existant. Les déblais générés ne resteront que temporairement sur place. Les laitances de béton seront traitées par décantation et filtration via un dispositif aménagé. Les eaux de lavage des bétons seront récupérées et traitées en filières adaptées.

Le projet va entraîner l'imperméabilisation d'environ 2 000 m² de terrain correspondant majoritairement à la réalisation de la voirie. L'essentiel des places de stationnement sera constitué de pavés engazonnés et les espaces verts couvriront 40 % du terrain, ceci en vu de favoriser l'infiltration des eaux résultant de faibles pluies. Un bassin de rétention enterré sera positionné en partie nord du parking. Il sera dimensionné pour une pluie décennale (volume estimé de 110 m³). Il récupérera et

régulera les eaux de ruissellement ainsi que les éventuels polluants avant rejet à débit régulé vers le cours d'eau Le Cerny. Le dispositif de gestion des eaux pluviales semble avoir été conçu dans le respect des conditions énoncées par le SDAGE. Toutefois, malgré leur engazonnement, les places de parking ne seront que semi-perméables et sont constitutives de surfaces artificialisées. Si le projet prévoit bien un dimensionnement du réseau de collecte et de traitement pour la pluie décennale, les incidences de l'imperméabilisation des sols liée au projet sur les enjeux à l'aval doivent également être évaluées pour des pluies supérieures (pluie centennale par exemple).

Le site se situe dans un périmètre de protection de captage d'alimentation en eau potable (périmètre rapproché du captage de Mauves sur Loire). La gestion des eaux pluviales et le non-recours aux produits phytosanitaires évoqués ont pour objectifs de contribuer à l'absence d'impacts sur le captage. Cette affirmation demande à être confirmée en cas de pluie supérieure à la pluie décennale au regard des éventuels risques de remise en suspension de la pollution décantée dans le bassin enterré.

Figure n°129 : Gestion des eaux pluviales du projet (Source : TECAM)

La MRAe recommande :

- ***d'étudier de façon plus aboutie les potentielles incidences du projet sur les secteurs voisins répertoriés en tant que zones humides et, le cas échéant, de proposer les mesures d'évitement et de réduction pour en limiter les impacts, voire, le cas échéant, de définir des mesures compensatoires conformes aux préconisations du SDAGE et du SAGE ;***
- ***d'évaluer les incidences de l'imperméabilisation des sols par le projet en cas de pluies supérieures à la pluie décennale qui a dimensionné le réseau de collecte et de traitement.***

Sites, paysages et patrimoine

La halte ferroviaire n'est pas située dans un site classé ou inscrit. Le site classé le plus proche est distant de plus de 700 m au sud-ouest sans co-visibilité (l*a pointe extrême du rocher de la Thébaudière*). Les perspectives visuelles sont assez limitées mais le cadre arboré dans lequel s'inscrit le projet semble être préservé et conforté par de nouvelles plantations ainsi que le maintien d'espaces verts, selon le plan de masse figurant au dossier (figure 127 page 163). Plusieurs simulations présentent également l'insertion paysagère du projet à l'appui des différents équipements connexes prévus.

Biodiversité et incidences Natura 2000

L'analyse des incidences du projet sur les sites Natura 2000 au sein desquels il s'inscrit rappelle l'absence d'habitat patrimonial ou d'espèces végétales protégées sur le site du projet mais appréhende la connexion hydraulique assurée par Le Cerny, cours d'eau longeant la halte à l'ouest, donc potentiel vecteur d'impacts. La conception de l'extension du parking a intégré différentes mesures assurant la maîtrise des rejets vers le milieu aquatique (notamment collecte des eaux pluviales dans un bassin enterré pour décantation avant rejet). Néanmoins plusieurs remarques peuvent être formulées concernant la prise en compte de la biodiversité.

Tout d'abord, le site est composé d'une prairie bordée d'un boisement dont il aurait été utile de fournir un descriptif puisqu'il est susceptible d'abriter des espèces utilisant la prairie comme zone d'alimentation.

