

SAUVEGARDE ET PROTECTION DE LA CORNICHE NAZAIRIENNE ET DE SON ENVIRONNEMENT

Association loi 1901, agréée par arrêté préfectoral du 02/12/2013
siège social: 110 rue Ferdinand Buisson 44600 SAINT-NAZAIRE
Tél. 02 40 70 18 41 - Site: www.spcne.org - Mail: spcne44@yahoo.fr
Membre de l'U.D.P.N. 44 agréée par arrêté préfectoral du 04/12/2012

Saint-Nazaire, le 03 août 2016

Monsieur le Commissaire enquêteur
CARENE SAINT-NAZAIRE AGGLOMERATION
4 Avenue du Commandant L'Herminier
BP 305
44605 SAINT-NAZAIRE CEDEX

Objet :

Enquête publique portant sur l'Actualisation de l'étude d'impact du projet « rénovation de la gare de Saint-Nazaire »

Références : Pas de référence (Absence d'arrêté préfectoral, qui devrait figurer dans le dossier d'enquête)

Monsieur le Commissaire,

Nous vous demandons de bien vouloir prendre en considération nos éléments d'observations, de remarques et de propositions en date du 03 août 2016, concernant l'enquête citée en objet, qui font suite à la présente, et de les annexer au registre d'enquête mis à la disposition du Public.

Souhaitant qu'elles sachent retenir toute votre attention, et avec nos remerciements, nous vous prions de croire, Monsieur le Commissaire Enquêteur, en l'expression de nos salutations distinguées

Le Président de la SPCNE

Michel CHAUSSE

En préambule, nous nous interrogeons sur l'intitulé de cette enquête, savoir « PEM de Saint Nazaire » : De façon systématique, les documents constitutifs du dossier présenté comportent cette appellation. En effet, l'intitulé de l'enquête est « L'actualisation de l'étude d'impact ».

La concaténation des dossiers d'enquêtes concernant le projet Helyce (du 27/09 au 27/10/2010) et ZAC Nord, ou secteur Nord-Ouest (du 09/05 au 10/06 2011), apporte une lourdeur et des tas de répétitions dans les éléments structurants du dossier. De sorte que les 679 pages sont pénibles à analyser.

Nous tenons à rappeler ici que l'intitulé de l'enquête publique du 09/05 au 10/06 2011 était « Aménagement du secteur Nord-Ouest inclus au projet urbain Ville -Gare » (Voir l'arrêté Préfectoral du 19 avril Article 1) :

« Le programme de réaménagement du quartier "Villes-gare" s'articule autour de 3 projets structurants :

- le pôle d'échanges multimodal (PEM) autour de la gare avec une future gare routière sur la Place Sépard, la restructuration de la gare SNCF (meilleure accessibilité aux quais des personnes à mobilité réduite, amélioration du bâtiment voyageurs, ouverture d'un nouvel accès Nord) et la création d'un parking d'environ 350 places pour accompagner l'ouverture de la gare au nord ;
- le pôle tertiaire de rayonnement régional au nord et au sud de la gare ;
- les logements, commerces et équipements publics pour garantir la mixité des équipements du futur quartier. »

Notre avis : Ce contexte montre bien, en termes de projets structurants :

1. Un PEM ou désigné parfois comme « quartier d'affaires » ;
2. Une gare routière ;
3. Une restructuration de la gare SNCF ;
4. Une création d'un parking de 350 places(+ 20 places pour les 2 roues, + n places pour les déposes minutes).

Aujourd'hui, l'enquête porte uniquement sur la mise à jour de l'étude d'impact due à la restructuration de la gare SNCF et, aux recommandations de l'Autorité Environnementale. Dans ce cas, pourquoi utilisation de cette appellation ?

A) Dossier d'introduction :

Chapitre 1.1 :

Le caractère provisoire de la construction du parking, n'a jamais fait l'objet de concertation. Quelle est l'évolution de l'aire d'accès et de stationnement, par rapport aux 2,9ha qui y étaient consacrés ?

Chapitre 1.2 :

L'organisation du parking est complètement différente (Réorientation des aires de stationnement), ainsi que l'accès.

Chapitre 2.1.1 :

Comment ce fait-il que l'avis de l'AE soit publié le « 03 septembre 2009 », alors qu'elle a émis le 21 mars 2011 un avis **très critique** lors de l'enquête publique de 2011 ? (Voir la note d'actualisation, chapitre « Préambule »).

