

**Département de Loire Atlantique
CARENE Saint Nazaire Agglomération
Communes de Trignac (44570) et de Montoir de Bretagne (44550)**

Enquête publique ouverte mercredi 5 février au jeudi 5 mars 2020
Par arrêté préfectoral du 14 janvier 2020 (n° 2020/BPEF/001)
Suivant décision du tribunal administratif du 21 novembre 2019 (n° E19000267/44)

Projet de desserte alternative sur les communes de Trignac et Montoir de Bretagne



Vue aérienne du site du Prè Neuf avec, en rouge, le fuseau d'implantation de la future desserte et en bleu le périmètre d'étude élargi

**Rapport et conclusions du commissaire enquêteur
Remis électroniquement le 8 avril 2020
A l'autorité organisatrice, en préfecture de Loire Atlantique**

Préambule relatif aux mesures de confinement sanitaire liées au covid-19

Les mesures de confinement ont été mises en place le 17 mars 2020; l'ordonnance afférente aux délais administratifs et aux enquêtes publiques (n° 2020-306 du 25 mars 2020) stipule en particulier :

à son article 6 que les articles 6 à 12 s'appliquent « aux administrations de l'Etat, aux collectivités territoriales, à leurs établissements publics administratifs ainsi qu'aux organismes et personnes de droit public et de droit privé chargés d'une mission de service public administratif... ».

à son article 8 que « lorsqu'ils n'ont pas expiré avant le 12 mars 2020, les délais imposés par l'administration, conformément à la loi et au règlement, à toute personne ... pour se conformer à des prescriptions de toute nature sont, à cette date, suspendus ... sauf lorsqu'ils résultent d'une décision de justice ».

à son article 12 que « ... Lorsque le retard résultant de l'interruption de l'enquête publique ou de l'impossibilité de l'accomplir en raison de l'état d'urgence sanitaire est susceptible d'entraîner des conséquences difficilement réparables ... l'autorité compétente pour organiser l'enquête publique peut en adapter les modalités ... »

Compte tenu de cette situation d'urgence sanitaire

Concernant la remise du procès-verbal de synthèse.

Tenant compte de la campagne des élections municipales et du 1^{er} tour de ces dernières maintenu le 15 mars, et conformément à l'article R 123-18 du code de l'environnement, un rendez-vous avait été fixé avec les représentants du maître d'ouvrage et de son bureau d'études, au 17/03 à 14h au siège de la CARENE.

En raison des mesures sanitaires mises en place le même jour, ce procès-verbal a fait l'objet le 17 mars à 9h30 d'une remise en mains propres, dans le respect des mesures dites « barrières » à l'un des représentants de la CARENE, au siège de celle-ci; il a été suivi le même jour d'un rendez-vous téléphonique qui s'est déroulé de 11h à 12h30 avec 2 représentants de la CARENE.

Concernant la remise du présent rapport et des conclusions

Ceux-ci, faute d'avoir pu joindre quelque interlocuteur, sont adressés ce jour ouvré (06/04/2020) électroniquement en version PDF, signés et à l'autorité organisatrice, la Préfecture de Loire Atlantique et au Tribunal Administratif de Nantes.

Les mêmes rapport et conclusions, en version originale et papier, feront l'objet d'un envoi ou d'un dépôt, d'une part en préfecture accompagnés des registres et des dossiers d'enquête et d'autre part au Tribunal Administratif accompagnés des formulaires habituels, dès que les conditions de distribution postale ou de déplacement le permettront.

Des difficultés d'obtention de documents (notamment de justificatifs) auprès de services ou d'administrations en effectifs réduits, expliquent les délais de production (procès-verbal de synthèse, mémoire en réponse du maître d'ouvrage, rapport et conclusions du commissaire enquêteur ...) qui dépassent pour cette raison, de quelques jours ceux prévus par les textes.

Rapport et conclusions du commissaire enquêteur

Nommé sur décision du tribunal administratif en date du 21 novembre 2019
(n° E19000267/44)

Dans le cadre de l'enquête publique unique

- Qui s'est déroulée du mercredi 5 février au jeudi 5 mars 2020 inclus
- Ouverte par arrêté préfectoral (n° 2020/BPEF/001) en date du 14 janvier 2020
- Concernant le projet de desserte alternative sur les commune de Trignac et de Montoir de Bretagne
- Préalable :
 - à l'autorisation environnementale au titre de l'article L 181-1 du code l'environnement valant dérogation au titre des espèces et habitats protégés
 - à la déclaration d'utilité publique
 - à la cessibilité des terrains nécessaires à la réalisation du projet

Préambule: relatif aux mesures de confinement liées au COVID-19

Également rappelé au début du rapport et de chacune des 3 conclusions

1 Première partie : le rapport

1.1 Les contextes

- 1.1.1 L'agglomération Nazairienne
- 1.1.2 le cadre réglementaire
- 1.1.3 la mission du commissaire enquêteur
- 1.1.4 le maitre d'ouvrage

1.2 Le projet

- 1.2.1 son contexte
- 1.2.2 élaboration et concertation
- 1.2.3 la présentation du projet et son calendrier

1.3 Le dossier soumis à enquête

- 1.3.1 Les documents communs aux 3 demandes
- 1.3.2 Le bilan et la concertation
- 1.3.3 la dossier de demande de déclaration publique
- 1.3.4 le dossier de demande de cessibilité des terrains concernés
- 1.3.5 le dossier de demande d'autorisation environnementale
 - 1.3.5.1 l'étude d'impact
 - 1.3.5.2 la demande de dérogation au titre des espèces et habitats protégés
 - 1.3.5.3 les avis (CLE – MRAE – CNPN) et réponses ou compléments du maitre d'ouvrage

1.4 L'enquête publique

- 1.4.1 la nomination du commissaire enquêteur
- 1.4.2 la préparation de l'enquête publique
- 1.4.3 l'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête unique

- 1.4.4 ses publicités
- 1.4.5 le déroulement de l'enquête
- 1.4.6 le déroulement des 6 permanences

1.5 L'analyse des observations, interventions, et questionnements

- 1.5.1 Le rappel sommaire du déroulement de l'enquête
- 1.5.2 un bilan des visites et contributions
- 1.5.3 la présentation des contributions et observations
- 1.5.4 le procès-verbal de synthèse
- 1.5.5 L'analyse des contributions et observations par thème
 - 1.5.5.1 La qualité du dossier
 - 1.5.5.2 L'information et la concertation
 - 1.5.5.3 Le projet et ses caractéristiques
 - 1.5.5.4 Les risques et nuisances
 - 1.5.5.5 Le cout et les délais
 - 1.5.5.6 Les impacts sur la faune et la flore
 - 1.5.5.7 La contribution au changement climatique et à la transition énergétique
 - 1.5.5.8 Le suivi environnemental
 - 1.5.5.9 La situation parcellaire

2 Deuxième partie : avis et conclusions

2.1 Avis et conclusions du commissaire enquêteur sur la demande au titre du Code de l'environnement et de la loi sur l'eau et valant dérogation au titre des espèces et habitats protégés.

- 2.1.1 **Le contexte**
 - 2.1.1.1 Le projet
 - 2.1.1.2 L'enquête
- 2.1.2 **Les problématiques et les analyses**
 - 2.1.2.1 La problématique
 - 2.1.2.2 L'analyse
- 2.1.3 **Les avis et conclusion**

2.2 Avis et conclusions du commissaire enquêteur sur la demande de déclaration d'utilité publique

- 2.2.1 **Le contexte**
 - 2.2.1.1 Le projet
 - 2.2.1.2 L'enquête

2.2.2 Les problématiques et les analyses

2.2.2.1 La problématique

2.2.2.2 L'analyse

2.2.3 Les avis et conclusion

2.3 Avis et conclusions du commissaire enquêteur sur la demande de cessibilité de biens affectés par le projet.

2.3.1 Le contexte

2.3.1.1 Le projet

2.3.1.2 L'enquête

2.3.2 Les problématiques et les analyses

2.3.3 Les avis et conclusion

3 Troisième partie : les documents annexés

N° A1 : le procès-verbal de synthèse (sur 21 pages)

N° A2 le mémoire en réponse du maitre d'ouvrage sur le questionnement qui lui a été soumis (sur 41 pages)

N° A3 : les copies des insertions dans la presse diffusée localement

- éditions des 20/01 et 07/02/2020 du quotidien régional Ouest-France

- et les éditions des 20/01 et 07/02/2020 du quotidien régional Presse Océan

N° A4 : la photographie d'un panneau d'informations publiques (format A2, lettres noires sur fond jaune) implanté aux abords immédiats du projet et les 2 plans de situation des affichages dit sur site

N° A5 : les certificats d'affichage établis par les mairies de Trignac et de Montoir de Bretagne (complété pour ce dernier par un constat de police)

N° A6 : un exemplaire type de l'accusé réception adressé aux auteur.es d'observations

N° A7 : les notifications parcellaires

N° A8 : les trois captures d'écrans (chacune sur 2 pages) des sites internet de la CARENE ainsi que des communes de Trignac et Montoir de Bretagne

**Département de Loire Atlantique
CARENE Saint Nazaire Agglomération
Communes de Trignac (44570) et de Montoir de Bretagne (44550)**

Enquête publique ouverte mercredi 5 février au jeudi 5 mars 2020
Par arrêté préfectoral du 14 janvier 2020 (n° 2020/BPEF/001)
Suivant décision du tribunal administratif du 21 novembre 2019 (n° E19000267/44)

Projet de desserte alternative sur les communes de Trignac et Montoir de Bretagne



Vue aérienne du site du Prè Neuf avec, en rouge, le fuseau d'implantation de la future desserte et en bleu le périmètre d'étude élargi

**Première partie : le rapport du commissaire enquêteur
Remis électroniquement le 8 avril 2020
A l'autorité organisatrice, en préfecture de Loire Atlantique**

Préambule relatif aux mesures de confinement sanitaire liées au COVID-19

Les mesures de confinement ont été mises en place le 17 mars 2020; l'ordonnance afférente aux délais administratifs et aux enquêtes publiques (n° 2020-306 du 25 mars 2020) stipule en particulier :

à son article 6 que « les articles 6 à 12 s'appliquent « aux administrations de l'Etat, aux collectivités territoriales, à leurs établissements publics administratifs ainsi qu'aux organismes et personnes de droit public et de droit privé chargés d'une mission de service public administratif... ».

à son article 8 que « lorsqu'ils n'ont pas expiré avant le 12 mars 2020, les délais imposés par l'administration, conformément à la loi et au règlement, à toute personne ... pour se conformer à des prescriptions de toute nature sont, à cette date, suspendus ... sauf lorsqu'ils résultent d'une décision de justice ».

à son article 12 que « ... Lorsque le retard résultant de l'interruption de l'enquête publique ou de l'impossibilité de l'accomplir en raison de l'état d'urgence sanitaire est susceptible d'entraîner des conséquences difficilement réparables ... l'autorité compétente pour organiser l'enquête publique peut en adapter les modalités ... »

Compte tenu de cette situation d'urgence sanitaire

Concernant la remise du procès-verbal de synthèse.

Tenant compte de la campagne des élections municipales et du 1^{er} tour de ces dernières maintenu le 15 mars, et conformément à l'article R 123-18 du code de l'environnement, un rendez-vous avait été fixé avec les représentants du maître d'ouvrage et de son bureau d'études, au 17/03 à 14h au siège de la CARENE.

En raison des mesures sanitaires mises en place le même jour, ce procès-verbal a fait l'objet le 17 mars à 9h30 d'une remise en mains propres et dans le respect des mesures dites « barrières » à l'un des représentants de la CARENE, au siège de celle-ci; il a été suivi le même jour d'un rendez-vous téléphonique qui s'est déroulé de 11h à 12h30 avec 2 représentants de la CARENE.

Concernant la remise du présent rapport et des conclusions

Ceux-ci, faute d'avoir pu joindre quelque interlocuteur, sont adressés ce jour ouvré (06/04/2020) électroniquement en version PDF, signés et à l'autorité organisatrice, la Préfecture de Loire Atlantique et au Tribunal Administratif de Nantes.

Les mêmes rapport et conclusions, en version originale et papier, feront l'objet d'un envoi ou d'un dépôt, d'une part en préfecture accompagnés des registres et des dossiers d'enquête et d'autre part au Tribunal Administratif accompagnés des formulaires habituels, dès que les conditions de distribution postale ou de déplacement le permettront.

Des difficultés d'obtention de documents (notamment de justificatifs) auprès de services ou d'administrations en effectifs réduits, expliquent les délais de production (procès-verbal de synthèse, mémoire en réponse du maître d'ouvrage, rapport et conclusions du commissaire enquêteur...) qui dépassent pour cette raison, de quelques jours ceux prévus par les textes.

Première partie :

Le Rapport

Du commissaire enquêteur

1.1 Les contextes

- 1.1.1 L'agglomération Nazairienne
- 1.1.2 le cadre réglementaire
- 1.1.3 la mission du commissaire enquêteur
- 1.1.4 le maître d'ouvrage

1.2 Le projet

- 1.2.1 son contexte
- 1.2.2 élaboration et concertation
- 1.2.3 la présentation du projet et son calendrier

1.3 Le dossier soumis à enquête

- 1.3.1 Les documents communs aux 3 demandes
- 1.3.2 Le bilan et la concertation
- 1.3.3 la demande de déclaration publique
- 1.3.4 la demande de cessibilité des terrains concernés (=enquête parcellaire)
- 1.3.5 la demande d'autorisation environnementale
 - 1.3.5.1 l'étude d'impact
 - 1.3.5.2 la demande de dérogation au titre des espèces et habitats protégés
 - 1.3.5.3 les avis (CLE – MRAE – CNPN) et réponses ou compléments du maître d'ouvrage

1.4 L'enquête publique

- 1.4.1 la nomination du commissaire enquêteur
- 1.4.2 la préparation de l'enquête publique

- 1.4.3 l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête unique
- 1.4.4 ses publicités
- 1.4.5 le déroulement de l'enquête
- 1.4.6 le déroulement des 6 permanences

1.5 L'analyse des observations, interventions, et questionnements

- 1.5.1 Le rappel sommaire du déroulement de l'enquête
- 1.5.2 un bilan des visites et contributions
- 1.5.3 la présentation des contributions et observations
- 1.5.4 le procès-verbal de synthèse
- 1.5.5 L'analyse des contributions et observations par thème
 - 1.5.5.1 La qualité du dossier
 - 1.5.5.2 L'information et la concertation
 - 1.5.5.3 Le projet et ses caractéristiques
 - 1.5.5.4 Les risques et nuisances
 - 1.5.5.5 Le cout et les délais
 - 1.5.5.6 Les impacts sur la faune et la flore
 - 1.5.5.7 La contribution au changement climatique et à la transition énergétique
 - 1.5.5.8 Le suivi environnemental
 - 1.5.5.9 La situation parcellaire

1.1 Les contextes

1.1.1 L'agglomération nazairienne

Le territoire de la Communauté d'Agglomération de la Région Nazairienne et de l'Estuaire - la CARENE- appartient à l'aire urbaine nazairienne qui réunit 29 communes et représente près de 220 000 habitants.

Il couvre une surface de 318 km², dont près de la moitié (15 600 ha) est constituée de zones humides.