Le projet a donné lieu à des inventaires naturalistes en 2019, inventaires qui auraient mérité d'être actualisés et complétés afin de conforter et fiabiliser la connaissance des enjeux du site. Trente-sept espèces d'oiseaux dont plusieurs espèces patrimoniales (Linotte mélodieuse, Chardonneret élégant, Bouscarle de Cetti, Verdier d'Europe) ont été contactées mais n'ont pas été cartographiées et leur utilisation du site n'est pas analysée. Cinq espèces de chiroptères sont recensées dont la Noctule commune susceptible d'utiliser les arbres proches pour se reproduire et la prairie pour s'alimenter. L'ensemble des chiroptères identifiés peut également suivre les boisements et chasser au niveau de la prairie. Une connaissance plus approfondie concernant ces taxons doit être apportée afin d'analyser les incidences éventuelles de l'accroissement de la fréquentation du site.

S'il est affirmé l'absence de reptiles, le mode de prospection adopté (recherche à vue) et les dates tardives (20 juin, 20 juillet et 1er août) n'ont pas optimisé les techniques d'inventaire. En effet, la méthodologie préconisée pour la recherche de reptiles consiste en la pose de plaques d'insolation en janvier/février, relevées à six reprises entre mars et juin (protocole POPReptile[10]). Des compléments d'inventaire sont nécessaires concernant ce taxon d'autant qu'il est avancé dans le dossier qu'en phase chantier *« les principales incidences vont porter sur l'avifaune et les reptiles »*.

Enfin, il convient de préciser la méthodologie mise en œuvre pour effectuer la recherche des invertébrés.

Au titre des mesures d'évitement et de réduction, il est prévu de conserver la trame arborée existante, de maintenir une bande de dix mètres en prairie au nord et à l'ouest entre les places de stationnement et la lisière boisée (zone de transit pour l'avifaune et les chiroptères) et de mettre en place un éclairage raisonné (extinction entre 22 h et 6 h, luminaires de type LED…) sans néanmoins que ces éléments ne fassent l'objet de prescriptions spécifiques dans le PLU. La plantation d'arbres d'essences locales est proposée en tant que mesure compensatoire afin de recréer un maillage au sein du projet. La qualification de mesure compensatoire ne semble pas ici tout à fait appropriée puisqu'aucune suppression d'arbre n'est mentionnée. Les nouvelles plantations constituent plutôt une mesure de réduction à l'augmentation du stationnement en favorisant la mise en place de continuités

10 POPReptile : protocoles proposés par la société herpétologique de France dans le cadre du programme national de suivi des populations de reptiles

végétales pour les espèces. Il serait intéressant de préciser le nombre de plantations envisagées, le calendrier de réalisation et de suivi.

Une station de Renouée du Japon a été localisée sur la prairie en limite avec la lisière boisée. Cette espèce envahissante peut potentiellement perturber voire compromettre la biodiversité locale. Son maintien est annoncé sans que soit produite une motivation fondée sur une argumentation écologique et alors même que le dossier expose explicitement les atteintes potentielles à la biodiversité. Ce choix semble uniquement reposer sur le coût de l'enlèvement et de l'éradication des éventuelles repousses. Un argumentaire naturaliste mérite d'être produit.

Au vu des manques et approximations signalées ci-avant, en l'état actuel du dossier, il ne peut être conclu sur l'absence d'incidences notables sur les sites Natura 2000 concernés par le projet.

La MRAe recommande :

- ***de définir les caractéristiques et fonctionnalités du boisement existant ;***
- ***d'actualiser et compléter les inventaires naturalistes notamment s'agissant des reptiles ;***
- ***de cartographier et définir l'utilisation du site par les espèces protégées ;***
- ***de préciser la méthode retenue concernant l'inventaire des invertébrés ;***
- ***de quantifier les mesures ERC retenues, le calendrier de leur mise en œuvre et le processus de suivi adopté ;***
- ***de justifier le maintien de la station de Renouée du Japon.***

