

---

**RESEAU FERRE DE FRANCE (R.F.F )**

Direction Régionale Bretagne – Pays de la Loire

---

Communes de **NANTES** , **GORGES** et **CLISSON**

---

**TRAVAUX D'AMELIORATION de la FLUIDITE**  
**du TRAFIC FERROVIAIRE**  
**sur l'axe NANTES – CLISSON**

---

**ENQUETE PUBLIQUE** du 06 MAI 2013 au 07 Juin 2013

Mairies de Nantes , Gorges et Clisson

---

**RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUETEUR**

## **SOMMAIRE**

-----

### **A- CONTEXTE du PROJET**

*A.1 – Objet et historique du dossier*

*A.2 – Cadre juridique*

*A.3 – Composition du dossier d'enquête*

### **B – DEROULEMENT de la PROCEDURE**

*B.1 – Désignation du Commissaire Enquêteur*

*B.2 – Modalités d'organisation*

*B.2.1 – Dispositions préalables (période, permanences, affichages )*

*B.2.2 –Rencontre et visite des sites avec le Maitre d'Ouvrage*

*B.3 – Information effective du Public*

*B.3.1 – Publicité par voie de Presse*

*B.3.2 – Autres informations et Avis Administratifs*

### **C- EXPRESSION du PUBLIC**

### **D- QUESTIONS au MAITRE d'OUVRAGE et MEMOIRE en REPONSE**

### **E- ELEMENTS ESSENTIELS du DOSSIER**

*E.1 – Impacts temporaires et mesures associées*

*E.2 – Impacts permanents et mesures compensatoires*

### **F- CONCLUSIONS et AVIS MOTIVE**

*F.1 – Préambule*

*F.2 – Bilan environnemental*

*F.3 – Avis motivé*

**A.1 – Objet et historique du projet**

Les perspectives de l'évolution du trafic sur l'axe ferroviaire Nantes – Clisson annoncées par Réseau Ferré de France se situent à hauteur d'une hausse attendue à l'horizon 2015 de 150.000 voyageurs annuels supplémentaires .

Afin de satisfaire ces besoins en forte croissance et sur les 3 sites particulièrement concernés sur le parcours ,à savoir, Nantes , Gorges et Clisson ,le Maître d'Ouvrage envisage différents aménagements d'inégale importance aux fins d'assurer , dans de bonnes conditions , la desserte de la ligne par le tram –train ,cadencée à la ½ heure aux périodes de pointe .

Le programme des interventions peut se résumer ainsi :

**> Gare de Nantes :**

L'objectif est la séparation des flux ferroviaires afin d'éviter les croisements des lignes à destination de Bordeaux avec celles de Clisson et de manière à optimiser le cadencement des convois . Ces travaux consistent , pour l'essentiel , à des interventions sur les voies et les aiguillages.

**> Gare de Gorges :**

Il consiste , tout d'abord , à l'abandon de la halte actuelle excentrée et peu fréquentée au profit de la construction d'une nouvelle station proche du centre et qui bénéficiera d'aménagements structurels au niveau des quais , des accès proches du passage supérieur à la voie et d'une vaste aire aménagée pour l'accueil et le stationnement des véhicules .

**> Gare de Clisson :**

Il s'agit de concevoir un terminus technique permettant le stationnement et le retournement des rames dans le souci de la libération des voies principales .

A noter que les abords de la gare vont bénéficier de travaux de restructuration importants aux termes d'un projet de pôle multimodal destiné à optimiser les fonctions accès et stationnement (Cf – Enquête Publique du 04.02.2013 au 06.03.2013 )

Le montant global des travaux est estimé à 30 M € dont 78 k€ consacrés au titre des mesures environnementales .

### **A.2 – Cadre juridique**

Le projet est soumis aux dispositions du Code de l'Environnement au regard des dispositions du Décret n°2011-2019 du 29.12.2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux , d'ouvrages ou d'aménagement , et notamment , l'article R.122-2 du dit Code .

L'étude d'impact vaut évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 en vertu de l'article R.414-22 du texte précité.