La CARENE regroupe près de 125 000 habitants répartis sur les dix communes qui la constitue: Besné, La Chapelle-des-Marais, Donges, Montoir-de-Bretagne, Pornichet, Saint-André-des-Eaux, Saint-Joachim, Saint-Malo-de-Guersac, Saint-Nazaire et Trignac .

Premier port français de la façade atlantique en termes de tonnages, c'est la route qui supporte les deux tiers des tonnages en pré et post acheminement du trafic portuaire, et notamment la Nationale 171, véritable artère métropolitaine entre Nantes et Saint-Nazaire.

1.1.2 Le cadre réglementaire

Le cadre réglementaire est bien expliciter au sein du dossier qui a été soumis à enquête publique.

Il fait l'objet d'un fascicule complet, numéroté « *pièce 02* » et intitulé : « *mention des textes qui régissent l'enquête publique en cause et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative relative au projet ainsi que les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour prendre la décision* ».

En résumé, L'article L. 123-6 du Code de l'environnement prévoit que " lorsque la réalisation d'un projet, plan ou programme est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques dont l'une au moins en application de l'article L. 123-2, il peut être procédé à une enquête unique régie par la présente section dès lors que les autorités compétentes pour prendre la décision désignent d'un commun accord celle qui sera chargée d'ouvrir et d'organiser cette enquête ".

Au cas d'espèce, le projet présenté requiert :

1° - l'obtention d'une autorisation au titre du Code de l'environnement

- autorisation au titre des installations, ouvrages, travaux et activités mentionnés au I de l'article L. 214-3, y compris les prélèvements d'eau pour l'irrigation en faveur d'un organisme unique en application du 6° du II de l'article L. 211-3 du Code de l'environnement ;

- autorisation valant dérogation aux interdictions édictées pour la conservation de sites d'intérêt géologique, d'habitats naturels, d'espèces animales non domestiques ou végétales non cultivées et de leurs habitats en application du 4° de l'article L. 411-2 du Code de l'environnement

2° - Une déclaration d'utilité publique

Le maître d'ouvrage sollicite la déclaration d'utilité publique du projet de desserte alternative sur la base du code de l'expropriation qui dispose notamment (article L. 1) que « l'expropriation, en tout ou partie, d'immeubles ou de droits réels immobiliers ne peut être prononcée qu'à la condition qu'elle réponde à une utilité publique préalablement et formellement constatée à la suite d'une enquête ... Elle donne lieu à une juste et préalable indemnité ».

Le même code précise, lorsque la déclaration d'utilité publique porte sur une opération susceptible d'affecter l'environnement relevant de l'article L. 123-2 du code de l'environnement, que l'enquête qui lui est préalable est régie par les dispositions du code l'environnement (chapitre III du titre II du livre Ier).

Au cas d'espèce, l'opération envisagée est soumise à évaluation environnementale en vertu d'un arrêté pris par Mr le Préfet de la Région Pays-de-la-Loire, le 26 janvier 2015 . Aussi, le projet est soumis à une enquête publique régie par les dispositions du Code de l'environnement.

3° - la cessibilité de biens affectés par le projet

Le projet situé sur les communes de Montoir de Bretagne et de Trignac nécessite une enquête parcellaire qui permet de délimiter précisément les emprises foncières à exproprier et le cas échéant de les déclarer « cessibles ».

Cette enquête peut être concomitante à celle préalable à la déclaration d'utilité publique lorsqu'elle remplit les conditions posées par l'article R. 131-14 du Code de l'expropriation notamment si « l'expropriant est en mesure, avant la déclaration d'utilité publique, de déterminer les parcelles à exproprier et de dresser le plan parcellaire ... ».

1.1.3 La mission du commissaire enquêteur

Après recueil des observations du public à l'issue de l'enquête unique, après analyse du dossier et des avis, en particulier ceux de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAE) et du Conseil National de la Protection de la Nature (CNP), le commissaire enquêteur transmet à Monsieur le Préfet de Loire atlantique, autorité organisatrice de l'enquête, son rapport , ses avis et conclusions motivés sur les demandes :

- d'autorisation environnementale au titre de l'article L 181-1 du code de l'environnement avec dérogation « espèces et habitats protégés »
- de déclaration d'utilité publique
- de cessibilité de terrains nécessaires à la réalisation du projet.

Il transmet simultanément une copie de son rapport, ses avis et de ses conclusions à Monsieur Le président du tribunal administratif de Nantes.

Pour ce faire il dispose d'un délai d'un mois calculé à compter de la clôture de l'enquête (articles R123-19 du code de l'environnement et 6b-4eme alinéa – de l'arrêté préfectoral du 14 janvier 2020).

Après remise d'une part du rapport et des avis et d'autres part des conclusions, les décisions sont du ressort de Monsieur le Préfet de Loire Atlantique.

Ce dernier, conformément à l'article 6b de son arrêté mentionné, adresse les mêmes documents au représentant du maître d'ouvrage ainsi qu'aux maires des communes de Montoir de Bretagne et de Trignac, pour « être tenu sans délai à la disposition du public pendant un an à compter de la clôture de l'enquête ...

Ces mêmes documents sont également publiés sur le site internet des services de l'Etat en Loire Atlantique ».

1.1.4 Le maître d'ouvrage

La CARENE est compétente dans quatre grands domaines d'actions :

- **L'aménagement de l'espace** : à ce titre, la CARENE ambitionne de limiter l'étalement de l'urbanisation afin de préserver le cadre naturel de l'agglomération; ses efforts sont donc concentrés sur les centres-villes et les centres bourgs.
- **L'habitat** : la CARENE est à l'origine de la construction de nombreux logements, sa priorité étant de favoriser l'accès au logement pour tous.
- **Le développement économique** : place portuaire, aéronautique et logistique de premier plan, l'agglomération agit pour le développement et la diversification économique.
- **Les grands services publics** : l'eau potable, l'assainissement, la gestion des déchets, les transports collectifs et les piscines sont les 5 grands services publics assurés par la CARENE, dans une logique de développement durable.

Concernant le projet de « desserte alternative » soumis à enquête publique, la CARENE exerce sur ce dernier sa compétence en vertu d'une délibération prise le 21 mars 2017 par son assemblée qui, à cette occasion, a qualifié le projet d'intérêt communautaire et institué la CARENE maître d'ouvrage du projet.

Enfin la CARENE a adopté:

- Son plan Climat Air Energie Territorial (PCEAT) le 17 décembre 2019
- son Plan de Déplacement Urbain (PDU) le 4 février 2020
- et son Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) le 4 février 2020.

1.2 Le projet

Le projet vise à créer une nouvelle desserte dite alternative sur les communes de Trignac et de Montoir de Bretagne pour accéder en particulier aux zones d'activités Altitude / Logistiport.

Cette future liaison routière d'une longueur de 2,2 km reliera au travers du secteur du Pré Neuf (au nord immédiat de la voie ferrée Nantes - Le Croisic) le giratoire de l'échangeur sur la commune de Montoir de Bretagne et la rue Jean Baptiste Marcet sur la commune de Trignac

1.2.1 son contexte

Ces zones industrielles et artisanales Altitude/Logistiport/les Forges situées au sud de la commune de Trignac sont accessibles à partir de voies existantes, principalement la rue Jean Baptiste Marcet qui traverse le centre de la commune de Trignac et la rue Saint Exupéry qui traverse le quartier Bellevue située sur la commune de Montoir de Bretagne .

Les industries et activités de ces zones génèrent un fort trafic, notamment de Poids Lourds dans le centre de Trignac et le quartier de Bellevue à Montoir, produisant pour ces quartiers résidentiels des nuisances significatives : bruit, pollution, vibrations, détérioration de biens ... Ce trafic crée également un sentiment d'insécurité pour les riverains et les piétons, renforcé aux abords des groupes scolaires.

Le résumé non technique de l'étude d'impact précise (*page 14*) que les voies qui traversent le centre de Trignac et le quartier de Bellevue (Montoir de Bretagne) sont le support d'un trafic important, notamment de poids lourds accédant aux zones d'activités Altitude/Logistiport/les Forges.

Suivant les relevés faits, il s'avère qu' « jour ouvrable moyen de septembre 2013 », le trafic journalier est d'un poids lourd toutes les 3min45 dans le centre de Trignac et d'un poids lourd toutes les 2min25 dans le centre du quartier de Bellevue.

Le dossier ne fournit pas de données comparables plus récentes mais au regard du développement des zones d'activités concernées et de leurs entreprises, le trafic poids lourds a très vraisemblablement augmenté, suivant en cela un courbe nationale.

Outre les enjeux les tranquillité publique et qualité de vie que le projet pourrait notamment améliorer au profit des habitants, selon le maire d'ouvrage, il permettra également suivant les éléments du dossier, de consolider (sur le territoire de Montoir

de Bretagne) ou d'engager (sur celui de Trignac) des projets de renouvellement urbain susceptibles de favoriser le développement de ces communes lequel devra, pour les années à venir et comme pour l'ensemble du territoire national, être organisé prioritairement sur les espaces urbains déjà constitués.

C'est dans ce contexte que la CARENE a engagé des études de scénarii et de préfaisabilité, et plus récemment sollicité les demandes qui constituent les raisons de l'enquête publique unique, demandes :

- d'autorisation environnementale au titre de l'article L 181-1 du code l'environnement avec dérogation « espèces et habitats protégés »
- de déclaration d'utilité publique
- de cessibilité de terrains nécessaires à la réalisation du projet

1.2.2 élaboration et concertation

Les études

Dans le cadre de ses études préalables, la CARENE a engagé une expertise des différents scénarios envisagés. Plusieurs familles de scénarios ont ainsi été constituées :

- Famille 1 (= scénarii n° 1,2,3 et 4) avec une nouvelle voie de connexion au réseau viaire au Nord de l'agglomération soit sur la Nationale 171 soit sur l'échangeur de Montoir. Le projet soumis à enquête publique appartient à cette famille .
- Famille 2 : (= scénarii n°8 et 9) avec une connexion au Sud depuis la Nationale 171 et l'échangeur de Cherté passant au-dessus de la rivière « le Brivet » et empruntant l'ancien crassier des Forges.
- Famille 3 : les scénarios n°7 et 10 depuis la Départementale, dite route bleue, qui enjambent la rivière « le Brivet ».
- Famille 4 : (= scénarii n° 5, 6 et 11) avec une connexion à la Départementale 791 et des ouvrages au-dessus de la voie ferrée pour les scénarii 5 et 6 et un scénario n°11 plus minimaliste prévoyant un seul accès aux zones d'activités.

L'ensemble de ces scénarii a fait l'objet d'études plus approfondies avec pour chacun d'entre eux, la production d'éléments de faisabilité d'une part technique (raccordement au réseau viaire et impacts écoulement flux, dureté foncière / impacts entités environnementales/ accessibilité / nuisances induites pour les riverains / impact paysager ...) et d'autre part financière (chiffrage sur la base de ratio de linéaires - typologie des ouvrages d'art nécessaires ...)

Suivant les précisions données et par la notice explicative et par l'étude d'impact , il ressort que :

- Les familles 2, 3 et 4, n'ont pas été retenues du fait de la complexité de la faisabilité technique d'ouvrages d'art au-dessus des voies de communication existantes (Route Bleue, voie ferrée SNCF) .
- Le scénario 11 ne résolvait pas, quant à lui, le problème de gabarit de voies de circulation poids lourds.
- les scénarios de la famille 1 sont apparus plus réalisables techniquement et proposaient une accessibilité partagée de toutes les zones d'activités depuis le Nord.

Le scénario 2 a été éliminé en raison des inter distances entre giratoires insuffisamment respectées compte tenu de la vitesse de circulation sur l'axe.

La comparaison entre les scénarios restants a conduit le maître d'ouvrage à retenir le scénario 4 qui est détaillé ci-après.

La concertation préalable

Ouverte en application des articles L103-2 et suivants du code de l'urbanisme et L122-1 du code de l'environnement ainsi que d'une délibération communautaire en date du 15 mars 2016, la concertation préalable s'est déroulée sur plusieurs années. Le document, intégré au dossier soumis à enquête publique, et dédié à sa présentation et à son bilan, reprend l'ensemble de ses modalités : évènements, publications ... ; il comprend également la présentation des délibérations communautaire prises à cette occasion.

La concertation a été organisée en deux phases:

- La 1ère phase, principalement organisée à partir de réunions publiques et d'informations parues dans la presse et diverses publications, a fait l'objet d'un bilan adopté par délibération du Bureau Communautaire en date du 6 novembre 2018.
- La Seconde phase, organisée aussi à partir de réunions publiques, l'a été sur chacune des communes concernées ; ces réunions ont été accompagnées sur les mêmes communes d'une exposition publique durant laquelle un registre a été ouvert pour recueillir les observations du public . Elle a fait l'objet d'un bilan adopté par délibération du conseil Communautaire le 28 janvier 2020.

Cette dernière délibération reprend le bilan de l'ensemble de la concertation (bilan joint au dossier) lequel souligne en conclusion qu'il conviendra, pendant les phases d'études complémentaires et durant la phase opérationnelle, de bien prendre en compte en particulier :

- La pérennité des activités agricoles
- La construction d'un projet de compensation ambitieux
- L'établissement d'un calendrier correspondant à l'urgence émise par les riverains.

1.2.3 la présentation et le calendrier du projet

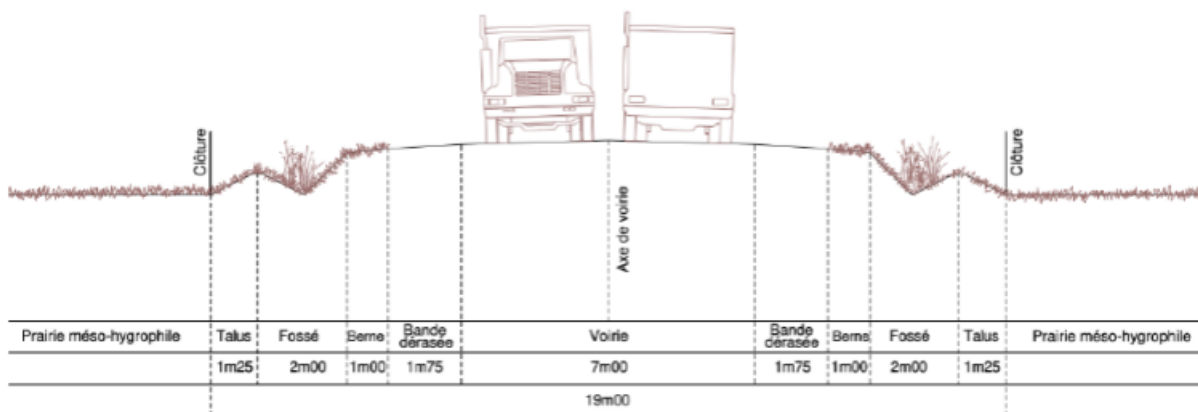
Plusieurs documents présentent les caractéristiques du projet : voir notamment les pièces 1.1 et 1.4 respectivement intitulées « notice explicative » et « caractéristiques des ouvrages les plus importants ».

Ces caractéristiques sont également reprises à l'étude d'impact (pages 37 à 55) qui dresse l'état des lieux et analyse les conséquences et impacts du projet.

Ses principales caractéristiques

Le profil de la voirie respecterait une norme ARP 80 afférente aux voies multifonctionnelles et serait conforme à la réglementation.

