



PREFET DE LA REGION PAYS DE LA LOIRE

*Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement des Pays de la Loire*

Nantes, le 26 JAN. 2012

**AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE  
sur l'étude d'impact du projet d'aménagement  
de la ligne chronobus C6 entre Hermeland et la Chantrerie  
sur les communes de NANTES et de SAINT-HERBLAIN (44)**

**Introduction sur le contexte réglementaire**

L'avis qui suit a été établi en application de l'article L.122-1 du code de l'environnement. Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact du projet d'aménagement de la ligne C6 entre Hermeland et La Chantrerie sur les communes de Nantes et de Saint-Herblain, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet.

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

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

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

La ligne C6, objet du présent dossier, a une longueur de 16 km. Elle reprend en grande partie le trajet de la ligne de bus n°22 qui relie le quartier des Dervallières à celui de Saint-Joseph-de-Porterie. La ligne C6 prolongera la ligne existante à ses deux extrémités.

Le projet prévoit notamment, suivant les secteurs, la réalisation de couloirs et sites propres, d'élargissements de voiries, de réaménagements de carrefours et de pistes ou bandes cyclables.

L'étude d'impact présente également les projets connexes, tels que le réaménagement de la porte de la Beaujoire, le réaménagement du réseau de voirie du centre-ville de Nantes, les projets de tram-train et la connexion des lignes 1 et 2 du tramway nantais qui interceptent le projet de ligne C6 au niveau du quartier du Ranzay.

Ce projet s'articule également avec plusieurs projets urbains : le réaménagement de la cité des Dervallières, la ZAC du secteur du boulevard de La Baule, le réaménagement urbain du secteur Halvèque-Haluchère-Beaujoire, la ZAC Erdre Porterie, l'aménagement du Champ de manœuvre et le développement du parc technopolitain de la Chantreterie.

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

Les secteurs traversés par ce projet sont majoritairement urbains. De plus, l'aménagement est le plus souvent situé sur voiries existantes, à l'exception d'un tracé neuf prévu dans la traversée de la ZAC Erdre Porterie.

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

Un diagnostic paysager a été réalisé afin d'inventorier le patrimoine arboré.

Les enjeux écologiques se concentrent sur trois secteurs :

- la haie de la rue de la fontaine Caron (présence de chênes-tétards),
- le boisement du Ranzay (massif de châtaigniers, cormiers),
- le secteur « Bourg Nord » de la ZAC Erdre Porterie à Saint-Joseph-de-Porterie, avec la présence de chênes et de deux zones humides respectivement de 350 et 925 m<sup>2</sup> caractérisées par la présence d'espèces faunistiques protégées (le lézard vert ainsi que des oiseaux).

Enfin, le projet est concerné par la présence du site classé de la fuie du château des Dervallières et par le site inscrit de la vallée de l'Erdre.

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

L'étude d'impact est globalement de bonne qualité. Quelques thématiques - évoquées dans les paragraphes suivants - sont parfois insuffisamment développées ou manquent de précision.

### **3.1 – État initial et identification des enjeux environnementaux sur le territoire par le porteur de projet**

Un état initial doit formuler une analyse de l'état de référence et de ses évolutions afin de dégager les principaux enjeux à prendre en compte et leurs interactions.

L'étude d'impact présente les enjeux environnementaux de manière détaillée et pédagogique.

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

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

Les impacts sur la qualité du cadre de vie et la santé sont bien détaillés, notamment ceux concernant la phase travaux (impacts sur les stationnements et sur la circulation dans les secteurs à enjeux, impacts sur le bruit et le paysage urbain).

L'aménagement de la ligne C6 entraînera le défrichement d'environ 3.000 m<sup>2</sup> de bois sur les 80.000 m<sup>2</sup> existants sur le secteur du « Bourg Nord » de la ZAC Erdre Porterie. L'étude d'impact ne donne pas d'éléments quantitatifs précis en ce qui concerne la compensation (nombre d'arbres qui seront replantés) et renvoie aux procédures ultérieures – notamment demande d'autorisation de défrichement - la définition éventuelle de mesures compensatoires.

L'analyse des impacts sur les déplacements est assez complète. Elle met bien en exergue les problèmes actuels de la ligne 22 et les solutions pour les résoudre. Le sujet du stationnement est également traité de façon détaillée. La circulation routière sera toutefois fortement impactée par plusieurs projets, dont la ligne C6, mais aussi l'extension des zones 30, la création de zones à trafic limité ou la piétonisation de certains secteurs. Ces impacts sont évoqués et les solutions mises en place sont présentées, mais il est difficile d'évaluer à partir du seul dossier d'enquête le fonctionnement futur de la circulation. Des informations plus précises sur les niveaux de trafic actuels et prévus manquent pour asseoir la démonstration quant au bon fonctionnement de l'ensemble à terme et appréhender plus finement les risques de la phase travaux.

Concernant la question des modes doux et pour une meilleure lisibilité de l'ensemble, il aurait été souhaitable de faire figurer sur une même carte les aménagements existants et prévus dans le plan vélo et ceux prévus dans le cadre des travaux de la ligne chronobus.

Concernant la régularité de la ligne dans le secteur du centre-ville, les problèmes rencontrés et solutions envisagées sont assez peu développés. Or les difficultés de circulation rencontrées dans ce quartier pourraient pourtant se répercuter sur l'ensemble de la ligne et obérer l'objectif premier du chronobus, à savoir la régularité du service.