Pour ce qui concerne la police de l'eau , s'appliquent les dispositions des articles L.214-1 à L.214-11 du Code de l'Environnement , pris en application de la loi n° 2006-1772 du 30.12.2006 , dite loi sur l'Eau et les Milieux Aquatiques .

Au niveau des émissions sonores , il est fait référence à la loi n° 92-1444 du 31.12.1992 , relative à la lutte contre le bruit , codifiée aux articles L.571-9 à L.571-10-1 du Code .

En la circonstance , s'ajoutent les données de l'Arrêté du 08.11.1999 relatif au bruit émis par les infrastructures ferroviaires .

### **A.3 – Composition du dossier d'enquête**

Le dossier mis à la disposition du Public durant toute la période de la procédure a été déposé , à la fois , à la Mairie de Clisson (siège de l'enquête ) , à la Mairie centrale de Nantes et à la Mairie de Gorges , conformément à l'article 1 de l'Arrêté Préfectoral du 12.04.2013 .

Il était constitué des pièces communes suivantes :

- > L'Arrêté ci-dessus mentionné fixant les modalités
- > Le modèle d'avis d'enquête
- > Le registre d'enquête comportant 21 feuillets non mobiles cotés et paraphés.

- > L'étude d'impact ( ADEV Environnement )
- > l'étude d'impact acoustique ( Orféa Acoustique )
- > Le résumé non technique
- > Photomontage de la future gare de Gorges
- > Vue aérienne et schéma des voies de la gare de Nantes
- > Photomontage aérienne de la gare de Clisson

En complément de ces pièces , à noter les documents particuliers suivants :

- >A Clisson : Plan du projet du PEM
- >A Gorges : Dans le hall d'entrée , photomontage en grande dimension du projet des aménagements extérieurs d'accompagnement de la future gare (accueil , stationnement ) .

## **B- DEROULEMENT DE LA PROCEDURE**

### **B.1 -Désignation du Commissaire Enquêteur**

Aux termes de la décision n°E13000127 /44 du 01.04.2013 ,j'ai été désigné es-qualité par Mr le Président du Tribunal Administratif de Nantes aux fins de conduire la présente procédure ;

L'ouverture de cette dernière ainsi que les modalités de son accomplissement ont fait l'objet de l'Arrêté de Mr le Préfet de Loire Atlantique en date 12.04.2013 .

### **B.2 – Modalités d'organisation**

#### **B.2.1 – Dispositions préalables (période, permanences, affichages)**

##### **> Période de consultation**

Elle a été fixée , d'un commun accord ,avec les services de la Préfecture , durant la période entre le 06 Mai 2013 au 07 Juin 2013 , soit 33 jours consécutifs ,temps durant lequel

le Public pouvait prendre connaissance du dossier dans les 3 Mairies concernées aux heures habituelles d'ouverture indiquées sur les registres .

#### **> Permanences**

Elles ont été assurées les jours et heures suivants :

##### **>Mairie de CLISSON ( siège de l'enquête )**

Lundi 06 mai 2013 de 9h à 12 h

Vendredi 07 Juin 2013 de 14h à 17 h

##### **> Mairie centrale de NANTES**

Mardi 14 Mai 2013 de 14h à 17h

Lundi 27 Mai 2013 de 14h à 17 h

##### **> Mairie de GORGES**

Mercredi 22 Mai 2013 de 9h à 12 h

Vendredi 31 Mai 2013 de 9h à 12h

Durant toute toute cette période ,j'ai constaté, les jours de permanence , que le dossier avait conservé son intégralité d'origine .

#### **>Affichages**

Lors de mon déplacement dans les 3 Communes le 29 Avril , j'ai vérifié que l'affiche , conçue par les Services de la Préfecture, avait été apposée sur un panneau extérieur, aux Mairies ,visible par le Public de façon permanente .

Quant à l'affichage extérieur, conformément à l'Arrêté ci-dessus désigné en son article 3, Réseau Ferré De France s'en est chargé . Les documents photographiques datés et répertoriés au niveau des différents sites stratégiques sur les 3 Communes révèlent des controles de l'existence des affiches règlementaires à 4 dates différentes , à savoir , les 16 avril ,26 Avril ,06 mai et le 06 Juin. A noter que ces affiches sont conformes aux dispositions de l'Arrêté Ministériel du 24.04.2012 , fixant les caractéristiques et dimensions mentionnées à l'article R123-11 du Code de l'Environnement .

