



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE CORSE

## AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE SUR LE PROJET D'AMÉNAGEMENT DE LA NOUVELLE GARE DE CALVI (Collectivité Territoriale de Corse)

*Le présent avis porte sur l'étude d'impact du dossier d'aménagement de la nouvelle gare de Calvi. Il est pris en application des législations communautaires et nationales sur l'évaluation environnementale des projets.*

### I - CONTEXTE

#### I-1 - Contexte réglementaire

La directive 85/337/CEE relative à l'évaluation des incidences des projets sur l'environnement, consolidée par la directive 2001/42/CE relative aux plans et programmes, a posé les bases de l'évaluation environnementale.

La loi n° 2005-1319 a introduit dans le droit français la production d'un avis de l'autorité de l'État compétente en matière d'environnement pour les projets soumis à étude d'impact. Les modalités de désignation de cette autorité, dite "autorité environnementale", relèvent du décret n° 2009-496.

Le projet présenté par la Collectivité Territoriale de Corse entre dans le champ d'application de ces dispositions.

#### I-2 - Modalités d'application

Le projet est soumis aux dispositions des articles L122-1 à L122-3 du code de l'environnement relatifs aux études d'impacts des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements. En conséquence, parmi les études préalables à la réalisation de ces aménagements, le porteur de projet a produit une étude d'impact.

Le dossier correspondant comporte :

- un dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, intégrant une étude d'impact ;
- un dossier d'enquête parcellaire ;
- un dossier de mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols (POS) de la ville de Calvi ;
- des annexes.

Le dossier a été déclaré recevable et soumis à l'avis de l'autorité environnementale (AE), en application des articles R122-1 et R122-13 du code de l'environnement. Il en a été accusé réception le 24 septembre 2012.

Le présent avis porte d'une part, sur la qualité de l'étude d'impact, et d'autre part, sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet.

### II - ANALYSE DE LA QUALITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

#### II-1 - Sur la nature et le contexte du projet

Le projet porte sur la construction de la nouvelle gare de Calvi sur un site distant d'environ 200 m de la gare actuelle, s'accompagnant de la réalisation des ouvrages et installations associés. L'opération comprend :

- la reconstruction et/ou l'aménagement d'infrastructures ferroviaires ;
- la création de bâtiments et locaux (bâtiment "voyageurs", locaux techniques, logement de fonction...) ;
- la réalisation d'ouvrages routiers : suppression de la voie actuelle (et du passage à niveau) reliant la RN 197 au port de plaisance, création d'un barreau ville-port à l'ouest de la nouvelle gare, aménagement d'un carrefour en T comme voie d'accès à la gare, ainsi que d'un parking public ;
- la réalisation d'aménagements urbains : espaces réservés pour les piétons, espaces verts.

L'objectif de ces travaux, qui entrent dans le cadre du programme de modernisation du réseau ferroviaire de Corse initié par le maître d'ouvrage, est de valoriser la gare de Calvi à travers l'amélioration de ses infrastructures, l'acquisition de matériels neufs, la mise en sécurité et la rénovation des ateliers et dépôts.

## II-2 - Sur le caractère complet de l'étude d'impact

L'article R122-3 du code de l'environnement définit le contenu de l'étude d'impact, qui doit présenter successivement :

- une analyse de l'état initial du site et de son environnement,
- une évaluation des effets du projet sur l'environnement,
- une justification du site d'implantation,
- des mesures de suppression, de réduction ou de compensation des impacts,
- une estimation du coût du projet et des mesures d'accompagnement,
- la méthode d'étude et d'analyse,
- un résumé non-technique,

*Le dossier présenté par la Collectivité Territoriale de Corse est complet sur la forme. Toutefois, le caractère exagérément synthétique du résumé non-technique dessert l'objectif de bonne information du public sur les éléments essentiels de l'étude d'impact.*

## II-3 - Sur la qualité de l'étude d'impact

La méthodologie utilisée pour établir l'état initial et évaluer les effets du projet sur son environnement comporte un travail documentaire thématique, s'appuyant sur de nombreuses contributions cartographiques et sur les consultations des administrations compétentes. Le constat est conforté par une prospection de terrain qui a notamment permis d'identifier les enjeux paysagers. Les enjeux liés aux aspects "air" et "santé", s'appuyant sur un comparatif des émissions liées au projet calculées par un outil développé par l'ADEME et un état de référence à l'horizon 2020, sont correctement appréhendés.

En revanche, les aspects "biodiversité" et "eaux superficielles" ne font pas l'objet d'une analyse suffisante permettant d'identifier les enjeux environnementaux associés. Enfin et surtout, l'étude d'impact n'aborde pas les incidences potentielles de l'exploitation d'une aire de lavage pour les trains (pollutions des milieux) et d'une installation de distribution de liquides inflammables (risque technologique, pollution des milieux), cette dernière étant soumise par ailleurs à la réglementation des installations classées.

