



AGIR pour la
BIODIVERSITÉ
LOIRE-ATLANTIQUE

UDPN 44

Projet de contournement ferroviaire des sites industriels de Donges

Avis de FNE Pays de la Loire, Bretagne-Vivante SEPNB, LPO 44 et UDPN 44

- 21 octobre 2015 -

Concernant le projet de contournement ferroviaire des sites industriels de Donges, le grand public et les acteurs du territoire sont appelés à s'exprimer sur le choix de la variante de tracé (variante « nord » ou variante « sud »), sur le positionnement de la halte ferroviaire (halte dite « Jouy » ou halte dite « Donges ») et les modalités souhaitées pour la concertation tout au long de la vie du projet.

C'est dans ce cadre que les associations France Nature Environnement Pays de la Loire, Bretagne-Vivante SEPNB, la Ligue de Protection des Oiseaux de Loire-Atlantique et l'Union Départementale pour la Protection de la Nature en Loire-Atlantique émettent un avis commun.

En préambule, nos associations souhaitent confirmer leur **adhésion à ce projet de contournement** ferroviaire des sites industriels de Donges. Il en va de la sécurité des personnes utilisant le train sur cette ligne fortement fréquentée (liaisons domicile-travail ou de loisirs (attrait du littoral)). Le fait de contourner les sites industriels de Donges permettra de **réduire le risque** par 10 et de sortir de la zone des risques à cinétique rapide.

De plus, ce projet permettra de **pérenniser l'activité industrielle** de la raffinerie et des sites attenants ce qui permettra le maintien de l'emploi sur nos territoires.

Ce projet souscira aussi à l'**amélioration de la desserte ferroviaire** de Donges du fait du rapprochement de la halte ferroviaire du bourg. Sa fréquentation en sera sans doute augmentée et les habitants de Donges pourront se tourner sans doute plus facilement vers ce mode de transport pour leurs déplacements vers Nantes ou St Nazaire.

Nos associations se réjouissent que ce projet, fortement discuté lors de la concertation concernant le PPRT de Donges, puisse prendre réalité et **les délais annoncés** quant à sa mise en œuvre **nous paraissent adaptés**.

De manière générale, nos associations seront très attentives, et ce quel que soit le tracé final choisi, à :

- la **localisation de la base de vie** pendant la phase chantier ainsi que la localisation **de la base "travaux"** (emplacement des engins, stockage matériels, ...) car elles ne devront pas être positionnées sur des espaces à enjeux environnementaux et ne devront laisser aucune trace de leur existence une fois les travaux finis (réversibilité des installations).

- les **accès aux chantiers pour les engins** (camions, ...), devront se faire en priorité par des accès pérennes et devront éviter toutes zones à enjeux environnementaux qui ne seraient pas aménagées.

- la **conservation des accès aux parcelles agricoles** afin de simplifier autant que possible le travail de la profession agricole.

Elles seront aussi attentives au **repositionnement des entreprises** qui seront amenées à changer de site. Cette relocalisation ne devra pas se faire sur des espaces à enjeux environnementaux et devra être connue au même moment que le choix du tracé final afin d'avoir une vision globale de la situation.

Nos associations demandent à ce que la **halte ferroviaire**, quelque soit son emplacement, puisse **être une plate-forme multimodale** permettant de passer d'un moyen de transport à un autre le plus facilement possible. Pour cela, il faut donc prévoir un accès piéton sécurisé et fléché, un accès vélo sécurisé (en site propre) et un parc de stationnement vélo sécurisé et abrité, un accès pour une desserte en bus/car et un parking relais voiture à proximité.

Concernant le tracé, nos associations respectent le choix :

- d'avoir abandonné le tracé contournant le bourg de Donges par le nord car celui-ci, en plus d'être le plus long, impactait fortement des zones à fort enjeux environnementaux,
- d'avoir abandonné le tracé passant par le marais de Liberge car celui-ci était trop impactant au point de vue environnemental,
- d'avoir abandonné l'idée de conserver la ligne ferroviaire sur le tracé existant tout en la protégeant en installant une couverture sur toute sa longueur lors de sa traversée des sites industriels de Donges.

Nos associations soulignent la richesse écologique du site. Au point de vue environnemental il est à noter que la zone d'étude où s'insèrent les deux variantes comprend de nombreux fossés et cours d'eau : écoulements du marais de Magouëts, ruisseau exutoire du marais de Liberge, écoulement temporaire qui traverse le passage à niveau de Tréveneuc, le canal de Martigné, ..., ainsi que de nombreuses mares avec une flore et une faune associées intéressantes. Elle comprend aussi des prairies humides ainsi que des friches humides.