L'ensemble photographique figure **en annexe** au présent rapport.

Ces documents attestent que la maintenance de l'information a été assurée durant la période de consultation .

### **B.2.2 – Rencontre et visite des sites avec le Maitre d'Ouvrage**

Le 24 Avril , accompagné de mon collègue Gilbert COSTEDOAT , Commissaire Enquêteur suppléant , avons été reçus dans les locaux de la Direction Régionale RFF 1 ,Avenue Marcel Paul à Nantes par Mr Nicolas LETERRIER , Chargé de Projet Renouvellement et Gares et 2 collaborateurs à l'effet de recueillir les informations complémentaires utiles à la bonne compréhension du projet et de procéder à la visite des 3 sites concernés.

Le responsable précité nous a parfaitement éclairé sur le contenu de l'opération et assuré une visite détaillée des lieux concernés. A noter parallèlement la présence à Gorges d'un représentant du Syndicat Intercommunal qui nous a exposé le projet d'accompagnement aux termes des aménagements d'accueil et de stationnement sur le site de la nouvelle gare envisagée.

### **B.3- Information effective du Public**

#### **B.3.1 – Publicité par voie de Presse**

Conformément à l'article 3 de l'Arrêté Préfectoral , les services concernés ont assuré l'information par voie de Presse dont la parution dans la rubrique des Annonces Légales a été la suivante :

- le 17.04.2013 : Ouest France

Presse Océan

- Le 07.05.2013 : Ouest France

Presse Océan

### **B.3.2 – Autres informations et Avis Administratifs**

> Comme l'indiquait l'Arrêté Préfectoral à l'article 3 , l'avis, d'enquête affiché à l'extérieur des 3 Mairies , figurait sur le site Internet de la Préfecture (<http://loire-atlantique.gouv.fr> ).

> Au regard des observations contenues dans l'Avis de l'Autorité Environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD ) figurant dans l'Etude d'Impact (pages 209 à 217 )et réalisée par ADEV Environnement, celle concernant le bruit et figurant à l'article 3.2.5 , page 214, a conduit le Maitre d'Ouvrage à faire compléter ce chapitre par l'élaboration d'un document complémentaire tiré à part .

Ce dernier , réalisé par ORFEA Acoustique ,prend en compte l'étude acoustique , non seulement sur les sites concernés directement par les travaux ,mais également sur l'ensemble de l'itinéraire de la ligne Nantes – Clisson sous la forme de planches isophones , répertoriées en 10 tronçons .

> L'opération « phare » du dossier ,à savoir la nouvelle gare de Gorges a bénéficié d'une concertation préalable dont le bilan figure dans l'Etude d'Impact ( pages 335 à 363 ). Les modalités retenues ont conduit à la réunion publique du 08.03.2012 dont les résultats, figurant dans le compte-rendu, font apparaitre une large adhésion de la population au projet .

Outre le relais de la Presse locale , la Commune , dans son bulletin municipal de Mai , a rappelé les dispositions de la présente procédure .

Enfin , un dépliant couleurs à la disposition du Public , synthétise les données pratiques pour les usagers du futur service .

### **C- EXPRESSION DU PUBLIC**

**Je n'ai enregistré aucune observation écrite sur les registres , aucun courrier ,ni aucune visite au cours des 6 permanences .**



**D – QUESTIONS au MAITRE d'OUVRAGE et MEMOIRE en REPONSE**

*L'absence totale de manifestation du Public n'a pas conduit à la nécessité de rencontrer le Responsable du Projet tel que l'article 8 de l'Arrêté Préfectoral le mentionnait. Cependant , l'examen du dossier a suscité , de ma part ,**3 questions** que j'ai communiquées à ce dernier par courriel du 11.06.2013 et qui figurent **en annexe** , assorties des réponses . sollicitées.*