Afin de pouvoir gérer la problématique géotechnique ainsi que les eaux pluviales, la voie serait réalisée en remblai ; les différentes études techniques montre que le meilleur compromis correspondrait à un remblai d'une hauteur moyenne de 1m. Le profil type (en ligne droite donc la partie sans éclairage public) est présenté sur la figure ci-dessous :



Il est en outre prévu que :

- que la vitesse y soit limitée à 80 km/h (voir étude d'impact page 39)
- L'ensemble des eaux pluviales du projet soit collecté par un système de noues ou de fossés le long de la voirie puis rejeté ensuite au milieu naturel au niveau d'environ 40 points de rejets, des clapets étant positionnés au niveau de chaque ouvrage de régulation afin de permettre l'isolement d'éventuelles pollutions accidentelles .
- Les continuités hydrauliques existantes du Pré Neuf seront maintenues (douve, fossés) via la pose de pont-cadres perpendiculaires à la voirie (= ouvrage de section suffisante pour assurer la transparence hydraulique et la prise en charge de la petite faune).
- des passages « petite faune monospécifiques » seront créés afin de permettre des traversées tous les 150 m environ

- la voie nouvelle ne soit pas dotée d'éclairage public sauf à ces extrémités, aux abords des point d'échanges (carrefour ou rond-point).

L'évaluation de son cout (pièce n°1.5 – « appréciation sommaire des dépenses »)

Son cout est estimé (HT) à la somme de 8 583 500 € dont :

- 45 000 € pour l'ensemble des acquisitions foncières
- 6 205 000 € pour les travaux - y compris imprévus et révision,
- 750 000 € pour les mesures environnementales compensatoires.

Son calendrier

Sous réserve de l'obtention préalable des autorisations préfectorales sollicitées et à l'origine de l'enquête, au sein du dossier soumis au *public* (« étude d'impact » page 58),

Concernant le planning prévisionnel de construction de la « desserte alternative », il est présenté ainsi :

- Engagement des études de maîtrise d'œuvre : septembre 2019
- Démarrage des travaux : septembre 2020,
- Septembre 2020
- février 2021 : pose de la clôture délimitant le couloir de chantier, pose des drains verticaux, structure de la voie et pré chargement
- Mars – Août 2021 : suivi des tassements,
- Septembre 2021 : évacuation des matériaux de pré chargement, réalisation des ouvrages de transparence hydraulique, création de la voirie définitive, démantèlement du chemin agricole existant.
- Mise en service au printemps 2022 .

Concernant le calendrier de réalisation des mesures environnementales sur le site du Pré Neuf et décrites au chapitre 7 de l'étude d'impact :

- A partir de septembre 2020 :
 - Création de la mare supplémentaire,
 - Débroussaillage de la fruticée secondaire à la pointe sud du projet,
 - Inspection chiroptères et démantèlement partiel des ponts d'approvisionnement, équipements de gîtes supplémentaires sur la partie des ponts d'approvisionnements conservée
- A partir de septembre 2021 :
 - Mise en place des passages dits « petite faune »
 - Installations des clôtures définitives

Concernant les interventions sur le site de compensation dit «des Belles Filles», (voir dossier n° 3 intitulé : « demande de dérogation au titre de la destruction d'habitat d'espèces protégées » – page 174 et suivantes).

Il s'agit principalement de travaux d'évacuation de terres représentant près de 32520m³ (soit l'équivalent d'un peu moins de 2000 camions) évacués vers une filière de traitement adapté ou revalorisé suivant la nature et les caractéristiques des remblais : cela représente, à raison de 100 camions par jour, un chantier d'environ un mois.

Dans sa réponse à l'avis de la MRAE (page 34 et 35), le maître d'ouvrage précise le calendrier probable de son intervention sur le site dit des « Belles Filles » : elle suivra des travaux de passage de réseau programmés à l'été 2020 par la société Réseau de Transport d'Electricité -RTE- ; ainsi les travaux de compensation seraient réalisés depuis la fin de l'année 2020 jusqu'à la mi 2021.

Pour les travaux dans les prairies humides, les interventions devront se situer entre août et octobre.

Pour les travaux d'évacuation des remblais, la période d'intervention se situera après le 15 septembre, et jusqu'au mois de février.

1.3 Le dossier soumis à enquête

1.3.1 les documents communs aux 3 demandes

Ils sont incorporés au dossier intitulé « pièces communes » qui est numéroté n° 0 et comprend 3 documents :

- **La pièce n° 0.1 intitulé pièce non technique de présentation générale du projet** ; elle fournit les éléments de contexte du projet et la nomenclatures des pièces constitutives de chacun des 4 autres dossiers soumis à enquête publique : le dossier numéroté 1 nécessaire à la reconnaissance de l'Utilité Publique de l'opération, le dossier Numéroté 2 d'enquête parcellaire, le dossier N°3 d'autorisation environnementale unique et le 4eme et dernier dossier intitulé bilan de la concertation et constitué d'une pièce (étrangement) numérotée 5.1. et de la délibération communautaire en date du 28 janvier 2020 approuvant ce bilan.
- **La pièce n° 0.2 qui fait référence à l'ensemble des textes régissant l'enquête publique unique** et qui indique la façon dont cette même enquête s'insère dans l'ensemble du processus administratif afférent au projet.
- **La pièce n° 0.3 constitué d'un extrait du registre des délibérations communautaires** prises le 6 novembre 2018, approuvant les dossiers d'enquête publique unique et sollicitant d'une part l'ouverture de l'enquête publique unique et préalable, et d'autre part :
 - la déclaration d'utilité publique du projet,
 - l'autorisation environnementale unique
 - et la cessibilité des biens concernés.

1.3.2 Le dossier du bilan de la concertation

Ce bilan fait l'objet d'un document unique qui :

- présente les délibérations communautaires qui ont ouvert la concertation, fixé ses premières modalités (délibération du 15 mars 2016) et approuvé son bilan (délibérations des 6 novembre 2018 et 28 janvier 2020)
- relatent les différents événements et publications qui ont ponctué les 2 phases de concertation :
 - o présentation à la presse,
 - o réunions publiques des 22 janvier 2016, 6 juillet 2017,
 - o réunions de travail (non datées) avec les milieux économiques concernés : agriculteurs et industriels
 - o expositions publiques et recueil d'observations en octobre 2019 ...

1.3.3 Le dossier de la demande de déclaration publique

Conformément aux codes de l'expropriation (article R11-3 §1) et de l'environnement (articles R 122-2 à R1122-5 notamment), le dossier de demande de déclaration d'utilité publique est constitué :

- d'une notice explicative (pièce n° 1.1) qui présente sur 21 pages le contexte du projet, le site susceptible de l'accueillir et son environnement, les différents scénarii étudiés, le projet retenu et ses avantages.
- d'un plan de situation à l'échelle 1/20000 (pièce n° 1.2)
- du plan général de travaux (échelle 1/1000) en 2 planches
- la description et les caractéristiques des principaux ouvrages sur 7 pages
- l'appréciation sommaire des dépenses dont le coût global ressort à 8 583 500 € HT (pièce n°1.5)
- l'étude d'impact ainsi que son résumé non technique et ses plans annexés (version datée 26/10/18 actualisée au 15/07/19).

1.3.4 le dossier de la demande de cessibilité des terrains concernés (=enquête parcellaire)

Ce dossier numéroté 2 est constitué du plan parcellaire (échelle 1/10000) et de l'état parcellaire (sur 3 pages) figurant les 4 lots pour lesquels la cessibilité est sollicitée.

1.3.5 Le dossier de la demande d'autorisation environnementale

Les termes ci-après figurés en italique établissent la correspondance entre d'une part la composition du dossier fixée par les textes législatifs et réglementaires et d'autre part le ou les développement(s) effectivement présenté(s) dans les dossiers soumis à enquête publique.

L'article R181-13 du code de l'environnement fixe la composition du dossier sollicitant une autorisation environnementale, la demande comprend les éléments suivants :

- lorsque le pétitionnaire est une personne morale, sa dénomination ou sa raison sociale, sa forme juridique, son numéro SIRET, l'adresse de son siège social ainsi que la qualité du signataire de la demande : *voir page 13 de la pièce intitulée « étude d'impact » du dossier n° 3 soumis à enquête.*
- La mention du lieu où le projet doit être réalisé ainsi qu'un plan de situation du projet à l'échelle du 1/25000 ou à défaut au 1/50000 indiquant son emplacement : *voir page 13 de la pièce intitulée « étude d'impact » du dossier n° 3 soumis à enquête.*
- Un document attestant que le pétitionnaire est le propriétaire du terrain ou qu'il dispose du droit d'y réaliser son projet ou qu'une procédure est en cours ayant pour effet de lui en conférer le droit : *voir les pièces des dossiers n° 1 et 3 soumis à enquête et respectivement intitulés dossier de demande de déclaration d'utilité publique et dossier d'enquête parcellaire.*
- Une description de la nature et du volume des activités , l'installation, l'ouvrage ou les travaux envisagées, ses modalités d'exécution et de fonctionnement, les procédés mis en œuvre, ainsi que l'indication de la ou des rubriques des nomenclatures dont le projet relève ... et le cas échéant la nature , l'origine et le volume des eaux utilisées ou affectées : *voir notamment pages 194 à 196 de la pièce intitulée « étude d'impact » du dossier n° 3 soumis à enquête*
- Lorsque le projet se rapporte à un projet soumis à évaluation environnementale, l'étude d'impact réalisée en application du code de l'environnement : *voir l'ensemble du document notamment à partir de la page 71 du document intitulé « étude d'impact » du dossier n° 3 soumis à enquête*
- Les éléments graphiques , plans ou cartes utiles à la compréhension des pièces du dossier : *ceux-ci sont incorporés au document intitulé « l'étude d'impact » déjà mentionné et intégré au dossier n° 3.*
- Une note de présentation non technique : *voir notamment pages 14 à 32 de la pièce intitulée « étude d'impact » du dossier n° 3 soumis à enquête*

Enfin le projet étant assujéti à une autorisation au titre de la loi sur l'eau parce qu'il est susceptible d'affecter des intérêts mentionnés à l'article L 211-1 du code de l'environnement (rubriques 2.1.5.0 et 3.31.0 de la nomenclature) , son étude d'incidence environnementale doit aussi porter sur la ressource en eau , le milieu aquatique , l'écoulement , le niveau et la qualité des eaux y compris de ruissellement

... voir notamment pages 194 à 196 de la pièce intitulée « étude d'impact » du dossier n° 3 soumis à enquête.

1.3.5.1 L'étude d'impact

Le secteur du « Pré Neuf » s'insère dans le bassin versant associé à la douve de la Charrère et se caractérise par la présence forte de nombreux fossés et douves qui divisent l'espace et délimitent les parcelles.

De nombreuses mares sont également présentes. En lien avec le Marais de Brière et l'étier de Méan, les niveaux d'eau sont homogènes du fait également d'une topographie très peu marquée.

Les eaux ruissellent en surface et rejoignent le réseau de fossés et douves interconnectés.

Le secteur du « Pré Neuf » est par ailleurs situé en zone inondable en cas de crue centennale du marais de Brière et du Brivet d'après les éléments de l'Atlas des Zones Inondables. Il est cependant noté que la voie ferrée fait office de digue de protection.

Il constitue une zone humide prairiale.

Le contenu de l'étude d'impact :

L'article R 122-5 du code de l'environnement (modifié par Décret n°2017-626 du 25 avril 2017 - art. 3) fixe le contenu de l'étude d'impact qui doit présenter :

1° Un résumé non technique (*voir pages 15 à 33 de l'étude d'impact*)

2° Une description du projet (localisation caractéristiques physiques, nature et quantités de matériaux, ressources naturelles utilisés, estimation des types et des quantités de résidus et d'émissions attendus... (*voir pages 35 à 58 de l'étude d'impact*))

3° Une description des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement, dénommée "scénario de référence"... (*voir page 72 de l'étude d'impact*)

4° Une description des facteurs mentionnés au III de l'article L. 122-1 susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet : la population, la santé humaine, la biodiversité, les terres, le sol, l'eau, l'air, le climat, les biens matériels, le patrimoine culturel ... et le paysage ... (*voir pages 73 à 186 de l'étude d'impact*)

5° Une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant, entre autres de la construction et de l'existence du projet, de l'utilisation des ressources naturelles... (*voir pages 189 à 217 de l'étude d'impact*),

6° Une description des incidences négatives notables attendues du projet sur l'environnement qui résultent de la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs en rapport avec le projet concerné.

Cette description comprend le cas échéant les mesures envisagées pour éviter ou réduire les incidences négatives notables de ces événements sur l'environnement ... *(voir pages 218 à 221 de l'étude d'impact)*

7° Une description des solutions de substitution raisonnables examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine *(voir pages 222 à 242 de l'étude d'impact)* ;

8° Les mesures (dites EAC) prévues par le maître de l'ouvrage *(voir pages 244 à 306 de l'étude d'impact)* pour :

- éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et réduire les effets n'ayant pu être évités ;
- compenser, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé

9° Le cas échéant, les modalités de suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées *(voir pages 307, 308 et 309 de l'étude d'impact)*,

10° Une description des méthodes de prévision ou des éléments probants utilisés pour identifier et évaluer les incidences notables sur l'environnement *(voir page 15 à 33 de l'étude d'impact)*

11° Les noms, qualités et qualifications du ou des experts qui ont préparé l'étude d'impact *(voir page 329 de l'étude d'impact)* ...

Pour les infrastructures de transport visées aux 5° à 9° du tableau annexé à l'article R. 122-2, l'étude d'impact comprend , en outre *(voir pages 310 à 316 de l'étude d'impact)* :

- une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation ;
- une analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers induits par le projet, en fonction de l'ampleur des travaux prévisibles et de la sensibilité des milieux concernés ;
- une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité...

Quelques éléments clefs issus de l'étude d'impact concernant et « l'état environnemental » et des facteurs susceptibles d'être affectés par le projet :

Le secteur du « Pré neuf » n'est pas situé en « Zone de Protection Spéciale », ni en « Zone Spéciale de Conservation au titre de »Natura 2000 « et pas davantage en site inscrit.

Il est situé en frange ou aux abords d'une Zone d'Importance pour la Conservation des Oiseaux – ZICO- et de Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique – ZNIEFF.

La diversité floristique y paraît limitée du fait d'un relatif enclavement, (entre le bourg de Trignac, la RN171 au Nord, l'échangeur de Montoir-de-Bretagne au Nord-Est et la voie ferrée au Sud) et d'une tendance à l'acidification et à la désalinisation des sols. L'homogénéité des conditions physico-chimiques et du relief est un autre facteur qui limite la diversité.

Quelques espèces protégées à l'échelle nationale ou régionale ont été mises en évidence dans les prairies. Elles restent cependant très localisées (faible population de trèfle de Micheli notamment) et toujours en dehors du fuseau d'implantation de la nouvelle voie.

La zone d'étude se compose majoritairement des prairies méso-hygrophiles. En partie Sud du marais, elle comprend un ensemble de friches prairiales, des fruticées dominées par le saule roux et le sureau, des ronciers et une friche mésophile créée suite à la pose de la canalisation d'eau potable (en 1975) le long du remblai ferroviaire.

Elle comprend aussi une friche de type industrielle d'environ 4 ha qui correspondent à une ancienne occupation militaire ou industrielle en lien avec le site des Forges.