La zone concernée est donc composée de zones humides **qui couvrent une surface d'environ 70 hectares soit environ 1/3 de la surface totale de la zone d'étude.**

La zone du projet est aussi constituée de friches pour certaines riches au point de vue environnemental et d'un bocage relictuel.

L'intérêt écologique de ce projet est fort, puisque **le site**, concerné par le tracé des 2 variantes, **est très riche en espèces floristiques et faunistiques et est composé d'une multitude de milieux naturels différents** (mares, prairies humides, friches, dépôts sédimentaires, fossés ou cours d'eau, haies, arbres isolés, ...). De **nombreuses espèces d'intérêt communautaire sont présentes** sur l'aire d'étude dont l'Angélique des estuaires, le Triton crêté, l'Agrion de mercure, le Pique-prune, la Rosalie des alpes, etc... Cette zone est en limite ou pour une petite partie comprise dans une zone Natura 2000.

A propos des deux variantes (nord et sud) proposées lors de cette concertation du public, nos associations estiment :

- qu'elles auront un **fort impact sur l'environnement** du fait de la destruction de zones humides, de la destruction de zone d'alimentation pour certaines espèces, de la destruction de zone de nidification et d'hivernage pour quelques espèces d'oiseaux, de la destruction d'habitats terrestres favorables aux amphibiens tout en provoquant l'isolement de ces populations d'amphibiens, de la destruction de sites de reproduction, de la modification des corridors écologiques, de la suppression d'habitats et du dérangement de la faune pendant la phase travaux.

- que pour **éviter et réduire au maximum ces destructions** il est **primordial de travailler sur la transparence** de la voie ferrée en tant que telle, mais aussi de la D100 et des ouvrages qui seront mis en place. Cette transparence permettra de **maintenir la circulation hydraulique et les axes de déplacements pour la faune**. Axes qui sont indispensables aux espèces et ce à différentes échelles de temps (pour circuler quotidiennement entre les secteurs de repos et les zones de prospections alimentaires, pour se déplacer suivant les saisons, des sites d'hivernages aux sites de reproduction, pour coloniser de nouveaux espaces sur une ou plusieurs années).

À cette fin, il faut que le porteur de projet soit prêt à présenter un ouvrage ferroviaire assurant la plus grande transparence possible et pour cela, qu'au minimum les ouvrages soient calibrés pour assurer la continuité écologique de la faune terrestre et aquatique.

De plus, pour réduire les impacts, le porteur de projet devra :

- mettre en place des mesures préventives pour limiter les destructions d'habitats et de plantes et les dérangements et destructions d'espèces animales,
- mettre en place des mesures préventives pour éviter des perturbations au niveau de l'écoulement, de la sédimentation et de la circulation piscicole ainsi que des mesures préventives pour éviter le risque de pollution des cours d'eau. Par exemple, il serait judicieux que ce linéaire de voie ferroviaire soit entretenu sans recours aux produits phytosanitaires.

Et afin de compenser les impacts :

- proposer un protocole, en lien avec le Conservatoire Botanique National de Brest, afin de déplacer des stations de plantes à enjeu dans un habitat favorable créé à cette fin,
- recréer les habitats remarquables détruits avec toute la complexité que cela comporte,

Nos associations estiment aussi qu'il faudra que le porteur de projet, au regard des impacts résiduels (stratégie Éviter-Réduire-Compenser) puisse **être en capacité de proposer des mesures compensatoires à la hauteur des enjeux environnementaux**. Pour n'en citer que quelques-unes : reconstitution de prairies humides, création ou restauration de mares, gestion d'habitats herbeux favorables à la biodiversité (avec fauche tardive, pâturage), création d'andains pour les reptiles, plantations de haies, meilleure gestion du marais de Liberge (amélioration de la gestion de niveaux d'eau), ...

L'idéal pour le porteur de projet sera de proposer des sites qui ont été abimés et qui auraient intérêt à être restaurés, ce qui, à la connaissance de nos associations ne manque pas dans le secteur. C'est un élément important à faire rentrer dans le chiffrage (achat de parcelle, contractualisation avec des agriculteurs, remise en état, suivi, entretien, ...).