*> La réponse à la question n°1 concernant le PDRV ne répond pas à l'interrogation sur la place de ce projet au niveau régional qui était formulée.*

*> La question n°2 concernant l'adoption d'une technologie nouvelle alliant à la fois la préservation des chiroptères et l'économie énergétique sur le site de Gorges révèle des chiffres fort intéressants.*

*> Quant à la question n°3 ,relative aux mesures envisagées au cas de niveaux sonores qui dépasseraient les limites autorisées et impacteraient une unité de vie riveraine , je relève que le Maitre d'Ouvrage assure la fiabilité des chiffres annoncés par l'étude et , qu'en tout état de cause , l'opération n'étant pas soumise au bilan LOTI ( Loi n°82.1153 du 30.12.1982 , dite loi d'orientation des transports intérieurs ),il n'est pas envisagé de mesures acoustiques à la mise en service .*

## **E – ELEMENTS ESSENTIELS DU DOSSIER**

### **E.1 – Impacts temporaires et mesures associées**

Le dossier énumère les facteurs de nuisances créés à l'environnement proche des lieux d'intervention s'apparentant à ceux habituellement générés en matière de travaux :

- > Les poussières (qualité de l'air )
- > Les circulations d'engins de chantier
- > Les bruits occasionnés par le Personnel intervenant
- > Les épandages accidentels des produits polluants
- > Les atteintes à l'intégrité de la flore et la quiétude de la faune ( amphibiens , reptiles, avifaune , mammifères , chiroptères .....).

A ce titre sont précisées les mesures envisagées pour la réduction , voire la maîtrise de ces inconvénients, sous forme de l'élaboration de plans de prévention et de suivi , définis par les directives MT1 à MT10 . Ces dernières sont appelées à figurer au titre des prestations à observer par les entreprises retenues , en notant par ailleurs , la prise en compte d'un coordinateur environnemental chargé du pilotage ( estimation à 10.000 € ) .

### **E.2 – Impacts permanents et mesures compensatoires**

En phase exploitation future de la ligne , le dossier examine en détail les principales incidences du projet par rapport à la situation actuelle au niveau des différentes composantes du milieu naturel (faune, flore ,espaces règlementés ) et celles relevant des conditions de vie des riverains ( impacts sonores , santé ) ;

Le tableau qui suit reprend l'essentiel de ces facteurs analysés en 3 colonnes :

- La nature de la composante
- Le (les)impact(s) prévisible(s)
- Les mesures compensatoires ou de réduction proposées..

<b>Nature de la composante</b>	<b>Impact(s) prévisible(s)</b>	<b>Mesures proposées (compensation ou réduction) et commentaires</b>
Climat	Non quantifiable	-
Géologie	Idem	-
Eaux souterraines	Pollution accidentelle	Procédure MP1 (p.144)
Eaux superficielles (qualité)	Idem	Procédure MP1 A noter l'accord entre les Ministères de l'Agriculture et de l'Environnement avec la SNCF et RFF sur les modalités d'emploi des produits de désherbage et de débroussaillage .
Eaux superficielles (quantités)	Pas de modifications notables sur les écoulements existants , les emprises du domaine ne subissant aucune variation sauf sur le site de Gorges pour lequel la création de la nouvelle gare génère des surfaces imperméables nouvelles .	Procédure MP2 (p.145 )  Elle consiste à envisager un stockage tampon des eaux pluviales .
Milieu naturel d'ensemble	Sur l'ensemble du parcours de la ligne, il n'y a aucune création de voie nouvelle générant des emprises supplémentaires. De même , aucune coupure d'espaces naturels existants ni d'opérations de déboisement ni de défrichement. L'exception réside sur le site de Gorges du fait de l'aménagement de talus sur un linéaire de 240 m et le projet de l'espace accueil-stationnement sur une emprise de 6.000 m2 .	Pour les talus réaménagés , il est précisé qu'ils sont le siège de plantes invasives dont la biodiversité est peu importante ( sauf les reptiles ). Quant à l'aire de stationnement , elle se situe sur une zone de remblais utilisée en prairies de fauche .