*L'autorité environnementale considère que, si la méthodologie employée a permis de réaliser un état initial globalement pertinent, les argumentaires développés en matière d'identification des enjeux environnementaux et d'analyse des impacts sur certains aspects (biodiversité, eaux superficielles et risques) souffrent de l'insuffisance de méthodologie et d'analyse.*

• Parmi les différents items étudiés, celui relatif à la pollution des eaux superficielles et/ou souterraines semble correspondre aux impacts potentiellement les plus forts. En effet, du fait de la localisation de l'ouvrage en centre-ville et à proximité du port, et compte tenu des caractéristiques géologiques et hydrogéologiques du sous-sol, des incidences significatives sur le site et sur le bassin portuaire voisin sont possibles, notamment pendant la phase "chantier", avec un risque d'entraînement des poussières par les eaux de ruissellement (matières en suspension). A cela s'ajoute un risque de pollution accidentelle des eaux par déversement de produits stockés ou utilisés (fuel, hydrocarbures, matériaux bitumeux), consécutif à l'exploitation d'un appareil de distribution de liquides inflammables, à l'utilisation d'engins de chantier et à la réalisation de zones goudronnées (carrefour, stationnement), ou encore au déversement de boues de chantier. Enfin, l'emprise du projet se situe à proximité immédiate d'une zone à risque d'inondations, telle qu'identifiée par le Plan de Prévention des Risques Inondations (PPRI).

*L'autorité environnementale considère que l'enjeu lié aux eaux superficielles et souterraines est significatif et invite le maître d'ouvrage à respecter les prescriptions du PPRI et à communiquer les éléments constitutifs du projet à l'autorité en charge du suivi de ce Plan. En outre, l'étude d'impact demande à être complétée par la prise en compte des incidences liées à l'exploitation, d'une part, d'un appareil de distribution de liquides inflammables, et d'autre part, d'une aire de lavage pour les trains.*

• La dimension paysagère du projet est également significative. En effet, le secteur d'implantation est situé au carrefour de plusieurs périmètres de protection correspondant à la présence de sites naturels et architecturaux inscrits (plage et pinède de Calvi, église de Sainte-Marie, fortifications de la Citadelle). Le bâti projeté doit pouvoir s'insérer harmonieusement dans ce cadre.

*L'autorité environnementale considère l'enjeu paysager comme significatif, lié à la présence, dans l'environnement du site d'un patrimoine naturel et historique d'exception.*

• S'agissant des aspects "air/santé" et "bruit", le projet correspond au développement d'une activité anthropique entraînant, en phase chantier comme en phase d'exploitation, des émissions de polluants (gaz à effet de serre et particules) et des nuisances sonores dues au trafic routier et ferroviaire. Toutefois, le projet d'aménagement n'apporte pas, a priori, d'évolution défavorable, ni de la quantité de polluants émis, ni de l'ambiance sonore, par rapport aux valeurs prévisionnelles de ces paramètres en l'absence d'aménagement.

*Si les aspects "air/santé" et "bruit" sont significatifs, les enjeux associés apparaissent modérés en l'absence d'incidences réelles du projet sur l'évolution attendue des émissions polluantes et de l'ambiance sonore.*

• En dépit du caractère urbain du site, le risque d'impact sur les milieux naturels et les espèces sauvages qu'ils hébergent ne peut pas être totalement éliminé. En effet, celui-ci est situé à proximité immédiate du site "Plage et pinède de Calvi", inscrit au titre de la loi du 2 mai 1930 en vue de protéger et conserver les milieux et paysages dans leur état actuel, ainsi que de monuments historiques et du centre ancien. Par ailleurs, la zone géographique dite de la Pinède de Calvi fait également l'objet d'une inscription à l'inventaire des ZNIEFF (Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique) de type I.

Compte tenu de la proximité de deux sites marins d'intérêt communautaire, une évaluation des incidences au titre de Natura 2000 a été réalisée par le maître d'ouvrage. Les investigations de terrain ont pour leur part été limitées à un seul passage sur site, sans méthodologie particulière.

*Tout en constatant l'anthropisation du secteur concerné, qui limite de facto les enjeux en matière de biodiversité, l'autorité environnementale souligne l'importance de réaliser un inventaire faunistique et floristique fondé sur des reconnaissances de terrain effectuées selon une méthodologie reconnue.*

#### II-4 - Pertinence des mesures d'évitement, de réduction et compensation

Au regard de la nature et de la localisation du projet, un certain nombre d'impacts potentiels ont été relevés, auxquels répondent les mesures ci-après :

• sur la pollution des eaux du site et de la zone portuaire (production de boues de chantier, risque de développement de matières en suspension lors des phases travaux et risque accidentel de pollution par les produits utilisés ou stockés sur sites, incidences sur le risque d'inondation de la zone projetée) :

- En phase "chantier" : le maître d'ouvrage s'engage à réaliser les opérations de manutention des engins de travaux (ravitaillement et entretien) sur un site isolé, site qui sera nettoyé en fin de chantier.