Pour intégrer les mesures compensatoires liées à la destruction de la zone humide à l'est des Magouët, nous proposons la restauration de la connexion hydraulique entre la Loire et le

marais de Liberge (ce canal passe par Les Faux, la Croix puis longe les dépôts d'hydrocarbures). A notre connaissance, la gestion hydraulique de ce marais a été modifiée afin de l'assécher précocement pour y mettre ses bovins plus tôt dans la saison. Le site a alors très rapidement perdu de son intérêt ornithologique, floristique et batrachologique. Une mesure compensatoire intéressante à mettre en œuvre serait donc de reconnecter ce marais avec la Loire, rédiger un cahier des charges pour une gestion en faveur de la biodiversité et apporter des compensations à l'agriculteur pour le manque à gagner.

Sur la commune de Montoir-de Bretagne, une autre mesure compensatoire pourrait concerner la restauration d'une zone humide d'environ 9900 m² remblayée illégalement en 2007 en limite d'une station de crypsis piquant (*Crypsis aculeata*). Cette espèce végétale récemment retrouvée dans le Massif armoricain, est considérée comme en « danger extrême de disparition pour les Pays de Loire » (annexe 2) et inscrite comme « **taxon prioritaire pour la mise en oeuvre de mesures urgentes de conservation** » dans la **Liste rouge régionale des plantes vasculaires rares et/ou menacées en Pays de la Loire** (Lacroix & al – 2008). L'objectif serait de restaurer cette zone humide avec des conditions permettant la conservation et l'extension du crypsis piquant et d'autres espèces intéressantes liées à cet habitat.

Concernant la protection du patrimoine bâti :

Nos associations s'interrogent sur le devenir de la chapelle Bonne Nouvelle, qui date du 17^{ième} siècle. Celle-ci qui est située sur la route de Savenay à l'est du site, face à la raffinerie et fondée, semble-t-il, par la famille Jamet de la Basse-Angle. Sur le tracé des 2 variantes, elle est située très près des futurs aménagements ferroviaires et/ou routiers.

Si nous devons nous prononcer pour un tracé :

Au regard de nos connaissances du terrain, **la variante nord et la variante sud présentent des impacts sur l'environnement qui semblent similaires dans l'ordre de grandeur**. Les compartiments ne seraient peut être pas les mêmes (plus de zones humides impactées par la variante nord par exemple) mais l'impact global et final seront très proches.

Dans l'état actuel des connaissances, **nos associations ne se prononcent donc pas pour un tracé plus que pour un autre**. Des études environnementales précises sur l'emprise des deux projets de tracé et de leurs conséquences directes et indirectes, permettront d'émettre un avis plus argumenté.

Concernant la phase chantier :

A propos du suivi pendant le chantier, nos associations **demandent à ce que le porteur de projet soit accompagné par un écologue** aux différentes étapes du chantier. Il accompagnera le maître d'ouvrage pour réaliser les mesures de réduction et de compensation des impacts quel que soit la variante retenue.

Nos associations demandent à ce qu'un **comité de suivi soit mis en place** pendant la phase travaux afin de suivre celui-ci au plus près et puissent être force de proposition en termes de mesure de réduction ou de compensation s'il survenait des modifications liées au chantier. Ce comité se réunirait plusieurs fois par an.

Concernant la phase d'exploitation :

Nos associations demandent à ce que le comité de suivi de la phase chantier se transforme à la fin de celui-ci en **comité de suivi** qui se réunirait au minimum une fois par an et où serait présentée la mise en œuvre des mesures de compensation et leurs résultats et où il serait possible de discuter de leurs améliorations si nécessaire au regard des dits résultats.

Concernant la suite de la concertation :

Nos associations estiment que le meilleur moyen d'avancer de façon consensuelle sur un tel projet d'aménagement est de travailler dans la plus grande transparence possible. Pour se garantir d'un tel niveau d'exigence, il serait opportun que le porteur de projet s'assure que le travail de concertation avec les acteurs locaux puisse se poursuivre entre la fin de cette concertation officielle le 31 octobre 2015 et le lancement de l'enquête publique.

Cette phase de travail, qui verra le porteur de projet affiner son projet sur le tracé choisi, devra permettre la mise en place d'un comité de travail où les acteurs seront informés de l'avancée des études. Ces dernières y seront présentées au fur et à mesure pour échanges et enrichissement et une ou des visites sur site pourraient être organisées afin de partager au mieux les connaissances de chacun des acteurs.

A Angers le 21 octobre 2015

Jean-Christophe GAVALLET
président
FNE Pays de la Loire



Bernard GUILLEMOT
administrateur
Bretagne-Vivante



Guy BOURLES
président
LPO 44



Claude BORD
président
UDPN 44