Habitats	Aucun site écologique particulier ni zone humide recensés	-
Faune	Perturbations de la vie nocturne (chiroptères) à travers l'impact des éclairages artificiels	La nouvelle gare de Gorges va bénéficier d'un éclairage à moindre gêne par le choix de sources LED qui cumule cet avantage avec ceux d'une consommation réduite et de l'allongement de leur durée de vie.
Site Natura 2000 « Vallée de la Loire de Nantes aux Ponts de Cé et zones adjacentes »	Site proche de la gare de Nantes. Pas d'incidences d'après l'évaluation du fait de l'existence du trafic ferroviaire existant, hormis la période travaux	-
ZNIEFF - ZICO	Sites à inventaire non réalisés sur le secteur d'étude.	A noter que l'AE indique la ZNIEFF, type 1, de Malakoff dite « La Petite Amazonie », incluse dans le site précédent et considéré comme SIC (site d'intérêt communautaire) qui, compte tenu de la densité de la végétation, explique l'absence d'éléments dans l'étude.
Consommation d'espaces naturels	Seule est concernée celle relative à la création du parc de stationnement de Gorges (6.000 m <sup>2</sup> )	Zone remblayée, peu sensible, comme dit précédemment.
Qualité de l'air	Le dossier met en exergue à juste titre l'effet induit du projet au regard de la minoration importante du trafic véhicules particuliers au profit du rail. Les gains annoncés en matière de réduction des émissions de CO <sub>2</sub> , estimés à 1.000 /1.200 t /jour sont significatifs dans la contribution apportée au développement durable	-

Santé	Les risques sur la santé des riverains sont exclusivement inhérents à la présence des produits utilisés durant la phase chantier et donc localisés ;	La réponse figure au chapitre E1 précédent au titre des mesures temporaires .
Niveaux sonores induits	<p>Aucun dépassement des données réglementaires n'est annoncé à l'horizon 2015 – 2017 par l'étude d'impact, sauf une incertitude pour une habitation à Gorges (n°9).</p> <p>Les indicateurs de gêne ferroviaire définis, à savoir :</p> <p><math>l_{\text{jour}} = LA_{\text{eq}} (6h - 22h) - 3 \text{ dB(A)}</math>  <math>l_{\text{nuit}} = LA_{\text{eq}} (22h - 6h) - 3 \text{ dB(A)}</math></p> <p>sont respectés au regard des dispositions de l'Arrêté du 08.11.1999 .</p> <p>Au vu d'une observation de l'AE, l'étude complémentaire , réalisée par le BET Orféa Acoustique , montre que sur les 10 points de mesure sur l'ensemble du parcours de la ligne ,les simulations ne détectent aucune modification de l'état actuel .</p> <p>Elle conclut qu'aucun bâtiment ne peut être considéré comme PNB (point noir bruit).</p>	La question posée au porteur de projet a reçu une réponse qui n'ouvre pas la possibilité de contrôles à la mise en service.

## **F- CONCLUSIONS et AVIS MOTIVE**

### **F.1 – Préambule**

Dans son Plan Régional des Voyageurs ( PDRV ) , la Région des Pays de la Loire a arrêté l'objectif de prise en compte ,dans son programme, d'une forte augmentation des dessertes périurbaines à l'horizon 2020 .

Le présent projet vise à la mise en place d'une liaison Tram – Train Nantes Clisson , cadencée à la ½ heure en période de pointe .

Après examen de plusieurs scenarii , celui retenu nécessite des travaux sur les sites des gares de Nantes , Gorges et Clisson , et pour schématiser :

#### **> Gare de Nantes :**

Objectif de séparation des flux Sud Loire par la modification des voies au niveau de la bifurcation vers Bordeaux

#### **> Gare de Gorges :**

Abandon et suppression de la halte actuelle éloignée du centre et peu fréquentée au bénéfice de la création d'une nouvelle station à proximité du pont route ..

#### **> Gare de Clisson :**

Réalisation d'un terminus technique propre à assurer le stationnement et le retournement des rames sans occupation des voies principales existantes .