3.3 Prise en compte des risques et limitation des nuisances

Risques naturels et technologiques

Le périmètre étudié est concerné par le risque d'inondation par remontée du ruisseau Le Cerny en partie ouest du projet. Il se trouve en secteur CEC1 du PPRI[11] de la Loire-Amont, secteur « d'aléa fort dans des sites à enjeux ou aléas moyen ou faible quels que soient les enjeux ». Néanmoins, l'article 6 des dispositions générales permet, sous conditions, la réalisation de travaux d'infrastructures publiques garantissant la maîtrise de la gestion des eaux pluviales. Les aménagements techniques envisagés sont dimensionnés pour recevoir et gérer les écoulements d'eaux pluviales occasionnés par des évènements pluvieux pouvant répondre à une référence décennale. Ainsi en cas de fortes pluies, la possible inondation du parking sera absorbée par le réseau pluvial et le bassin de rétention. Les éventuelles pollutions seront canalisées et traitées. Ainsi, il ne semble pas y avoir d'incompatibilité entre le risque potentiel et la nature du projet, toutefois, l'évaluation des incidences de pluies supérieures à la pluie décennale auraient utilement permis d'étoffer la démonstration de la maîtrise de ce risque.

Bruit

Le site subira une augmentation des nuisances sonores pendant la phase chantier (estimée à huit mois), ils seront réalisés de jour avec un respect de la réglementation concernant les niveaux sonores. Le respect des seuils autorisés devra être vérifiée dans le cadre du suivi du chantier.

Qualité de l'air

Des émissions de polluants atmosphériques par la circulation des engins de chantiers ainsi que des émissions de poussières seront possibles lors de la phase travaux mais celles-ci seront limitées par l'ampleur des travaux réalisés ainsi que par le fait que les bennes seront bâchées pendant le transport des matériaux (poussières).

Dans le cadre de la plantation de nouveaux végétaux à l'occasion de l'aménagement du parking relais,

11 Plan de prévention du risque inondation

il est recommandé de choisir des plantes avec une surface foliaire importante mais qui permet néanmoins à l'air de circuler. Dans cette re-végétalisation, et pour prévenir le risque d'allergie (10 à 30 % de la population serait victime d'allergie caractérisée par une pollinose), une vigilance devra être portée quant au pouvoir allergisant des pollens disséminés par les végétaux nouvellement plantés, et privilégier les espèces peu allergisantes.

3.4 Contribution au changement climatique, énergie et mobilités

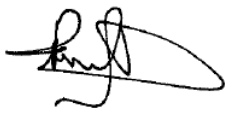
Hormis l'évocation très succincte du PCAET de la COMPA, le dossier n'évalue pas la contribution du projet au changement climatique (impact positif ou négatif) et n'établit pas son bilan énergétique alors même que la réduction des transports individuels favorise la réduction des émissions de gaz à effets de serre et restreint le recours aux énergies fossiles.

Concernant les déplacements et les mobilités, le site deviendra un lieu d'intermodalité des transports (train, développement des transports en commun (ligne 67), création d'un véritable parking relais et de zones de stationnement vélo. Néanmoins, il est mentionné qu'il n'existe aucun aménagement de piste cyclable le long de la RD68. Des réflexions pourront utilement être engagées pour permettre la réalisation d'itinéraires réellement continus et sécurisés de liaisons douces le long de la RD68 et des autres routes acheminant jusqu'à la halte. En effet, il convient d'encourager la pratique des mobilités actives, qu'elles soient piétonnes ou cyclables, d'une part dans l'objectif de réguler les flux de circulation et les nuisances sonores associées, mais d'autre part pour contribuer à un effet bénéfique pour la santé humaine en impulsant le recours à plus d'activités physiques. Ces modes de déplacements doivent aujourd'hui trouver une place prioritaire dans les déplacements quotidiens mais pour ce faire, leur sécurisation est primordiale pour rendre ces nouvelles pratiques attractives.

La MRAe recommande :

- ***d'évaluer la contribution du projet au changement climatique et d'établir son bilan énergétique ;***
- ***de préciser la stratégie territoriale en faveur du développement des mobilités actives (vélo notamment) et les inter-connexions prévues avec la halte ferroviaire.***

Nantes, le 11 juin 2024
Pour la MRAe des Pays de la Loire, le président



Daniel FAUVRE