Des gesses sans feuille (espèce annuelle) ont été observées dans la zone d'étude le long du chemin principal d'exploitation du Pré-Neuf. Aucune des espèces protégées observées sur site (trèfle de Micheli et renoncule à feuille d'ophioglosse) ne se positionne dans le fuseau d'implantation de la future voie.

Quelques éléments clefs de l'étude d'impact concernant les solutions de substitution étudiées par le maître d'ouvrage :

Une analyse multicritères a été conduite pour choisir le scénario le plus adapté, les critères suivants ont été pris en compte :

- Nuisances induites pour les riverains (nombre de logements ou équipements en bordure de voie)
- Impact sur l'environnement :
 - o Surface de zones humides détruite
 - o Franchissement sur le Brivet
 - o Espèces protégées impactées, avérées ou potentielles sur ces deux milieux
- Impact sur le paysage :
 - o Proximité à un site classé
 - o Elévation par rapport au niveau du marais

- o Présence ou absence d'autres élévations à proximité des nouveaux ouvrages projetés
- Impact sur l'agriculture
- Compatibilité avec le réseau viaire connecté et enjeux de sécurité routière
- Risque de déstabilisation des remblais ferroviaires et de la canalisation d'Eau potable lié aux sols compressibles
- Qualité du raccordement au réseau viaire existant : de Nantes, de la Presqu'île, du Sud Loire / port et de la nouvelle desserte créée
- Coût

Le choix entre les 11 variantes étudiées (voir ci-avant §1.2.2 sous le titre « les études ») a été organisé en éliminant d'abord les variantes impactant les zones habitées, s'agissant d'un objectif majeur du projet de faire disparaître les nuisances induites par le trafic poids lourds qui dessert (notamment et surtout) les zones d'activités situées au sud du centre de Trignac. (altitude/logistiport/les Forges).

Les variantes Sud et Ouest (7,8,9 et10) évitent les zones urbanisées mais présentent des points négatifs qui les ont écartées :

- Impact sur l'environnement cumulant à la fois des destructions de zones humides en pied de la Route Bleue (rive Sud notamment), et un ouvrage d'art supplémentaire au-dessus de la rivière « le Brivet ».
- Un impact sur la Route Bleue en termes de sécurité qui compte déjà pas moins de 3 échangeurs entre le Pont de Saint Nazaire et l'entrée Nord de l'agglomération

En termes de performance vis-à-vis de la qualité du raccordement, elles font partie des moins bien notées des variantes.

Deux variantes au sein des « familles Nord et est » ont retenus l'attention du maître d'ouvrage: la variante 4 et la variante 5. Cette dernière permet de limiter l'impact sur la zone humide. Cependant son impact paysager, sa moindre performance en termes de qualité de desserte lui ont fait préférer la variante n° 4.

Par ailleurs, le franchissement de la voie ferrée par un pont-route paraît une opération risquée au vue de la portance des sols : un ouvrage en élévation en hyper-proximité de la voie ferrée aurait pour conséquence une très probable déstabilisation de la plateforme ferroviaire.

La solution 4 est la solution retenue et s'accompagne de mesures compensant la destruction de la zone humide.

Quelques éléments clefs de l'étude d'impact concernant les modalités dites EAC proposées par le maître d'ouvrage et leur suivi

Thématique	Effets	Qualification de l'impact brut			Mesures pour éviter, réduire ou compenser les impacts	Qualification de l'impact résiduel après application des mesures		
		Positif	Nul	Négatif		Positif	Nul	Négatif
Climat	Pas d'impact significatif		X		Pas de mesure nécessaire			
Topographie	Réalisation d'une voie en remblai (+1m environ par rapport au niveau terrain naturel en zone de marais) Implantation sur le remblai ferré au sud-ouest			Faible	<u>Mesures de réduction</u> : Remblai optimisé pour permettre : - le maintien des transparences hydrauliques - Gestion des eaux pluviales dans des fossés « perchés » indépendants du réseau hydrographique existant - La non-déstabilisation des sols compressibles et du même coup des deux réseaux connexes (canalisation Eau potable et voies fermées SNCF)		X	
Géologie / Géotechnique	Tassements et déformations du sol en place au droit de la future voie			Faible	<u>Mesures de réduction</u> : Prise en compte de la déformabilité des argiles molles dans le dimensionnement du remblai de la voie et dans son positionnement vis-à-vis des réseaux adjacents. Mise en œuvre de techniques constructives adaptées à ce type de sol (préchargement et mise en place de drains verticaux) Réalisation d'études géotechniques dès la phase Avant-Projet et renouvelées lors des phases de conception ultérieure			Faible
Hydrogéologie	Compression des sols et cloisonnement de la nappe sub-affleurante (faible)			Faible	Pas de mesure nécessaire			
Milieu hydrographique	Imperméabilisation partielle de la zone d'étude Augmentation du ruissellement en surface			Moderé	<u>Mesure de réduction</u> : Dimensionnement de la voie au plus juste en fonction des exigences liées à l'ARP80 et au trafic projeté <u>Mesure de compensation</u> : Gestion des eaux pluviales via une double régulation : pour T = 10 ans avec un débit de fuite de 3 L/s/ha et des pluies centennales avec un débit de fuite égal au débit centennal avant aménagement. Volume à stocker de 1265 m ³ Rétention des eaux pluviales dans les fossés en bords de voie. Allongement du temps de parcours de l'eau et décantation naturelle dans les fossés (abattement de la charge polluante des eaux). Mise en place d'ouvrages de régulation pour rejeter à débit contrôlé et limiter les eaux de ruissellement vers le réseau hydrographique du Pré Neuf Mise en place de vannes ou clapets en sortie d'ouvrage pour stopper toute pollution accidentelle	X		

Thématique	Effets	Qualification de l'impact brut			Mesures pour éviter, réduire ou compenser les impacts	Qualification de l'impact résiduel après application des mesures		
		Positif	Nul	Négatif		Positif	Nul	Négatif
Zones humides	Destruction de 3,54 ha de zones humides dont 2,62 ha de prairies méso-hygrophiles et 0,92 ha de fruticée / friche prairiales			Fort	<p><u>Mesures de réduction</u> Etude approfondie de plusieurs scénarios de desserte qui ont démontré l'absence de scénario alternatif (pas de possibilité d'évitement de la zone humide) Positionnement de la voie en frange du Pré Neuf pour conserver au maximum son intégrité écologique Dimensionnement de la voie au plus juste en fonction des exigences liées à l'ARP80 et au trafic projeté</p> <p><u>Mesures de compensation</u> Mise en place de mesures compensatoires sur le site dit « des Belles Filles » à Saint-Nazaire, à proximité du site du Pré Neuf (4 km au sud-Ouest), dans le même bassin versant, sur un site présentant un contexte similaire (mêmes conditions géologiques, mêmes milieux et même type d'exploitation agricole).</p> <p>Le secteur dit « des Belles-Filles » se compose des milieux suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des prairies méso-hygrophiles à hygrophiles de fauche neutro-alkalines, - des fruticées et fourrés eutrophes installés sur des remblais mis en œuvre dans les années 1970 et 1980. Les remblais sont de deux types : au sud-Est, ils correspondent aux déblais de creusement du Canal de la Belle Hautière. Au nord-est, ils correspondent à des remblais sauvages. - des roselières basses installées dans les fossés perpendiculaires au canal de très faible profondeur, - quelques mares <p>Sur les 19,6 ha du site des Belles Filles, environ 11,20 ha correspondent à des zones humides (définies sur la base du critère flore et sol). Il s'agit d'une zone humide dégradée compte tenu de la présence des remblais qui sont le support d'espèces invasives et qui déconnectent hydrauliquement les prairies et le canal de la Belle Hautière.</p> <p>La mesure compensatoire se décompose en 7 actions permettant une augmentation « brute » de la surface de zone humide et une amélioration des fonctions de la zone humide :</p> <ul style="list-style-type: none"> - retraitement de la berge Ouest du canal de la Belle Hautière avec reprofilage de la berge et suppression et évacuation des remblais - reprofilage des basses prairiales en cœur de site avec un approfondissement d'environ 1 m - reprofilage des fossés existants avec un agrandissement sans approfondissement - reprofilage de la berge Sud de la douve du Pré voir - renaturation de trois mares (curage et adoucissement des berges) - réouverture des zones de fourrés au nord du site pour reconstitution d'une prairie humide et restitution à l'exploitation agricole - suppression des remblais à proximité de la route départementale à l'Est du site pour reconstitution d'une prairie humide et restitution à l'exploitation agricole. Seule une partie du remblai est évacuée pour conserver dans la partie Ouest du milieu écotone et différencié à l'échelle du marais qui est favorable à certains oiseaux caractéristiques des milieux secs broussailleux et des reptiles. <p>Ces actions permettent de recréer 5,04 ha de zones humide et d'améliorer les fonctionnalités de 3,17 ha de zones humides existantes soit un gain total de 8,21 ha représentant un ratio de compensation de x 2,3, conforme aux attentes du SDAGE Loire Bretagne et du SAGE Estuaire de la Loire.</p>			Impact composé

Thématique	Effets	Qualification de l'impact brut			Mesures pour éviter, réduire ou compenser les impacts	Qualification de l'impact résiduel après application des mesures		
		Positif	Nul	Négatif		Positif	Nul	Négatif
Périmètre de protection et inventaires	Projet hors zone Natura 2000 et en frange des ZNIEFF Suppression d'une partie des habitats favorables aux espèces Implantation de la nouvelle voie en marge d'un site remarquable du SCOT			Faible	Mesures de réduction Dimensionnement de la voirie au plus juste en fonction des exigences liées à l'ARP80 et au trafic projeté Zone interstitielle conduite en prairie de fauche par un exploitant du site sur 3,73 ha Création de passages petite faune tous les 150 m pour faciliter les déplacements et mise en place de clôtures définitives le long de la voie			Faible
Milieu naturel / Habitats	Suppression de prairies, de fourrés et d'une mare sur une surface représentant 3,3% du Pré Neuf Création d'une zone interstitielle entre la nouvelle voie et la voie ferrée de 4,90 ha			Moderé	Mesures de réduction Dimensionnement de la voirie au plus juste en fonction des exigences liées à l'ARP80 et au trafic projeté Zone interstitielle conduite en prairie de fauche par un exploitant du site sur 3,73 ha Mesures d'accompagnement Création d'une nouvelle mare.			Faible
Flore (espèces protégées)	Pas d'impact		X		Pas de mesure nécessaire			
Faune (espèces protégées)	Suppression d'une partie des habitats favorables aux espèces Risque de destruction d'espèces en phase travaux et en phase d'exploitation (collision) Fragmentation du Pré neuf de manière marginale Destruction de gîtes potentiels pour les chiroptères			Faible à Fort suivant les taxons	Mesures d'évitement : Localisation de la route en marge du marais Adaptation du calendrier des travaux aux cycles biologiques de la faune protégée en place Mesures de réduction : Dimensionnement au plus juste de la voie Assistance environnementale à la Maîtrise d'Ouvrage en phase travaux Cahier des charges et plan environnement (signés avec l'entreprise travaux) Mise en place de protection du milieu naturel vis-à-vis du chantier Mise en place de clôtures spécifiques le long de la voie de desserte Passages petite faune et continuités hydrauliques Confinement de la fruticée d'un seul côté de la voie Mesures d'accompagnement Plan éclairage adapté Création d'une nouvelle mare Suivi des populations après réalisation des travaux et suivi de l'efficacité des mesures mises en place Mise en place d'un bail agricole avec un cahier des charges à clauses environnementales pour les prairies de la zone interstitielle. Mesures de compensation Mise en place de gîtes artificiels pour chiroptères Sanctuarisation de la fruticée Le projet nécessite une demande de dérogation pour destruction d'habitats d'espèces protégées (Hérisson d'Europe, Bouscarle de Cetti, chiroptères dont Pipistrelle commune en majeur) À noter que la mesure compensatoire zone humide sur le site des Belles Filles n'impacte aucune espèce protégée (conservation des milieux qui leur sont favorables au niveau du remblai et travaux hors périodes sensibles des espèces)			Impacts compensés

Thématique	Effet	Qualification de l'impact brut			Mesures pour éviter, réduire ou compenser les impacts	Qualification de l'impact résiduel après application des mesures		
		Positif	Nul	Négatif		Positif	Nul	Négatif
Paysage	Réalisation d'une voie en remblai de hauteur +1m par rapport au terrain naturel le long d'un remblai ferroviaire existant et plus élevé en altimétrie			Faible	Mesures de réduction Niveau altimétrique de la voie future inférieur à celui du remblai ferroviaire Pas de plantations en bords de voie pour se fondre dans le paysage du marais qui se caractérise par son horizontalité Gestion de la zone interstitielle principalement en prairie de fauche Conservation des perceptives vers le grand paysage Sanctuarisation de la fruticée de la pointe sud			Faible
Milieu socio-économique	Création d'un axe routier sécurisé pour tous les usagers (PL, VL et engins agricoles), fonctionnel et lisible Désenclavement des zones d'activités Réduction des nuisances liées au trafic Poids lourds pour le centre-ville de Trignac et le quartier de Bellevue à Montoir-de-Bretagne	X			Pas de mesure nécessaire			
Patrimoine culturel, archéologique et architectural	Suppression d'une partie des vestiges des anciens équipements industriels en cours d'effondrement Aucun impact sur les bâtiments existants		X		Pas de mesure nécessaire			
Tourisme et loisirs	Création d'une voie de desserte qui viendra croiser la piste cyclable du Département			Faible	Mesures de réduction : Mise en place d'un système à feux pour sécuriser le croisement (comme c'est le cas aujourd'hui au croisement plus au Sud avec la rue Jean-Baptiste Marcel)	X		
Agriculture	Suppression de 2,62 ha de surfaces agricoles soit 2,5 % des prairies du Pré Neuf Suppression du chemin d'exploitation agricole qui correspond au seul accès au site actuellement Création de nouveaux chemins d'exploitation permettant d'accéder aux parcelles du Pré Neuf et à la zone interstitielle			Moderé	Mesures de réduction Mise en exploitation d'une partie de la zone interstitielle (3,73 ha) avec un bail à clauses environnementales. Restitution des accès aux prairies du Pré Neuf avec création de nouveaux chemins d'exploitations en parallèle de la voie de desserte avec des zones de croisements Mesures de compensation Suppression de remblais sur le site des Belles Filles à Prézégat permettant d'augmenter la surface exploitable (+ 4,35 ha)	X		
Infrastructures de transport	Création d'un axe routier, sécurisé pour tous les usagers (PL, VL et engins agricoles), fonctionnel et lisible Nouvelle répartition des flux véhicules Diminution des flux dans le centre-ville de Trignac et le quartier de Bellevue à Montoir-de-Bretagne avec une interdiction de circulation pour les poids lourds Création d'un cheminement mixte en accompagnement de la voirie dans sa partie urbaine Suppression de l'embranchement IDEA	X			Mesures de réduction Pas de reprise des voies existantes qui connaissent une modification de leur trafic car voiries et giratoires suffisamment dimensionnées Positionnement de la voirie de manière à ne pas impacter le remblai ferroviaire Accord du groupe IDEA sur la suppression de l'embranchement	X		

Thématique	Effet	Qualification de l'impact brut			Mesures pour éviter, réduire ou compenser les impacts	Qualification de l'impact résiduel après application des mesures		
		Positif	Nul	Négatif		Positif	Nul	Négatif
Réseaux	Risque de déstabilisation des réseaux existants compte tenu de la déformabilité des sols Pas de dévoiement des réseaux existants			Faible	<u>Mesures d'évitement</u> Validation du tracé par les différents concessionnaires réseaux Positionnement de la voie de manière à ne pas impacter la canalisation Eau Potable (marge de recul) Respect des distances de sécurité autour des pylônes Haute Tension. <u>Mesure de réduction</u> Mise en place de protection spécifique (palplanches ou dalles sur plots) pour éviter toute déformation En complément, un effacement d'une ligne électrique aérienne		X	
Risques naturels et technologiques	Risque de pollution accidentelle liée au trafic et aux accidents			Modéré	<u>Mesure d'évitement</u> Mise en place de vanes ou clapet en sortie d'ouvrage pour stopper toute pollution accidentelle		X	
Qualité de l'air	Nouvelle répartition des flux véhicules Pas d'impact significatif majeur		X		Pas de mesure nécessaire			
Bruit	Création d'un axe routier limité à 80 km/h puis à 50 km/h Nouvelle répartition des flux véhicules Respect de la réglementation en vigueur Modélisation acoustique qui a démontré la non-nécessité de mesures anti-bruit		X		Pas de mesure nécessaire			
Santé humaine	Création d'un axe routier spécialisé Nouvelle répartition des flux véhicules Risque de pollution acoustique et lumineuse			Faible	<u>Mesures de réduction</u> Position éloignée de la voie par rapport aux habitations les plus proches Respect de la réglementation en vigueur en termes de bruit (non nécessité de mesures anti-bruit) Mise en place d'un éclairage uniquement dans la partie urbaine du tracé		X	

Par ailleurs :

1. Sur le site du Pré Neuf, des mesures de suivis des populations faunistiques après travaux seront mises en place pour mesurer l'impact de la nouvelle voie, notamment:

- l'intérêt faunistique de la zone interstitielle entre remblai ferroviaire et nouvelle voie de desserte,
- l'évolution des populations d'amphibiens et de campagnols amphibie au niveau de la mare conservée.
- L'évolution des populations de Bouscarle de Cetti et de chiroptères au niveau de la fruticée qui sera sanctuarisée.