L'enveloppe globale des travaux est estimé à 30M€ HT ;

Les études d'impact environnemental ( ADEV Environnement ) et d'impact acoustique (ORFEA Acoustique ) analysent les facteurs susceptibles d'affecter les conditions environnementales actuelles et proposent des mesures de compensation ou de réduction des effets pénalisants .

Le catalogue des principaux éléments recensés figurent au chapitre précédent E.

## **F.2 – Bilan environnemental**

*Au vu de l'analyse précédente des différentes dispositions envisagées pour la protection des milieux susceptibles d'être impactés par le projet (chapitre E), les constats suivants apparaissent :*

*> Une opération située dans l'emprise d'un domaine existant et qui ne nécessite aucune consommation d'espace supplémentaire sauf pour la gare de Gorges au regard de la création de son parc de stationnement.*

*> Un projet qui se résume globalement à un cadencement accru des trafics ferroviaires dont l'émergence sonore n'est pas détectée par rapport à la situation présente.*

*> Un impact réduit sur l'environnement et limité, pour l'essentiel, à la présence de la ZNIEFF de Malakoff, dite « La Petite Amazonie », sur le parcours en sortie de la gare de Nantes.*

*> Un catalogue de mesures annoncées, tant en ce qui concerne la période de réalisation des travaux (MT 1 à MT 10) que celles envisagées à titre permanent (MP1 et MP2, notamment). Les premières présentent l'avantage particulier d'être appelées à figurer au titre des prestations contractuelles imposées aux entreprises dans le cadre des marchés, auquel s'ajoutera la présence d'un coordinateur environnemental, chargé du pilotage. Des dispositions propres à assurer un réel suivi des interventions.*

*> A noter une solution innovante alliant le souci de la protection de la faune nocturne et l'économie énergétique : l'éclairage des abords de la nouvelle gare de Gorges.*

*> Les résultats escomptés en matière des économies d'énergie rejoignent les objectifs du Grenelle de l'Environnement traitant des transports, et, conséquemment, les bénéfices directs ou indirects sur la santé (qualité de l'air) et de la sécurité dans cette augmentation de la part du rail dans les déplacements.*

> Quelques chiffres significatifs relevés dans le dossier illustrant les enjeux :

*Transport voyageurs en gep/v.km \**

TGV	Rapides et Express	TER	Automobile particulière
5	7	9	30

\* gramme équivalent pétrole /voyageur.km

La prospective d'une hausse du trafic induit sur cette ligne est estimée à 150.000 voyageurs supplémentaires annuels à l'horizon 2015 , ce qui conduit à une économie de 1.000 à1.200 tonnes de CO2 évitées par jour .

### **F.3 – AVIS MOTIVE**

Le projet mis à la disposition du Public durant la présente procédure n'a suscité aucun intérêt particulier apparent.

Au titre d'explications plausibles :

>Les interventions se situent sur le Domaine SNCF avec des impacts limités.

>La seule opération extérieure se situe à Gorges avec la création de la nouvelle gare et le parc de stationnement attendant en mentionnant la concertation préalable organisée par la Commune qui a reçu un accueil très favorable .

Les impacts recensés au regard de l'environnement sont mesurés , voire faibles , analysés et pris en compte avec soin dans les études réalisées , notamment , à travers le catalogue de dispositions provisoires et permanentes présenté.



*Ce faisant , les enjeux du projet au niveau des bénéfices environnementaux, énergétiques ,de la santé et de l'amélioration de la qualité de vie représentent ,pour la population concernée , des perspectives en matière de déplacements périurbains éminemment favorables .*

*C'est pourquoi , il convient de considérer qu'un AVIS FAVORABLE , sans réserve, s'impose pour la réalisation de ce projet .*

*A Guérande , le 27 Juin 2013*

*Le Commissaire Enquêteur*

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized cursive 'C' followed by 'HENRY' and a horizontal line underneath.