Chapitre 2.1.2.1 :

Nous aurions souhaité voir apparaître dans le dossier d'enquête l'arrêté préfectoral, désignant le commissaire enquêteur .

Chapitre 2.3 :

Si le « porté à connaissance » est un document public il nous semble évident qu'il faille le mettre à disposition du public lors de cette enquête puisqu'il s'agit d'une « actualisation de l'étude d'impact ». A moins que le seul porté à connaissance ne soit justement que l'avis de AE. C'est ce que nous avons compris en lisant son avis.

B) Résumé non technique :

Chapitres 1.1 et 1.3.1 :

Le caractère provisoire de la construction du parking, n'a jamais fait l'objet de concertation. Quelle est l'évolution de l'aire d'accès et de stationnement, par rapport aux 2,9ha qui y étaient consacrés ?

Chapitre 1.2 :

L'organisation du parking est complètement différente (Réorientation des aires de stationnement), ainsi que l'accès.

Le classement en zone AU1h qui cible le quartier de Herbins et le secteur Gare Nord a pour vocation d'accueillir des projets urbains (Dixit le PLU de Trignac **en ligne**). Si la volonté de la Carene est de conserver ces espaces naturels, le PLU **communal** doit être modifié pour que ce zonage soit conforme au PLUI en cours.

Chapitre 1.3.3 :

Il est dit : « *Le projet de compensation a été dimensionné et réalisé à l'échelle du projet initial (qui prévoyait la réalisation d'un quartier tertiaire au Nord) avec une imperméabilisation globale de 2,9 hectares. Or, cette partie du projet (prévue sur 1,3 ha) a été abandonnée.* ».

Doit-on en déduire que la surface regroupant accès ET aires de stationnement (Dépôt minute ou pas) =1,6ha.

Dans ce cas, selon le règlement du SAGE les mesures compensatoires doivent être du double des surfaces empiétées. Elles étaient de 5,8ha pour le projet initial. Sont-elles de 3,2ha aujourd'hui ? L'arrêté préfectoral du 09 mars 2012 informe sur une compensation allant de 15 à 20ha.

Chapitre 1.3.4 : Depuis, le PPRL a été instauré de sorte que nous remettons en cause sérieusement cette affirmation ou, tout au moins, le contexte a été sérieusement modifié par l'Etat.

Chapitre 1.6 :

Le projet est-il donc compatible avec le PPRL (Xynthia +20cm =sur ; Xynthia+60cm = moins sur) ? Les PLU de Saint-Nazaire et de Trignac n'ont pas été révisés suite à l'approbation du PPRL.

C) Note d'actualisation de l'étude d'impact :

Chapitre 4.1.3.1 :

Dans le fonctionnement il est fait mention de 350 places de stationnements.

Chapitre 4.2 :

Dans l'image de la maquette du « projet retenu », le nombre de places de stationnement est de 330.

Chapitre 4.2.2 :

Confirmation de la capacité de 330 places de stationnement. Explication ?

Chapitre 5.1.2 :

Nous comprenons que ce parking nord a 3 phases d'évolution, savoir :

- Fin 2012, début 2013 création de 200 places ;
- Été 2014, ajout de 150 places ;
- Si sa « finalisation » est nécessaire, en quoi consiste-telle concernant le nombre de stationnement ?

Chapitre 6.1 :

Item 4.5 : Le tableau des critères retenu : Nous remarquons qu'il est fait mention pour le critère « Durée de l'impact », d'un niveau permanent justifié par « la durée d'existence de l'éolienne ». De quelle éolienne ?

Chapitre 6.2.3.2 :

Le nombre places de stationnement est égal 330 au lieu de 350.

Chapitre 11.3.1 :

Le zonage 2014 du PLU de Saint-Nazaire **en ligne** sur ce secteur montre 3 zones difficilement identifiables avec la gamme de couleurs utilisée.

Nous proposons d'établir un lien entre une zone colorée et sa définition. Pour plus de précision la même chose pourrait être faite avec les parcelles cadastrales.

Chapitre 11.3.2 :

Le règlement (de 2009) du PLU de Trignac **en ligne** montre que le zonage est UA1h et non AU2.