En lien avec ce suivi, une évaluation sera également mise en œuvre pour mesurer la qualité du fonctionnement des mesures de réduction et d'accompagnement du projet :

- effectivité des passages petite faune (pose de caméras pour attester de la fréquentation des ouvrages ...)
- efficacité des clôtures basses et hautes le long de la voie : suivi de la mortalité due à la nouvelle voie avec campagnes de comptages des animaux retrouvés morts le long de la voie :
 - à la mise en service pour mesures correctives s'il y a lieu,
 - pendant les 5 ans qui suivront la mise en service et à des périodes les plus sensibles : périodes de transfert des amphibiens entre phase terrestre et phase aquatique ; fin de printemps pour évaluer les éventuels impacts sur les populations des juvéniles de l'avifaune.
- Efficacité de la limitation de la fruticée et de la mise en place de gîtes artificiels : campagnes d'écoute actives pour observer les comportements des pipistrelles communes, notamment ; sortie de gîte au droit des gîtes artificiels dans la fruticée conservée.

2. sur le dit « des belles filles », des suivis floristiques et faunistiques sur une période de 5 ans seront mis en place pour évaluer l'efficacité des travaux de mesures compensatoires, avec 4 passages (entre début mars et fin mai) de manière à disposer de données faunistiques comparables à celles obtenues préalablement à l'enquête publique.

3. concernant l'entretien de la route, dénommée « desserte alternative », réalisé par le service exploitation de la CARENE, il ciblera :

- les ouvrages hydrauliques : fossés, transparences hydrauliques, ouvrages de régulation et de confinement,
- les passages petite faune,
- les clôtures,
- périodiquement, des opérations de maintenance des ouvrages hydrauliques aménagés.
- 4 fois par an, le nettoyage et la vérification des ouvrages d'entrée, de sortie et de régulation des fossés .

Tous les déchets sur les voiries et dans les fossés, susceptibles d'entraîner des dysfonctionnements en aval (comblement des fossés, obturation des réseaux, etc...) seront également ramassés.

Les « macros-déchets », s'ils sont présents, seront régulièrement enlevés.

Concernant les boues de décantation, leurs caractéristiques seront déterminées dans les années suivant la mise en service des ouvrages, puis éliminées régulièrement selon une filière adaptée.

L'ensemble des suivis est évalué à environ 10 000€HT sur 5 ans.

1.3.5.2 La demande de dérogation au titre des espèces et habitats protégés

Des dérogations au régime de protection des espèces de faune et de flore peuvent être accordées dans certains cas particuliers énumérés à l'article L.411-2 du code de l'Environnement.

Le contenu du dossier de dérogation est détaillé à l'article 2 de l'arrêté du 19 février 2007 fixant les conditions de demande et d'instruction des dérogations définies au 4° de l'article L. 411-2 du code de l'environnement portant sur des espèces de faune et de flore sauvages protégées.

Outre les informations d'ordre administratif (nom et prénoms, adresse ... du demandeur ...), la demande de dérogation doit comprendre la description et suivant la nature de l'opération envisagée :

- le programme d'activité dans lequel s'inscrit la demande, de sa finalité et de son objectif ;
- les espèces (nom scientifique et nom commun) concernées ;

- le nombre et le sexe des spécimens de chacune des espèces faisant l'objet de la demande ;
- la période ou les dates d'intervention ;
- les lieux d'intervention ;
- s'il y a lieu, les mesures d'atténuation ou de compensation mises en œuvre, ayant des conséquences bénéfiques pour les espèces concernées ;
- la qualification des personnes amenées à intervenir ;
- le protocole des interventions : modalités techniques, modalités d'enregistrement des données obtenues ;
- les modalités de compte rendu des interventions.

Concernant le site de compensation des « Belles filles » :

Malgré la mise en place de mesures d'évitement et de réduction, le projet entraîne une destruction de 3,54 ha de zones humides dont 2,62 ha de prairies méso-hygrophiles et 0,92 ha de friche et fourrés.

Cette surface comprend toute la future plateforme routière qui se situe dans l'emprise de la zone humide.

En application de la réglementation du SDAGE et du SAGE Estuaire de la Loire (articles 1 et 2), sachant qu'il n'y a pas d'alternative avérée à la destruction de zone humide, des mesures compensatoires sont proposées : elles doivent correspondre au moins au double de la surface détruite, de préférence près du projet, au sein du territoire du SAGE.

La recherche de zones humides compensatoires a été basée sur les inventaires des zones humides communaux réalisés en 2011, afin d'identifier des sites dégradés à restaurer.

Le site de compensation dit des « Belles filles » est situé à l'ouest de Prézégat sur la commune de St Nazaire, à 4 km au Sud-ouest du site du Pré Neuf, dans le même bassin versant que ce dernier.

Sous maîtrise foncière publique, le secteur représente une surface totale de 19,60 ha entre la route départementale RD213 et le canal de la Belle Hautière. Le site se présente comme un ensemble de prairies humides (prairies hautes à l'échelle du marais de Brière), très rarement inondées et conduites en prairies de fauche.

Ce site présente des caractéristiques très proches du site du Pré Neuf en termes d'habitats, de fonctionnement hydraulique, de conduite agricole, de potentialités faunistiques ; il s'agit d'une zone humide dégradée par la présence de remblais.

Les espèces, objet de la demande de dérogation :

Les impacts résiduels sur les espèces concernent des pertes d'habitats et la demande de dérogation concernent l'altération des sites de reproduction ou d'aires de repos des espèces suivantes au titre des oiseaux: la Bouscarle de Cetti, et au titre des mammifères :

- o Hérisson d'Europe
- o Chiroptères : Pipistrelle commune en majeur et en mineur , Pipistrelle de Nathusius, Pipistrelle de Kuhl, Murin de Daubenton, Murin de Natterer, Murin d'Alcathoe.

Il est par ailleurs noté (*page 177 de la demande de dérogation pour la destruction d'habitats d'espèces protégées*) que :

- compte tenu des mesures mises en place, il ne parait pas nécessaire d'inclure des espèces protégées sur le site des « Belles Filles » dans la dérogation au titre des espèces protégées
- les travaux compensatoires sur ce site ne nécessitent pas de déplacement d'espèces et ne sont pas de nature à détruire, altérer ou dégrader les sites de reproduction ou d'aires de repos d'animaux d'espèces animales protégées.

Enfin concernant :

- o les Chiroptères , il est précisé que les ponts d'approvisionnement des anciennes structures industrielles qui seront conservés, seront équipés de gîtes artificiels en remplacement des abris éventuellement présents qui auront été détectés puis détruits lors de la déconstruction d'une partie de ces ouvrages-ponts. Un expert chiroptérologue sera associé
- o la Bouscarle de cetti et les hérissons , la nouvelle voie passera à proximité de la fruticée au Sud du Pré Neuf. Le projet préconise propose de contenir le développement la fruticée / saulaie. Ainsi la prairie mésophile serait étendue (cf. mesure MR07)

1.3.5.3 Les avis émis et les réponses ou compléments du maitre d'ouvrage.

Trois avis complètent le dossier soumis à enquête publique, les deux derniers émettant des observations ou des réserves. A ces avis, le maitre d'ouvrage a présenté « un mémoire en réponse » également joint au dossier soumis à enquête publique.

1.3.5.3.1 L'avis de la Commission Locale de l'Eau (SAGE estuaire de la Loire)

Celle-ci a émis un avis favorable .

Bien que ne disposant pas de ses attendus, elle a probablement considéré que le projet présenté satisfaisait aux obligations posées par l'article 2 du règlement du Schéma d'Aménagement et de Gestion de l'Eau (SAGE) dans l'estuaire de la Loire,

Cet article stipule que « dès lors que la mise en œuvre d'un projet conduit, sans alternative possible avérée, à la destruction d'une zone humide, les mesures

compensatoires devront correspondre au moins au double de la surface détruite, de préférence près du projet, au sein du territoire du SAGE » afin de permettre :

- « ... la restauration ou la reconstruction de zones humides dégradées, de fonctionnalité équivalente ;
- la création d'une zone humide de fonctionnalité équivalente ;
- un panachage de ces deux mesures si nécessaire. Cet article ne s'applique pas aux programmes de restauration de milieux visant une reconquête des fonctions écologiques d'un écosystème.

Dans le cas où le maître d'ouvrage doit compenser un aménagement portant sur un écosystème très important en surface et constitué principalement de zones humides, il pourra proposer une démarche de compensation (ainsi que ses éventuelles mesures d'accompagnement) privilégiant la récréation ou la restauration de fonctions écologiques majeures de cet écosystème et se traduisant par un bilan positif à l'échelle de ces fonctions majeures de l'écosystème. A défaut, l'objectif de compensation basé sur le doublement des surfaces détruites s'applique. »

1.3.5.3.2 L'avis de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale, MRAE

La MRAE rappelle que l'objectif du projet est triple :

- proposer un accès routier aux zones d'activités de Trignac (11 800 véhicules par jour sur la rue Jean-Baptiste Marcet dont 500 poids lourds) dans un cadre sécurisé et sans restriction de gabarit en hauteur ; les flux agricoles devront aussi être sécurisés;
- optimiser les fonciers encore disponibles dans ces zones d'activités ;
- permettre le renouvellement urbain du centre de Trignac et du quartier Bellevue à Montoir-de-Bretagne, aujourd'hui bloqués en raison des nuisances liées aux flux de transit, notamment des poids lourds.

Elle observe que les principaux enjeux environnementaux identifiés sont :

- la préservation de la richesse écologique du site et de milieux naturels fractionnés par le projet ;
- la préservation de l'intégrité de la zone humide du site et de son fonctionnement hydraulique ;
- l'amélioration de la qualité du cadre de vie en termes de sécurité routière et de nuisances liées à la circulation ;
- la limitation de la consommation d'espace ;
- l'évolution des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre.

Elle recommande principalement :

- concernant l'analyse des variantes de compléter par :
 - l'exposé des éléments ayant conduit à privilégier l'enjeu paysager par rapport à l'enjeu de préservation des zones humides ;

- la comparaison des incidences « sur l'environnement et la santé humaine » des variantes A à D au niveau de la desserte de la zone d'activité à l'extrémité ouest du projet ;
 - la présentation de variantes permettant la réalisation d'une plateforme moins large que le projet retenu dans la traversée du « Pré neuf », par exemple en réduisant la vitesse autorisée sur la voie, ainsi que la comparaison des incidences environnementales entre ces variantes.
- Concernant la sécurité routière et les nuisances de la circulation, d'évaluer le différentiel en faveur de la population soumise à une moindre pollution suite à la réalisation du projet par opposition à celle soumise à un accroissement de la pollution.
 - Concernant les consommations d'énergie et sur les émissions de gaz à effet de serre, d'afficher les impacts du projet en matière de consommation énergétique et d'évaluer les émissions de gaz à effet de serre liés au rallongement des distances de parcours et au trafic induit par la disparition de l'embranchement ferroviaire.
 - Concernant les mesures compensatoires relatives à la restauration de zones humides, de compléter la présentation des mesures compensatoires prévues sur le site des « Belles filles » par une vérification de la non contradiction entre d'une part le projet de raccordement électrique dans sa traversée du site et ses mesures d'évitement, de réduction et de compensation, et d'autre part les travaux prévus au titre des mesures compensatoires du projet de liaison routière entre Trignac et Montoir-de-Bretagne.
- Afin de pouvoir tenir compte de la réalité de la perturbation du milieu faisant suite aux travaux de raccordement électrique, elle recommande en outre la réalisation d'un inventaire faunistique complémentaire à l'issue des travaux d'enfouissement du raccordement électrique et avant ceux des mesures compensatoires du présent projet.

Enfin la MRAE recommande de compléter :

- et le résumé non technique pour tenir compte des compléments attendus issus des recommandations de son avis ,
- et l'évaluation des incidences Natura 2000 avec les incidences sur le site Natura 2000 « Grande Brière et marais de Donges » des interventions prévues au titre des mesures compensatoires sur le site des « Belles filles ».

En conclusion si la MRAE note que l'étude d'impact reflète bien les efforts de pédagogie pour expliquer le site, le projet, les enjeux, les choix ... elle souligne également que l'analyse des variantes et des solutions de substitution révèle :

- que le maître d'ouvrage ne démontre pas la mise en œuvre aboutie d'une démarche d'évitement ni qu'il minimise l'impact environnemental du projet.
- que Le projet conduisant à une atteinte à des espèces protégées, non réductible, sa réalisation ne pourra se faire qu'après obtention d'une dérogation.

- que d'une part le dossier prévoit à titre compensatoire la requalification du site des « belles Filles », site humide dégradé lui-même traversé par un projet de raccordement électrique et que d'autre part l'articulation entre les deux projets n'est pas complètement établie
- que le projet doit être complété d'une évaluation des incidences de cette mesure compensatoire sur le site Natura 2000 qui est prévu pour l'accueillir.

Dans son mémoire en réponse, le maître d'ouvrage fournit des compléments utiles répondant aux attentes de la MRAE ; il renvoie la présentation de variante(s) reposant sur une plateforme moins importante, à des études opérationnelles ultérieures.