L'étude d'impact aborde de façon globalement satisfaisante la notion d'impacts cumulés avec les autres projets d'aménagements prévus à proximité immédiate, avec toutefois un niveau de précision dépendant de l'état d'avancement des projets (la ZAC Erdre Porterie qui a été déclarée d'utilité publique le 30 novembre 2005 mais dont le secteur Bourg Nord ne fait pas l'objet d'un schéma d'aménagement arrêté, le tram-train, la connexion des lignes 1 et 2 du tramway nantais). Manque toutefois l'évaluation des impacts cumulés de ces projets sur la circulation routière dans le secteur du Ranzay, secteur déjà sensible du point de vue du bruit, et fortement impacté en terme de circulation routière par ces projets. Les aménagements liés aux projets ferroviaires sont évoqués dans le dossier mais pas en terme d'effets cumulés potentiels.

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

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

L'étude d'impact ne présente qu'un seul parti d'aménagement et justifie ce parti unique par le fait d'un aménagement sur place et de l'utilisation de la ligne existante n°22, qui sera prolongée à ses deux extrémités. Quelques variantes ponctuelles de tracé ont été étudiées.

### **3.4- Résumé non technique**

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

### **3.5- Analyse des méthodes**

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

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

Le projet s'attache à prendre en compte les enjeux environnementaux relatifs au cadre de vie, au patrimoine et au milieu naturel avec des mesures adaptées aux enjeux.

Le projet implique des nuisances sonores dans deux secteurs : la rue « Fontaine Caron, secteur 10 » et rue « Mariotte, secteur 13 ». L'étude identifie bien ces 2 secteurs mais ne fait pas de propositions, même générales, en matière de mesures acoustiques, en se basant sur des simulations de niveaux sonores en phase projet qu'il conviendrait de mieux expliciter et commenter.

Le projet aura très peu d'impact sur le site inscrit de la vallée de l'Erdre, au vu de l'ampleur limitée des aménagements prévus.

Le projet prévoit le réaménagement de la place Vincent Auriol qui est concerné par la présence du site classé de la fuite du château des Dervallières. Il devra ainsi, préalablement aux travaux, faire l'objet d'une demande d'autorisation spéciale ministérielle au titre du site classé, après passage en commission départementale de la nature, des paysages et des sites.

Le projet entraînera l'abattage de plusieurs châtaigniers du boisement du Ranzay qui seront compensés par de nouvelles plantations.

L'aménagement de la ligne C6 entraînera le défrichage d'environ 3000 m<sup>2</sup> de bois sur les 80 000 m<sup>2</sup> existants sur le secteur du « Bourg Nord » de la ZAC Erdre Porterie. Le déboisement nécessite ainsi des mesures de compensation par recréation des habitats pour la faune concernée, dans une proportion au moins équivalente à ceux détruits.

Afin de prendre en compte la présence d'oiseaux - dont des espèces communes mais protégées - dans les boisements du Ranzay et du « Bourg Nord » et ne pas perturber la reproduction de ces espèces, la seule mesure présentée au dossier concerne la programmation de la réalisation des travaux, envisagée en dehors de la période de sensibilité. L'étude d'impact renvoie la définition d'autres mesures éventuelles aux procédures à venir (demande d'autorisation de défrichage).

Le projet implique également la destruction de 150 à 200 m<sup>2</sup> de zones humides (sur 1250 m<sup>2</sup> identifiés sur le secteur). Cet impact sera compensé par la création de nouveaux habitats humides sur une surface d'environ 1400 m<sup>2</sup> (noues de part et d'autre de la plateforme) et la réalisation d'un passage pour la petite faune aménagé sous la nouvelle voie.

Ces mesures sont de nature à préserver le bon accomplissement du cycle biologique du lézard vert, espèce faunistique commune, mais protégée, présente sur le site. On peut en effet considérer que ses effectifs globaux ne sont pas en danger, et à l'échelon local qu'au vu de la faible population observée (2 à 3 couples) et compte tenu des mesures de réduction et de compensation proposées qui s'avèrent tout à fait conséquentes, le projet n'affectera pas sa population et la survie de cette espèce aussi bien au niveau local qu'à une échelle plus large.

En ce qui concerne la question d'une éventuelle recherche d'alternative de moindre impact sur les zones humides, il convient de souligner que le tracé est particulièrement contraint par ses raccordements après la traversée du boisement et par le projet de ZAC Erdre Porterie.

On peut cependant noter qu'il y a risque de cumul des impacts induits par l'urbanisation future des abords du projet et qu'il conviendra d'être vigilant sur la prise en compte de la biodiversité dans les projets ultérieurs liés à la ZAC Erdre Porterie qui vont accentuer la pression urbaine exercée sur ce secteur à enjeu. Ces projets pourraient en effet impliquer une détérioration plus importante des deux zones humides et la disparition de la population de Lézard vert présente sur site.

## 5 – Conclusion

### Avis sur les informations fournies


L'étude d'impact est globalement de bonne qualité, même si le traitement de certains thèmes (bruit, gestion globale des déplacements et modes doux, mesures compensatoires liées au défrichement / déboisement) manque parfois de précision.

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

Ce projet s'inscrit dans une démarche volontariste qui vise à favoriser les transports en commun avec la mise en place d'un projet de ligne de bus qui apportera une meilleure qualité de service.

Au-delà des impacts résiduels évoqués ci-avant que le projet s'attache dans l'ensemble à prendre en compte en proposant des mesures adaptées, l'autorité environnementale relève la finalité très positive du projet qui doit contribuer à un report modal des véhicules automobiles au bénéfice du réseau de transport en commun de l'agglomération nantaise.

Le préfet



Jean DAUBIGNY