*Claude HENRY*

*Destinataires :*

*Mr Le Préfet de Loire Atlantique*

*Mr Le Président du Tribunal Administratif*

**RESEAU FERRE DE FRANCE (RFF)**

-----  
Communes de Nantes, Gorges et Clisson  
-----

**TRAVAUX d'AMELIORATION de la FLUIDITE du TRAFIC FERROVIAIRE**  
**sur l'axe NANTES – CLISSON**

-----  
**QUESTIONS au MAITRE D'OUVRAGE**  
-----

**1- Le dossier présenté fait référence au PDRV (Plan de Déplacement Régional de Voyageurs), approuvé par la Région le 21.09.2007.**

**Il serait intéressant de connaître la place du présent projet dans ce document (importance, efficacité, priorité .....)**

**Réponse RFF :** Le Plan de Déplacement Régional de Voyageurs est un cadre de référence de la politique régionale en matière de transport, qui fixe un objectif de développement des dessertes régionales pour les années à venir. A la suite de ce document de référence, des études pré-opérationnelles sont menées pour déterminer l'infrastructure ferroviaire nécessaire afin de répondre à ce plan de transport à moyen et long terme. C'est, dans ce cadre, qu'il a été décidé de créer un terminus technique Tram-Train en gare de Clisson, de séparer les flux Nantes-Bordeaux / Nantes-Sainte-Pazanne et de créer une station Tram-Train dans le centre de Gorges.

**2- Dans l'estimation des dépenses afférentes aux mesures pour l'environnement à hauteur de 78.000€, \***

**il est fait mention d'un poste de 60.000 € pour « l'éclairage à moindre impact pour les chiroptères et les espèces nocturnes ».**

**Demande de précisions sur la technique utilisée et va-t-elle dans le sens de l'économie énergétique, amortissement du surcout pris en compte.**

**Réponse RFF :** Dès le début des études du projet « station tram-train de Gorges », il a été étudié l'option d'un éclairage des quais par des lampes à LED associé à une gestion par modulation à 50% en l'absence d'usagers. Les études ont démontré que cette fonctionnalité permettra de réduire la consommation d'énergie électrique. La maîtrise d'œuvre estime que la consommation d'énergie électrique sera divisée par un facteur de 2,3, soit une économie de 122 766 KWh sur 25 ans. L'effet connexe de ce choix technologie a montré que ce type d'éclairage a un moindre impact pour les chiroptères et les espèces nocturnes.

**Le surcoût de cet investissement sera amorti grâce à l'économie d'énergétique réalisée.**

**3- Le dossier évoque une procédure de suivi de l'efficacité des mesures proposées ( décret. 2011-2019 du 29.12.2011 ).**

**Demande d'un développement de celles-ci , notamment le suivi des niveaux sonores après mise en service .A ce titre , quelles mesures pourront être envisagées dans le cas d'une unité de vie impactée au-delà des valeurs limites autorisées , en rappelant les sommes allouées aux différents postes .**

**Réponse RFF :** Dans le cadre du projet d'amélioration de la fluidité du trafic ferroviaire sur l'axe Nantes Clisson, l'étude d'impact acoustique précise les hypothèses de trafic et de circulation retenue pour déterminer les nuisances sonores potentielles générées par la modification de l'infrastructure, et ce sur la durée de vie de l'infrastructure après travaux par rapport à la situation initiale de référence avant travaux.

Cette étude permet de conclure qu'il n'y a pas de modification significative de l'ambiance acoustique au sens de la réglementation acoustique. Par ailleurs, aucun bâtiment n'est considéré comme un PNB. En ce sens, RFF ne prévoit pas de dispositifs de protection acoustique.

En revanche, préalablement au démarrage du chantier, le MOA fournira au préfet du département et aux maires des communes sur le territoire desquelles sont prévus les travaux, les éléments d'informations utiles sur la nature du chantier, sa durée prévisible, les nuisances sonores attendues pendant les travaux ainsi que les mesures prises pour limiter ces nuisances. Sur ce point, RFF vérifiera avec l'appui d'un coordinateur environnement l'efficacité des mesures proposées.

Enfin, du fait du contenu de l'opération (projet non soumis au bilan LOTI), la réglementation en vigueur ne prévoit pas des mesures acoustiques après la mise en service de ces futurs aménagements.

Le 11 Juin 2013

Le Commissaire Enquêteur



Claude HENRY

E13000127 /44