1.3.5.3.3 L'avis du Conseil National de Protection de la Nature, CNPN

Pour sa part le CNPN souligne que le secteur du Pré Neuf constitue une zone à préserver dans la Directive Territoriale d'Aménagement de l'estuaire de la Loire. Il souligne également l'impact résiduel, qu'il qualifie de fort, sur les chiroptères ainsi que les incertitudes concernant leurs habitats.

Enfin il juge insuffisantes d'une part les informations afférentes aux baux agricoles avec clauses environnementales, d'autre part la durée des mesures d'accompagnement et de suivi.

En conclusion « il émet un avis défavorable tant que » :

- un engagement formel de la CARENE ne sera pas présenté indiquant que le projet de route ne sera pas utilisé pour étendre l'urbanisation sur le secteur du « Pré Neuf »,
- « un bilan exhaustif des gîtes de chauve-souris sur le ponton ...non réalisé ... ainsi qu'une quantification du nombre de gîtes artificiels créés »,
- un engagement concret, allant au-delà de simples baux agricoles, n'est pas présenté comme garantie sur le long terme (30 ans) de l'entretien écologique de la zone dites des « Belles Filles » ...
- un bilan précis perte-gain du « nombre de couples nicheurs d'oiseaux sur les deux sites et des effectifs hivernant », n'est pas présenté ... »,
- un engagement formel, n'est pas pris par la CARENE sur « la durée du suivi de la flore et de la faune, sur les deux sites, avec inventaire des espèces ...tous les 5 ans pendant 30 ans, à partir des suivis ...prévus les 5 premières années »,
- des mesures plus précises du dispositif de passages hydrauliques sous voirie au profit d'espèces telles les triton, campagnol amphibie ...ne sont pas proposées
- ne sont pas présentées les raisons de l'abandon de la variante 6 (avec franchissement de la voie ferrée).

Dans son mémoire en réponse à l'avis du CNPN, le maître d'ouvrage présente des précisions et des engagements, en particulier pour ce qui concerne :

- les extensions urbaines sur le secteur du « Pré Neuf » auxquelles il renonce formellement (ce que l'approbation du PLUi confirmera ultérieurement).
- la réalisation d'observations et mesures complémentaires concernant les chiroptères (notons à ce stade que le calendrier prévu n'a pu être tenu),
- les baux agricoles avec clause environnementale, lesquels seront passés par la CARENE en qualité de bailleur
- un contrat d'objectifs passé avec le Parc naturel de Brière qui en vertu de ce contrat assurera l'accompagnement et le suivi environnemental sur 30 ans
- la mise en œuvre à proximité d'une mare, d'un passage sous voirie pour la « petite faune »
- établissement d'un nouvel inventaire des « couples nicheurs d'oiseaux » dont le domaine vital est impacté » et de leur nombre
- des précisions relatives aux raisons (deux principalement) de l'abandon de la variante 6

1.4 L'enquête publique

L'organisation et les modalités de l'enquête publique ont été fixées par l'arrêté préfectoral n°2020/BPEF/001 du 14 janvier 2020.

L'enquête publique s'est déroulée du mercredi 5 février au jeudi 5 mars 2020. Inclus; le dossier a été tenu à la disposition du public pendant les horaires d'ouverture des mairies de Trignac (siège de l'enquête) et de Montoir de Bretagne, dans chacune desquelles un registre était mis à la disposition du public et les permanences tenues.

1.4.1 la nomination du commissaire enquêteur

Par décision du Président du Tribunal administratif prise le 21 novembre 2019 (n°E19000267/445 au vu de la liste départementale établie pour l'année 2020, Michel Monier (soussigné) a été désigné commissaire enquêteur.

1.4.2 la préparation de l'enquête publique et son organisation

La première réunion s'est déroulée le 14 janvier 2020 en préfecture de Loire Atlantique avec les représentants de l'autorité organisatrice ; elle a permis de confirmer les dates d'enquête, de prendre connaissance des dossiers constitués à cette fin et d'inventorier les principales modalités d'enquête susceptibles d'être présentées au maître d'ouvrage : nombre et période des permanences, lieux et siège d'enquête...Ainsi ont été fixés :

- la durée de l'enquête, du du 5 février au 5 mars 2020 inclus, soit 30 jours continus
- le nombre (6) de permanences (à raison de trois dans chacune des communes, assiette du projet), avec pour chaque commune une permanence soit clôturée à une heure tardive soit fixée un samedi afin de faciliter l'accès du public.
- les lieux d'une part de mise à disposition du dossier et d'autre part des permanences, situés au rez de chaussée des hôtels de Ville et accessibles aux personnes à mobilité réduite
- les modalités de dématérialisation de l'enquête : la mise à disposition d'un dossier numérisé sur le site préfectoral pendant sa durée, une version numérique sur un PC mis à disposition dans les salles réservées aux permanences ou dans les espaces d'accueil des mairies (en dehors des moments de ces permanences).
- La création d'une adresse électronique dédiée à l'enquête pour s'adresser au commissaire enquêteur (celle-ci a été reprise dans l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête et sur les supports d'informations que constituent les affichages et les insertions dans la presse).

la seconde réunion de travail qui s'est déroulée le 27 janvier 2020 au siège de la CARENE a permis pendant près de deux heures aux représentants de cette dernière de présenter le projet, ses raisons, son contexte, les hypothèses alternatives, les compensations environnementales, son calendrier

Le commissaire enquêteur a fait suivre cette réunion de travail, d'une première visite du site du « Pré Neuf » et des zones d'activités Altitude/Logistiport/ les Forges ainsi que de leurs abords (piste cyclable, équipements sportifs...)

La troisième et dernière rencontre s'est déroulée le 30 janvier 2020 au siège de la CARENE, elle a permis de vérifier la complétude des dossiers et de viser les derniers documents.

Elle a été suivie d'une visite des espaces ou bureaux dédiés aux permanences du commissaire enquêteur en mairie de Trignac et de Montoir de Bretagne .

A cette même date du 30 janvier, il a été vérifié l'effectivité des affichages d'une part « aux portes » des mairies et d'autre part sur les sites arrêtés avec le maître d'ouvrage et situés aux abords du projet ainsi que cela figure sur les certificats d'affichage délivrés aux mairies concernées (voir annexes). Les registres d'enquête ont été ouverts et paraphés.

1.4.3 L'arrêté préfectoral

Cet arrêté (n° 2020/BPEF/0001 du 20 janvier 2020) fixe les modalités particulières de l'enquête publique unique en particulier :

Sa durée du mercredi 5 février au jeudi 5 mars 2020, soit 30 jours consécutifs, laquelle durée peut être prorogée (article 1^{er} de l'arrêté) suivant les dispositions du code de l'environnement sur décision motivée du commissaire enquêteur après information du Préfet de Loire Atlantique.

Les modalités de consultation des dossiers pendant toute la durée de l'enquête, à savoir :

- un dossier papier déposé en mairie de Trignac et Montoir de Bretagne
- un dossier sur poste informatique dans les mêmes lieux
- un dossier mis en ligne sur le site internet des services l'Etat en Loire Atlantique

Les modalités de recueil des observations du public qui peut soit les consigner sur le registre à feuillet non mobile ouvert dans chacune des 2 mairies déjà mentionnées, soit les adresser par voie postale en mairie de Trignac ou par courriel à une adresse ouverte (desserte.trignac.montoir@gmail.com) à cette fin pendant la durée de l'enquête.

les modalités d'élaboration, de publication du rapport et des conclusions :

« A l'expiration du délai d'enquête ... le commissaire enquêteur rencontre dans la huitaine le responsable du projet et lui communique les observations écrites ou orales consignées dans un procès-verbal de synthèse en l'invitant à produire ses observations éventuelles dans un délai de 15 jours.

Dans le rapport unique, le commissaire enquêteur relate le déroulement de l'enquête, analyse les observations...et consigne ses conclusions d'une part au titre de la DUP et d'autre part au titre de l'autorisation environnementale... ».

Dès la réception de ces documents, le Préfet les adresse au Président du Tribunal Administratif de Nantes, au maître d'ouvrage ainsi qu'aux maires de Montoir de Bretagne et de Trignac, puis les publie sur le site internet des services de l'Etat.

Concernant l'enquête parcellaire, le commissaire enquêteur donne son avis sur l'emprise des ouvrages projetés

1.4.4 Ses publicités

L'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête publique unique , conformément à ses articles 8b, 9 et 10, a fait l'objet des mesures de publicité légale prévue aux articles R 123-11 et suivants du code de l'environnement et au code de l'expropriation.

S'agissant des demandes de déclaration d'utilité et d'autorisation environnementale :

Il a fait l'objet ainsi qu'en attestent les certificats délivrés par Les Maires (voir annexes sous n° A5), d'une information par affichage (format A2, lettres noires sur fond jaune) en neuf endroits visibles (voir les 2 plans annexés sous le n° A4, sites marqués par des ronds jaunes sur le plan de la commune de Trignac et des losanges rouges sur le plan de la commune de Montoir de Bretagne) depuis la voie publique et situés aux abords du projet ainsi qu' «aux portes» des mairies.

Chacun des jours de permanence, j'ai pu personnellement vérifier l'effectivité de ces derniers affichages, sachant que j'ai également vérifié les 5 et 14 février l'effectivité des affichages sur site, aux 9 endroits différents.

Cet arrêté a également fait l'objet d'une première insertion dans 2 quotidiens locaux préalablement à l'ouverture de l'enquête, dans les éditions du 27 janvier 2020 des quotidiens régionaux Ouest-France et de Presse Océan, puis d'une seconde insertion dans les 8 premiers jours de l'enquête (éditions du 7 février 2020 des mêmes quotidiens diffusés localement - voir annexes n°A3).

Il a également fait l'objet d'une information dans l'hebdomadaire « les Echos de la Presqu'île Guérandaise » (édition du 31 janvier 2020) et sur les sites internet de la CARENE et des communes de Trignac et de Montoir de Bretagne (vois les 3 captures d'écrans en annexées sous le n° A8).

S'agissant de la demande de cessibilité « (enquête parcellaire) :

L'enquête parcellaire a fait l'objet des notifications jointes en annexe (annexes n°7) aux propriétaires et ayant droit concernés y compris pour le lot n° 4, les coindivisaires ou ayant droit ayant identifiés suffisamment tôt voir (les annexes n° A7 concernant Mmes F Mongiorgi et MT Mahe ainsi que Mr JM Mahe) .

1.4.5 le déroulement de l'enquête

Celle-ci s'est donc déroulée du mercredi 5 février au jeudi 5 mars 2020 inclus. Durant cette enquête, les permanences ont été fixées à raison de trois permanences en mairie de Trignac (voir le renvoi 1 ci-dessous) et de Montoir de Bretagne (voir le renvoi 2 ci-dessous), avec une permanence au premier jour et une au dernier jour. Afin de faciliter l'accès du public au dossier et en l'absence d'événement local hebdomadaire ou non (marché ...), deux de ces permanences (voir le renvoi 3 ci-dessous) ont été fixées à des horaires particuliers au regard des horaires habituels d'ouverture des services municipaux concernées :

- le mercredi 5 février de 8h30 à 12h, (1)
- le vendredi 14 février de de 15h à 19h (2) (3)

- le samedi 22 février de 9h à 12h (1) (3)
- le mercredi 26 février de 9h à 12h (2)
- le lundi 2 mars de 14h à 17h30 (2)
- le jeudi 5 mars de 14h à 17h (1).

Aucun incident n'a perturbé le déroulement de ces 6 permanences qui ont représenté une durée cumulée de 20 heures

Peu de personnes (18) ont fait le déplacement lors des permanences. Les registres papier ont recueilli 19 contributions, soit :

- o 16 observations sur le registre ouvert en mairie de Trignac dont trois annexées
- o 3 observations sur le registre ouvert en mairie de Montoir de Bretagne dont une annexée :

En outre, l'adresse électronique a reçu cinq observations qui ont été annexées au registre principal papier ouvert en mairie de Trignac. Chacune d'elles a fait l'objet d'un simple accusé réception signé du commissaire enquêteur :

- o La première interroge la notion de « desserte alternative » et souligne l'inutilité de la précision afférente aux fonctions professionnelles d'un commissaire enquêteur,
- o Une seconde souligne les allongements de parcours qu'induiront (pour une entreprise et ses clients) les nouvelles modalités de circulation,
- o Les trois autres mentionnent les intérêts que leurs auteur.es attachent au projet et explicitent un avis favorable.

.

1.4.6 Le déroulement des permanences

1ere permanence du mercredi 05 février 2020 à la mairie de Trignac

Après avoir vérifié les dossiers (notamment leur contenu et leur complétude) soumis à enquête publique, cette première permanence s'est déroulée au rez de chaussée de la mairie de Trignac de 8h30 à 12h, dans un bureau accessible aux personnes à mobilité réduite.

Outre Mr le maire de Trignac puis le directeur des services techniques de la commune de Trignac, cette première permanence a permis au commissaire enquêteur de rencontrer 4 personnes :

- L'une salariée de l'entreprise Attila venue s'enquérir des modalités de consultation du dossier pour le compte de son chef d'entreprise
- Deux autres , habitants riverains de la rue Jean Baptiste Marcet
- Une quatrième personne riveraine de la rue Pelloutier

Ces trois dernières personnes ont fait part de leur avis favorable au projet, tout en interrogeant les délais de réalisation et quelques modalités techniques d'aménagement (conditions d'accès sécurisé au site de l'entreprise IDEA, qualité

des aménagements aux abords du « carrefour-rond-point » entre la desserte alternative et la rue Baptiste Marcet) ; l'une d'entre elles a déposé le même jour une observation sur le registre ouvert à cet effet.

2de Permanence du vendredi 14 février 2020 à la mairie de Montoir de Bretagne

Après avoir vérifié préalablement à la permanence la réalité des affichages convenus sur les communes de Trignac et de Montoir de Bretagne, le commissaire enquêteur a rejoint le lieu de cette seconde permanence qui s'est déroulée dans une salle du rez de chaussée de la mairie de Montoir de Bretagne de 15h à 19h ; cette salle est accessible aux personnes à mobilité réduite; son accès direct depuis l'extérieur est fléché compte tenu de la durée de la permanence dont l'heure de clôture va au-delà des horaires d'ouverture des bureaux de la mairie ce jour (fermeture de l'entrée principale à 17h30).

Une présentation du projet tirée des documents de concertation préalable reste affichée dans le hall de la mairie. La responsable du service urbanisme au sein des services municipaux a mis à profit cette permanence pour présenter au commissaire enquêteur le contexte d'urbanisation de la commune de Trignac et les particularités de son territoire.

Trois personnes sont venues consulter le dossier durant cette permanence :

- L'une représentant un GAEC qui exploite une parcelle affectée par le projet et qui a laissé une lettre pour être annexée au registre d'enquête
- Deux autres résidant sur le quartier Bellevue, l'une d'elle ayant déposé sur le registre d'enquête notamment pour regretter les délais et le retard au regard de dates de réalisation annoncées antérieurement.

Troisième permanence du samedi 22 février à la mairie de Trignac

A l'ouverture de la permanence le commissaire enquêteur a formellement annexé deux lettres déposées le 11 février, l'une émanant du Maire de Trignac, annexe n°2), l'autre de son adjoint à l'urbanisme, Mr Briand, (annexe n°1).

Cette nouvelle permanence s'est déroulée de 9h à 12h dans le même bureau que la première permanence .