Chapitre 11.5 :

Notre avis : Il nous semble que la disposition 3D1 du SDAGE pourrait s'appliquer au projet compte tenu de la restructuration du parking.

D) Sur la modernisation et mise en accessibilité de la gare (2011)

Veillez trouver ci-après notre contribution à la concertation de 2014 (Procédure de concertation préalable selon L300-2 du CU).

Le budget :

L'investissement pour ce projet est estimé à 15,4 millions € (aux conditions économiques de janvier 2013). Le plan prévisionnel des financements sollicités auprès des partenaires s'établit comme suit :

- Régions Pays de la Loire = 30, 5 %
- CARENE Saint-Nazaire agglomération = 18, 2 %
- État = 14, 2 %
- Département de Loire-Atlantique = 11, 2 %
- Réseau Ferré de France = 9, 2 %

Notre avis : Le moins que l'on puisse dire est que cette « participation » est un peu légère.

- Ville de Saint-Nazaire = 8, 4 %
- Fonds européens (FEDER) = 5, 1 %
- SNCF-Gares & Connexions = 3, 2 %

Notre avis : Le moins que l'on puisse dire est que cette « participation » est un peu légère.

« DES AMÉNAGEMENTS SPÉCIFIQUES POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE »

« Pour l'accès à la gare depuis le boulevard Willy-Brandt » :

- Reconstruction de l'escalier extérieur pour mise aux normes :
Est-ce à dire d'une hauteur de 17 cm max/marche ?
- Remplacement complet de l'ascenseur pour un équipement accessible

Notre avis : Ce nouvel équipement mérite d'être doublé pour des raisons de sécurité publique en cas de panne, de maintenance ou de surnombre et, en l'occurrence pour ne pas être dans l'obligation en particulier pour les PMR de passer par l'accès nord. Lors de la réunion publique le 2014, le représentant de la Région, en réponse à cette question, proposait avec beaucoup de condescendance de faire effectivement le tour complet.

- Amélioration du fonctionnement du dépose-minute

Notre avis : En effet un réaménagement est nécessaire car les voitures qui sortent des garages du pôle multimodal (Bâtiments du quartier d'affaires) n'ont pas la place utile pour aller dans le sens opposé à celui de la sortie sans risques (Une majorité pratique cette manœuvre à risque).

«Pour l'accès aux quais depuis le hall» :

- « remplacement des escaliers mécaniques par des rampes couvertes avec 10 % de dénivelé. »

Rappel : Normes rampes d'accès handicapé à respecter :

La pente des rampes d'accès handicapés qui sont **sans assistance** doit être inférieure à 5 %.

En cas d'impossibilité technique, il existe deux tolérances :

- une pente de 8 % sur une longueur inférieure à 2 m ;
- une pente de 12 % sur une longueur inférieure à 0,5 m.

La question est, de quelle longueur seront les rampes d'accès ? Car cela implique, en salle d'accueil, une information précise sur la composition du train (n° de voiture, par rapport à l'arrivée de la rampe sur le quai.

« Pour l'accès direct par le nord » :

« Un aménagement nouveau » :

Un escalier fixe, un ascenseur et un escalator

Notre avis :

L'équipement d'un ascenseur mérite d'être doublé pour des raisons de sécurité publique en cas de panne, de maintenance ou de surnombre et, en l'occurrence pour ne pas être dans l'obligation en particulier pour les PMR de passer par l'accès sud. Lors de la réunion publique le 2014, le représentant de la Région, en réponse à cette question, proposait avec beaucoup de condescendance de faire effectivement le tour complet.

L'escalator peut éventuellement éviter la duplication de l'ascenseur, mais c'est à démontrer. Considérant le temps d'utilisation réelle des escalators qui liaient auparavant les quais à l'accueil, il est impératif d'avoir ces moyens beaucoup plus fiables et résistants dans le temps, pour qu'ils soient opérationnels).

Coté nord et dans le cadre du PPRI, sommes-nous certains de la maîtrise technique de l'ouvrage coté nord (Zone humide) ?

Sur la concertation :

Notre avis : Du fait des précisions données sur le budget (Répartition sur les partenaires), et des réponses faites par nos interlocuteurs en réunion publique, nous pensons que les axes d'amélioration seront au minimum car ce projet peut être considéré comme un ensemble « fini », que ce soit sur un plan pratique ou sur un plan financier.

Le Président de la SPCNE

Michel CHAUSSE