- En phase "exploitation" : le maître d'ouvrage indique que les plate-formes routières (RN 197 et aires de stationnement de la gare) seront étanches et munies d'un système d'assainissement et de gestion des eaux pluviales, sans plus de précision sur l'ouvrage et la nature du traitement. Par ailleurs, le maître d'ouvrage déclare respecter les prescriptions du PPRI.

*L'autorité environnementale approuve ces mesures et invite le maître d'ouvrage à compléter le dossier par des précisions concernant le devenir des eaux issues de l'aire de lavage, des voiries et de la nouvelle gare (ouvrage de traitement, nature du traitement), d'une part, et l'exploitation d'une installation de distribution de liquides inflammables, d'autre part. Sur ce dernier point, le futur exploitant est invité à respecter les dispositions de l'arrêté du 7 janvier 2003 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées soumises à déclaration sous la rubrique n° 1434 : liquides inflammables (installation de remplissage ou de distribution).*

• sur les incidences paysagères (compatibilité avec le site inscrit et les périmètres de protection des monuments historiques, transformation de cet espace en un aménagement non conforme avec l'espace initial).

Le maître d'ouvrage a la volonté de préserver la pinède en bordure de mer. Ce souhait répond à la fois à un souci de préservation du site inscrit, mais également à l'intérêt de conserver un rideau végétal ne permettant pas la perception directe de la nouvelle gare en champs médian et lointain. L'aménagement d'espaces verts, utilisant les horizons humifères (terrains superficiels) et favorisant la revégétalisation du site et notamment le traitement des matériaux de déblais du chantier (création de talus, comblement de fossés), y participe. Le maître d'ouvrage s'engage par ailleurs à respecter les préconisations architecturales de l'Architecte des Bâtiments de France. Enfin, il convient de noter l'organisation d'un concours de maîtrise d'œuvre, imposant des prescriptions en matière d'aménagement paysager et d'intégration urbaine des différentes installations.

*L'autorité environnementale approuve ces mesures.*

• sur les habitats naturels, la faune et la flore (aire de stationnement et circulation d'engins de chantier sur les espaces végétalisés, incidences du bruit sur l'avifaune) :

- En phase "chantier" : s'agissant du stationnement des engins de chantier, le maître d'ouvrage privilégiera les espaces non végétalisés, nombreux sur la zone considérée. Les travaux seront réalisés préférentiellement au cours d'une période de moindre incidence pour l'avifaune.

- En phase "exploitation" : le projet s'attachera à préserver les espèces végétales remarquables présentes et notamment les Pins et les Tamaris.

*L'autorité environnementale approuve ces mesures.*

### III - ANALYSE DE LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT DANS LE PROJET AU REGARD DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Le projet d'aménagement de la nouvelle gare de Calvi s'inscrit dans le programme de modernisation du réseau ferroviaire de la Corse engagé par le maître d'ouvrage. Les nouvelles installations envisagées (ouvrages et constructions ferroviaires, aménagements routiers), mais aussi les aménagement urbains tels les accès réservés pour les cyclistes et les piétons, ont pour objectif de développer l'accueil et le confort des voyageurs, des usagers et du personnel, et de ce fait participer à l'amélioration du cadre de vie.

Les aménagement paysagers répondent également à cet enjeu en contribuant à la pérennité des caractéristiques sur la base desquelles ont été prises les mesures d'inscription et de classement visant à la préservation des patrimoines naturels et architecturaux.

En revanche, même si le projet permet d'améliorer la gestion des eaux pluviales de la zone, à travers notamment des aménagements hydrauliques respectant les objectifs qualitatifs et quantitatifs réglementaires (orientation et volume des écoulements) des bassins versants considérés, l'absence d'information concernant les mesures prises pour éviter, réduire ou compenser les incidences liées à l'exploitation, in situ, d'une aire de lavage pour le train et d'un distributeur de liquides inflammables, ne permet pas de conclure de façon exhaustive sur une prise en compte satisfaisante de l'environnement par le projet.

En conclusion, l'autorité environnementale :

- considère que le projet d'aménagement de la nouvelle gare de Calvi, par sa prise en compte des facteurs socio-économiques locaux, et par son souci de préserver le patrimoine naturel et architectural unique de la zone concernée, satisfait aux principes du développement-durable ;
- estime que, pour permettre une prise en compte satisfaisante de l'environnement par le projet, l'étude d'impact sur laquelle porte le présent avis mérite d'être complétée par l'évaluation et la gestion des incidences liées à l'exploitation de deux installations particulières, à savoir une aire de lavage pour les trains et une installation de distribution de liquides inflammables ;
- invite le porteur de projet à s'assurer de la retranscription intelligible des éléments essentiels de cette étude dans le résumé non-technique.

Fait à Ajaccio, le

15 NOV. 2012

P/le préfet de Corse  
Le préfet,  
le secrétaire général pour  
les affaires de Corse

François RAVIER