Deux personnes se sont présentées :

- la première riveraine de la rue Jean Baptiste Marcet a fait part de ses inquiétudes concernant la circulation : accès sécurisés à l'entreprise IDEA, modalités de dissuasion pour inciter les Poids lourds à utiliser la future voie ou pour limiter la vitesse des automobiles.

- La seconde riveraine de la rue St Exupéry sur la commune de Montoir a souligné oralement la nécessité de sécuriser la circulation des piétons dans le quartier Bellevue (ralentisseurs ...) ; Elle a déposé une observation sur le registre d'enquête.

Quatrième permanence du mercredi 26 février à la mairie de Montoir de Bretagne

Une seule personne est venue consulter le dossier durant cette permanence qui s'est déroulée de 9 heures à 12h, dans la même salle que la précédente (voir 14/02/2020) ; cette personne résidente du quartier Bellevue, n'a pas souhaité déposer d'observation.

Mme l'adjointe à l'environnement de la commune de Montoir de Bretagne est venue prendre connaissance des observations déposées ; elle a mis à profit cette permanence pour apporter quelques précisions concernant le contexte temporel du projet et de l'enquête.

Cinquième permanence du lundi 2 mars en mairie de Montoir de Bretagne

Celle-ci s'est déroulée de 14 heures à 17h30 dans la même salle que les permanences antérieures.

A son ouverture il a été constaté qu'aucune nouvelle observation n'avait été déposée depuis la permanence précédente.

Aucune personne ne s'est présentée pendant cette permanence.

Sixième et dernière permanence du jeudi 5 mars en mairie de Trignac

Celle-ci s'est déroulée dans les mêmes locaux que les permanences précédentes (les 5 et 22 février 2020) de 14h à 17h.

Trois personnes se sont présentées durant cette permanence :

- Deux représentants chacun d'une association , d'une part Bretagne Vivante » et d'autre part la Ligue pour la Protection des Oiseaux (LPO). Ceux-ci ont fait part de leur avis défavorable en particulier au motif que les variantes franchissant la voie ferrée et que le transfert des entreprises n'avaient pas été suffisamment étudiées ; leur observation conjointe a été annexée au registre.
- Une autre émanant d'un chef d'une entreprise installée sur la zone d'activité qui a fait part sur le registre de son avis favorable

A l'issue de cette permanence, le commissaire enquêteur a annexé au registre ouvert en mairie de Trignac, les 5 observations reçues sur l'adresse mail dédiée à cette enquête (adresse Gmail mentionnée à l'arrêté préfectoral d'ouverture).

Celles-ci sont identifiées sous les numéros T17 à T21 le 5 mars 2020; elles ont été préalablement adressées en copie (version PDF) à la préfecture pour être jointes au registre dématérialisé tenu par les services préfectoraux.

1.5 L'analyse des observations, interventions et questionnements

Après un rappel sommaire d'informations concernant l'enquête et une présentation résumée des contributions, chacun des 7 thèmes identifiés et traités (ci-après) au présent rapport fait l'objet d'une analyse.

Chacun de ces 7 thèmes fait l'objet de 4 parties développées successivement

- La présentation des éléments issus des observations et de questionnements
- Les questions du commissaire enquêteur présentées au maitre d'ouvrage (encadrées sur fond grisé)
- Les compléments, réponses ou précisions du maitre d'ouvrage
- Les éventuels remarques et avis du commissaire enquêteur.

1.5.1 L'enquête : rappel sommaire de son déroulement

Aucun incident n'a perturbé le déroulement des 6 permanences qui ont été organisées dans les mairies de Trignac et de Montoir de Bretagne et qui ont représenté une durée cumulée de 20 heures

Afin de faciliter la consultation du dossier et l'accès aux registres papier, deux de ces permanences ont été fixées à des horaires particuliers, en quelque sorte « hors jour ou heure ouvrés » :

- l'une un vendredi jusqu'à 19 heures, en mairie de Montoir de Bretagne,
- l'autre un samedi matin, en mairie de Trignac.

1.5.2 Un bilan des visites et contributions

Peu de personnes (18) ont fait le déplacement lors des permanences. Les registres papier ont recueilli 19 contributions, soit :

- 16 observations sur le registre ouvert en mairie de Trignac dont trois annexées
- 3 observations sur le registre ouvert en mairie de Montoir de Bretagne dont une annexée :

L'adresse électronique a reçu cinq observations qui ont été annexées au registre principal papier ouvert en mairie de Trignac. Chacune d'elles a fait l'objet d'un simple accusé réception signé du commissaire enquêteur.

1.5.3 La présentation des contributions et observations

Suivant leur origine

Sur les 18 personnes reçues, 2 sont des élu.es des communes d'assiette du projet. Trois sont des personnes riveraines de la rue Jean Baptiste Marcet ; deux autres résident dans le quartier Bellevue.

Une est salariée , une autre responsable d'entreprises implantées sur une zone d'activités nazairienne.

Sur les 24 contributions (19 sur registres doublon compris + 5 sur adresse mail dédiée) portées ou annexées aux registre :

- Trois observations émanent d'élu.es et ancien élu municipaux. Ces derniers ont tous fait part de leur satisfaction de voir le projet prendre forme.
- 6 émanent de riverains des rues du centre de Trignac ou du quartier Bellevue, 4 de responsables d'entreprise dont une agricole
- 3 (dont une fait doublon - voir infra) ont été déposées par trois associations ou collectifs.

Deux contributions (n° M3 et T10) sont quasi identiques et font doublon. Elles sont consignées sur chacun des registres papier ; elles développent les mêmes arguments et sont signés du « collectif de défense de Bellevue ».

Elles développent longuement « les attermolements » concernant la desserte des zones d'activités et soulignent les risques de la situation existante (accidents, circulation difficile, fissures...) et en positif les avantages dont les riverains pourraient bénéficier après réalisation du projet soumis à enquête.

Concernant la contribution mentionnée (n°15 et annexée sous le n°3) déposée conjointement par 2 associations de défense de l'environnement, celle-ci regrette que « le projet retenu soit le plus impactant en matière de consommation d'espaces (3,61 ha de prairies humides) ». Ces associations estiment que les variantes comportant un franchissement de la voie ferrée paraissent insuffisamment étudiées, soulignent l'absence d'étude alternative reposant sur le transfert des activités principalement à l'origine du trafic de poids lourds, note une offre de mesures compensatoires ... qui leur paraît insuffisante (des servitudes de réseaux électriques stériliseraient une partie du site...) ou insuffisamment garantie (coordination avec la société RTE...).

Suivant leur contenu

Les 24 contributions (19 sur registres doublon compris + 5 sur adresse mail dédiée) ont générées 49 observations (parfois de même nature) qui peuvent être ainsi répertoriées :

- une d'entre elles aborde des aspects formels,
- une autre a trait aux modalités de compensation d'un exploitant agricole,
- Deux d'entre elles soulignent l'intérêt de cette voie qui favorisera des opérations de renouvellement urbain et ainsi améliorera la qualité de vie au centre de Trignac et au sein du quartier Bellevue; l'une d'elles se réfère au renforcement de l'attractivité des zones d'activités que desservira cette voie nouvelle,
- Deux autres soulignent les inconvénients, les risques voire les insuffisances des dossiers et/ou du projet (allongement trajet, pollution, études alternatives, compensations , coordination de travaux ...),
- onze évoquent les avantages du projet à venir au bénéfice notamment des riverains des rues actuellement utilisés par les poids lourds ou semi-remorque accédant aux zones industrielles avoisinantes (sécurité, santé, tranquillité...),
- trois font référence à la fragilité de l'environnement et/ou aux mesures compensatoires,
- cinq soulignent le défaut d'anticipation ou les délais jugés très (trop) longs,
- six soulignent les risques et nuisances de la situation actuelle.

Suivant l'un des objets de l'enquête (les énumérations des contributions mentionnées ci-dessous ne doivent pas être considérées comme exhaustives, elles ne constituent que des illustrations au regard du thème abordé)

Sur les 24 contributions, doublon compris :

- Une d'entre elles concerne l'enquête parcellaire (contribution n°M1),
- D'autres concernent l'utilité publique (contributions n° T1, T7, T20 et annexée A7, T21 ...), certaines expriment un avis favorable sans l'étayer :

La plupart développe, parfois succinctement parfois plus longuement, des arguments, afférents à l'utilité publique (contributions n° M2 et M3, n° T2 à 19...).

L'une d'elles (contribution 19 annexée n°A6) concerne d'éventuelles dérogations aux règles de circulation afin d'éviter et des allongements de parcours, et une augmentation des coûts d'approvisionnement de matériaux et une pollution supplémentaire.

- Cinq contributions concernent des aspects environnementaux :
Quatre d'entre elles (n° T3, T4, T9) ont trait à l'autorisation environnementale et aux dérogations concernant des espèces protégées
Une autre (observation 15 et annexée n°A3) émet, conjointement au nom de deux associations, un avis défavorable au vu d'éléments que présentent le

dossier et que leurs auteur.es jugent insuffisants, en ce qui concerne notamment :

- . les études d'hypothèses alternatives
 - . les mesures compensatoires envisagées.
- Enfin la contribution 17 (et annexée A4) concerne des notions de procédure et/ou de forme

1.5.4 Le procès-verbal de synthèse

Le procès-verbal de synthèse (prévu à l'article R123-18 du code de l'environnement) présente succinctement les avis observations ou questionnements. Ceux-ci ont pour sources :

- les avis de personnes publiques
- les observations présentées par le public soit portées sur le registre soit formulées oralement lors des permanences
- les questionnements que j'ai pu déduire des dossiers ou d'échanges avec des personnes rencontrées durant l'enquete ou lors de sa préparation.

Son sommaire a été ainsi établi :

un préambule

2 L'enquête

2.1 son déroulement

2.2 le bilan quantitatif des contributions et première analyse
sommaire

2.3 la méthode retenue

3 les contributions et observations.

3.1 Suivant leur origine

3.2 Suivant leur contenu

3.3 Suivant l'un des objets de l'enquête

4 L'analyse des contributions, les questionnements, par thème

4.1 La qualité du dossier

4.2 L'information, la concertation

4.3 Le projet et ses caractéristiques

4.4 Les risques et nuisances

4.5 Le cout et les délais

4.6 Les impacts sur la faune et la flore

4.7 La contribution au changement climatique et à la transition
énergétique

4.8 Le suivi

4.9 La situation parcellaire

Il a été remis en version PDF le 12 mars au maitre d'ouvrage et en version papier au siège de la CARENE « dans les mains » du représentant du maitre d'ouvrage (Mme Burnet – directrice générale adjointe), le 17 mars au matin.

La rencontre initialement prévue le 17 mars 2020 de 14h à 16h avec les représentants des communes , I de la CARENE et son bureau d'études) n'a pu se tenir en raison des mesures de confinement résultant du de la pandémie lié au virus Covid-19, ainsi qu'il a été précisé ci-avant.

La remise du procès-verbal de synthèse en version papier a été suivie dans l'heure d'une réunion téléphonique qui s'est déroulée (le même jour : 17/03/2020) de 11h à 12h30.

A l'issue de cette rencontre le maitre d'ouvrage a fait part de précisions ou compléments, de ses avis ou/et intentions, dans le cadre d'un mémoire en réponse . la lettre qui l'accompagne est datée du 31 mars 2020 ; il a été reçu :

- électroniquement le 2 avril 2020
- et par courrier ce jour

L'ensemble est annexé au présent rapport auquel il est annexé sous les n° A1 et A2

1.5.5 L'analyse des contributions et observations par thème

Rappel : chacun des 9 thèmes fait l'objet de 4 partie développées successivement :

- La présentation des éléments issus des observations et questionnements: 1^{er}§
- Les questions du commissaire enquêteur présentées au maitre d'ouvrage : 2^{ème}§ (encadrées sur fond grisé)
- Les compléments, réponses ou précisions du maitre d'ouvrage : 3^{ème}§
- Les remarques et avis du commissaire enquêteur : 4^{ème}§

Ces thèmes, successivement abordés, figurent au procès-verbal de synthèse et sont les suivants :

- La qualité du dossier
- L'information, la concertation
- Le projet et ses caractéristiques
- Les risques et nuisances
- le cout et les délais
- Les impacts sur la faune et la flore
- La contribution au changement climatique et à la transition énergétique
- Le suivi environnemental
- La situation parcellaire

1.5.5.1 La qualité du dossier

Aucune contribution ne met en cause la qualité du dossier même si l'une d'entre elles d'une part considère que le critère professionnel afférent au commissaire enquêteur « n'apporte rien à la présente procédure » et d'autre part interroge la notion de « desserte alternative : à quoi ? par quel moyen ? route, voie ferrée ... ».

Sur le premier point, le commissaire enquêteur s'en remet à l'expertise du Tribunal qui l'a désigné ; par ailleurs ces deux arguments paraissent sans conséquence sur la compréhension du dossier.

Le maître d'ouvrage a présenté à l'enquête publique l'ensemble des éléments constitutifs des dossiers de demandes d'utilité publique, de cessibilité et d'autorisation au titre de la loi sur l'eau (avec dérogation pour des espèces protégées) tels qu'ils sont fixés par le code de l'environnement (voir en particulier les articles L122-1, L214-1, L411-1 et suivants) et le code de l'expropriation (voir notamment les articles R112-4 et suivants) .

Le maître d'ouvrage aurait probablement facilité la lecture et l'appropriation du dossier (et du projet) par le public :

- si certains plans joints avaient été titrés et légendés,
- si le résumé non technique avait été matériellement dissocié de l'étude d'impact
- si des annexes n'avaient pas été intégrées dans le corps de certains documents, sans pagination ou avec une pagination différente (ex: étude acoustique dans l'étude d'impact, certains documents de presse incorporés dans la réponse aux avis de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale - MRAE, du bureau de la Commission Locale de l'Eau du schéma d'aménagement et de gestion de l'eau de l'estuaire de la Loire – CLE, et Conseil National de Protection de la Nature – CNPN) .

Par ailleurs, l'étude d'impact se réfère souvent, et notamment à l'occasion de la comparaison entre les différentes variantes, à une méthode multicritères dont les modalités ne sont pas explicitées.

Enfin l'Autorité Environnementale souligne dans son avis que:

- « l'étude d'impact reflète les efforts de pédagogie réalisés pour expliquer le site, le projet, les enjeux, les choix...
- les variantes sont correctement décrites et illustrées ...
- le projet décrit clairement les mesures permettant de conserver les connexions hydrauliques ...
- le résumé non technique est facilement compréhensible... ».

Questions du commissaire enquêteur :

Au titre de la qualité du dossier, le commissaire enquêteur n'a pas de question particulière mais le maître d'ouvrage peut apporter les compléments qu'il juge utile.

Concernant la méthode multicritères le commissaire enquêteur demande au maître d'ouvrage de préciser ses modalités principales comme par exemple:

- les éventuels critères retenus,
- leurs éventuels coefficients,
- le type d'analyse : individuelle, partagée ou non partagée, collective lors de séance de travail ...

Les compléments du maitre d'ouvrage

Suivant le maitre d'ouvrage, le processus de caractérisation des différentes variantes s'est construit par étapes successives entre 2013 et 2018. Le tableau d'analyse multicritères des variantes a été établi par des équipes de maîtrise d'œuvre qui ont progressivement affiné et détaillé les faisabilités du projet.

La première équipe ayant réfléchi sur le sujet du désenclavement de la zone d'activités Altitude est le Bureau d'études -BET- de paysage et d'urbanisme Guillaume Sevin en groupement avec le BET AURES-Relex . C'était en 2013 dans le cadre d'une mission de programmation urbaine portant sur le centre bourg de Trignac, commandée et pilotée par la CARENE en lien avec la commune. Au travers de cette mission de préfiguration urbaine, les problèmes de sécurité et de nuisances issus des flux industriels et logistiques ont été très largement soulignés.

Les élus de la CARENE ont alors pris la décision de poursuivre ces expertises en vue de proposer, pour le mandat municipal 2014 – 2020, l'inscription d'un projet d'intérêt communautaire.

Une 2^{ème} mission a été confiée par la CARENE au Bureau d'études infrastructure et environnement CERAMIDE en 2015, pour affiner et préciser les hypothèses précédemment esquissées par Guillaume Sevin Paysage.

Le tableau d'analyse a été présenté aux différents acteurs du projet (CARENE, Villes de Trignac et de Montoir-de-Bretagne, Direction des Territoires et Maritime -DDTM- du département 44, ...), puis discuté notamment lors de comités techniques réunissant divers experts (infrastructures / environnement / agriculture / eaux et milieux aquatiques / représentants des administrations et collectivités concernées...) Les échanges ont permis de faire évoluer et/ou compléter les critères à prendre en considération dans le tableau de comparaison des variantes jusqu'à la version définitive présentée dans l'étude d'impact. Par exemple, sur les conseils de la DDTM 44, les critères d'analyse suivants ont été pris en considération :

- Impacts sur les espèces protégées et sur le Brivet pour les variantes incluant des franchissements : « impact sur les entités environnementales »,
- Impacts sur le milieu agricole
-

L'objectif était ainsi de mettre en place une analyse multicritère partagée la plus large possible en balayant les thématiques susceptibles d'être questionnées par le projet.

L'analyse multicritère s'est basée sur un comparatif entre les variantes. Les thématiques ont été analysées une par une sans hiérarchisation d'importance entre elles. Les caractéristiques de chaque variante entraînent sur la thématique considérée un impact :

- soit positif : variante jugée « très favorable » ou « favorable »,
- soit négatif : variante jugée « moyennement favorable », « défavorable » ou « très défavorable ».

Il n'y a pas eu de système de notation, excepté pour le critère « raccordement au réseau viaire ». Pour celui-ci, trois sous-critères ont été pris en compte :

- La distance (augmentation ou diminution de la distance parcourue),
- La fluidité du parcours, en lien avec la qualité des aménagements empruntés (en ville, à vitesse réduite ou non, multiplicité ou absence des carrefours et/ou de feux...)
- La « marche en avant », en lien avec la simplicité du parcours (aller d'un point A à un point B de la manière la plus simple possible sans détour, par exemple).

Une note a été donnée pour chaque sous-critère :

- 1 point pour les variantes améliorant la situation par rapport à l'état actuel
- 0 point pour les variantes offrant un raccordement au réseau viaire identique à l'état actuel
- -1 point pour les variantes entraînant un raccordement moins performant

La note globale a été obtenue en faisant la somme des notes des sous-critères pour chaque variante pour un raccordement au réseau viaire depuis/vers Nantes, depuis/vers la Presqu'île et depuis/vers le sud-Loire et le port.

En conclusion la méthode employée repose sur un travail initial d'experts (Maîtrise d'œuvre urbaine, maîtrise d'œuvre infrastructure, écologues) dont les rendus ont été partagés par un Comité Technique lors de séances de travail partagées.

Les remarques et avis du commissaire enquêteur

La réponse du maître d'ouvrage présente le processus suivi qui a débouché sur la solution retenue et soumise à l'enquête publique.

Les études engagées, les critères confortent la préoccupation principale du maître d'ouvrage qui vise d'abord à protéger la population résidente.

1.5.5.2 L'information, la concertation

La concertation ouverte depuis le début de l'année 2016, s'est déroulée en 2 phases et a fait l'objet de documents joints au dossier soumis à enquête publique.

Il ressort de ces derniers que la concertation repose sur des modalités, bien souvent considérées comme satisfaisantes, telles des réunions publiques, des informations publiées par voie de presse (y compris les bulletins municipaux des communes concernées) et des expositions.

Concernant les entreprises il est précisé que des « informations régulières ont été faites auprès des entreprises de la zone Altitude- Les Forges à l'occasion par exemple de petits déjeuners d'entreprises ».

Dans le but d'assurer la meilleure information du public, des panneaux utilisés lors de la seconde phase de concertation ont été maintenus dans le hall d'accueil de la mairie de Montoir de Bretagne pendant toute la durée de l'enquête.

Enfin, deux délibérations de l'assemblée de la CARENE ont tiré le bilan de chacune des phases de la concertation, l'une prise le 6 novembre 2018 et la seconde, le 28 janvier 2020 .

Le bilan de la concertation que cette dernière délibération a approuvé, souligne :

- d'une part l'acceptation du projet par le public : « le projet a pris en compte les attentes et les propositions exprimées par les partenaires ... »
- et d'autre part des points de vigilance ... à « bien prendre en compte dans la phase opérationnelle du projet »:
 - o Veiller à la pérennité de l'activité agricole
 - o Construire un projet de compensation ambitieux
 - o Etablir un calendrier correspondant à l'urgence émise par les riverains ».

Sur ce dernier point, notons que près d'une demi-douzaine de contributions regrettent le délai d'élaboration du projet, délai qu'elles considèrent anormalement long; une seule émanant d'un chef d'entreprise fait remarquer que lui-même n'a pas été sollicité ou convié en ces termes « des réunions ont eu lieu en présence de la mairie et des entreprises ... nous n'avons pas été tenus informés de ses réunions ».

Questions du commissaire enquêteur :

Concernant la concertation avec les milieux économiques locaux :

- Quelles ont été les modalités d'association des chambres consulaires ?
- Toutes les entreprises du secteur ont-elles été associées à la concertation ?
- Selon quelle(s) modalité(s) précisément et quel est le périmètre pris en compte dans ce cadre?
- De quel retour formel d'informations ont bénéficié les entreprises présentes ou absentes lors des rencontres ou réunions organisées à cette fin

Les compléments du maitre d'ouvrage

Suivant les compléments fournis par le maitre d'ouvrage, la concertation des acteurs économiques s'est appuyée sur :

- La consultation de la chambre de commerce et de l'industrie dans le cadre du PLUi (et non directement dans le cadre de la concertation pour le projet de voie nouvelle). Le projet figure au document d'urbanisme intercommunal (dans

le PADD notamment) et est considéré comme important à l'échelle des parcs d'activités du territoire.

- La CARENE a mise en place une mission de management de parc d'activités confiée à la Société Publique Locale SONADEV, avec pour objectif de construire et entretenir un dialogue permanent entre le concessionnaire du parc (LAD-SELA), les collectivités (la CARENE et Ville de Trignac), les entreprises et leurs salariés installés ou en cours d'installation et plus globalement avec tous les acteurs qui peuvent interagir sur le parc.
Ce dispositif constitue un cadre structuré pour organiser au sens large « la vie sur le parc d'activités ». La SONADEV a organisé à la demande des collectivités et du concessionnaire des temps de rencontre avec les entreprises lors de réunions communes de présentation du projet. Ils ont permis de communiquer régulièrement des informations aux entreprises présentes.

Le maître d'ouvrage mentionne, pour la ZA Altitude - Les Forges :

- 11 réunions depuis 2018 (5 en 2018, 7 en 2019), portant sur diverses thématiques d'actualité du parc (présentation du management de parc, signalétique, desserte alternative dès 2018, animation, photovoltaïque, etc.). Les invitations à la première réunion ont été adressées par courrier à destination de toutes les entreprises de la ZI (rues des Fondateurs, des Lamineurs, J.-B. Marcet, Cité Nouvelle). Les invitations suivantes ont été adressées par mail aux entreprises qui avaient transmis un contact.
- que La SONADEV a également produit et diffusé par mail, des comptes rendus et diverses informations depuis 2 ans, notamment sur les temps de concertation de la desserte, en octobre 2019.
- Que chaque rencontre a mobilisé les représentants de 6 à 12 entreprises en général.

La maître d'ouvrage ajoute que des temps spécifiques ont été organisés sur le projet de « desserte alternative », et plus particulièrement au cours de l'année 2019 :

- Une réunion le 26 juin 2019 s'est tenue au Centre culturel Lucie Aubrac de Trignac. Elle a permis de présenter, l'historique du projet, le calendrier prévisionnel et son impact sur le fonctionnement du parc. L'invitation a été envoyée par mail et 11 entreprises ont fait le déplacement. Un compte-rendu de la réunion a été également diffusé par mail.
- Des rencontres individuelles ont été organisées par LAD-SELA avec les entreprises jouxtant la future voie, ainsi que toutes celles de la rue de la Cité Nouvelle, en novembre et décembre 2019. Comme cela a été relevé dans l'intervention faite à l'enquête tous les moyens ont été mobilisés pour entrer en contact avec les entreprises y compris dans des réunions bilatérales (réunions du 15/11/2019 avec SAMELECT, SCOP FRESNEL et RFS ; les 02/12/2019 et 04/03/2020 avec LAFARGE BETONS ; le 04/12/2019 avec

ATLANTIS MONTAZA et LERAY MENUISERIE ; le 10/12/2019 avec VEOLIA).

Le maître d'ouvrage ajoute que des informations globales ont également été diffusées de manière régulière, par voies de presse, sur le site internet des collectivités territoriales, ou encore lors des vœux (depuis 2017) des élus de Trignac aux entreprises. A ces derniers occasions très spécifiques, toutes les entreprises de la commune sont conviées par M. le Maire de Trignac

Enfin, au cours des rencontres organisées avec l'Association Cadréan Entreprises, représentant environ 25 % des entreprises du parc d'activités, la CARENE a régulièrement diffusé de l'information sur le projet de Desserte nouvelle entre Montoir-de-Bretagne et Trignac.

Les remarques et avis du commissaire enquêteur

Il ressort des précisions apportées par le maître d'ouvrage que les modalités de concertation utilisés ont pris en compte dans la durée les principaux acteurs concernées, habitants, riverains responsables d'entreprises, organisme consulaire ...

Le commissaire enquêteur considère ces mêmes modalités :

- inscrites dans la durée (peu ou prou 4 années),
- constituées de réunion publique, de réunions ciblées, d'expositions ,
- et organisant le recueil oral et/ou écrit d'observations ...

comme satisfaisantes sur la base de la jurisprudence, et cela au regard de la dimension et des impacts du projet.

1.5.5.3 Le projet et ses caractéristiques

Les caractéristiques du projet sont clairement présentées dans l'étude d'impact jointe tant au dossier de demande de déclaration d'utilité publique qu'au dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau (*voir par exemple pages 38 et suivantes, notamment le profil en travers figuré page 39*).

Ses caractéristiques sont du reste précisées sur les profils en long et plans d'aménagement que comprend le premier dossier nommé ci-dessus. L'étude d'impact rappelle les caractéristiques de la voie nouvelle qui disposera d'une plateforme de 19 mètres ; ces caractéristiques sont dites conformes à la réglementation (*P 39 de l'étude d'impact*) et arrêtées sur la base d'une voie multifonctionnelle (*P 38*).

Elles font également l'objet d'une pièce spécifique (n° 1.4) intégrée au dossier de demande de déclaration d'utilité publique.

Questions du commissaire enquêteur :

1- En ce qui concerne les zones industrielles gérées par la CARENE, existe-t-il des voies de desserte (en accès on intérieures) disposant d'une chaussée égale ou inférieure à 7 mètres ?

Si oui lesquelles ?

2- Il semble que la largeur retenue (7m) pour la chaussée constitue le minimum recommandé pour des voies de transit alors que les caractéristiques retenues seraient celles d'une voie multifonctionnelle et que le trafic sera peu évolutif (moins de 1500 véhicule/jour à la mise en service dont un peu plus d'un tiers de Poids Lourds):

Quels sont les textes (décrets, arrêtés) applicables au cas d'espèce ?

3- La MRAE a souhaité « la présentation de variantes permettant la réalisation d'une plateforme moins large ... » (§2.2,tout dernier alinéa) ; le dossier soumis à enquête publique ne semble pas aborder ces variantes y compris le fascicule en réponse à l'avis mentionné.

Aussi concernant les gabarits routiers, quelles pourraient être les caractéristiques (du profil en travers type) et les modalités d'accompagnement d'un projet de voie nouvelle disposant d'une plateforme d'une largeur inférieure à celle projetée:

- d'une part de un mètre
- d'autre part de 2 mètres

Les compléments du maitre d'ouvrage

Sur chacune des question posées, le maitre d'ouvrage a apporté les précisions suivantes

1- Concernant le gabarit des voies de desserte industrielles

Le territoire de la CARENE présente plusieurs voies permettant l'accès ou la circulation intérieure en zone d'activités et dont la chaussée est égale ou inférieure à 7 m. Il s'agit notamment (les voies en italique sont considérées comme des voies structurantes de desserte et d'accès aux parcs d'activités) :

CADREAN (Montoir de Bretagne) :

- *Rue Henri Gautier : 7 m*
- Requalification impasse Henri Gautier : 6 m (chaussée bordée d'espaces verts et de stationnements)

- *Rue Anatole France - liaison accès depuis RD100 au parc d'activités : 6,4 m entre marquages / 8 m d'enrobé*
- *Boulevard des Apprentis – Montoir de Bretagne : 7,5 m*

ZAE Altitude – Le Forges (Trignac) :

- Rues des Fondateurs et des Lamineurs : 6,2 m (bordée de trottoirs)
- *Rue Jean-Baptiste Marquet : 7 m entre trottoirs*

PA des Six-Croix 1 (Donges) :

- Rue de la Lande Busson (entrée vers les Six Croix 1) : 5,5 m (entre trottoirs et stationnement créneau)
- Rue des Six-Croix (intérieur du PA Six-Croix 1) : 6,3 m
- Rue de la vieille muraille (Six-Croix 1 – accès principal) : 7 m de chaussée
- *RD 100 (au niveau du PA Six-Croix) : 7,5 m entre marquages / 8,5 m de d'enrobé*

Brais-Pédras :

- Rue Nicéphore Niépce : 7 m (trottoirs / stationnements)
- Rue Louis Seguin : 7 m (entre trottoirs)
- Rue Jacques Daguerre : 6,6 m (noue/trottoir)
- *RD 47 Route de Saint-André-Des-Eaux : entre 6 et 6,5 m entre noues*
- *Rue Thomas Edison – voie structurant du parc, liaison entre les RD 213 et RD 47 – 2 voies de 4 m avec terreplein central*

En conclusion sur ce point, le maître d'ouvrage fait observer que les voiries structurantes de dessertes et d'accès aux parcs d'activités (*ci-dessus en italique*) sont conçues, le plus souvent, avec un gabarit de chaussée égal ou supérieur à 7m alors que les voiries internes sont de manière générale plus réduites.

2- Concernant les textes applicables

Suivant le maître d'ouvrage, vu le site et le contexte du projet :

- les caractéristiques de la voie, ont été retenues en référence à une route non urbaine.
- Le gabarit de la voie proposée s'appuie sur les recommandations du guide de l'Aménagement des Routes Principales (ARP – Guide Technique – SETRA – 1994) qui donne les principes généraux à prendre en compte lors des projets d'infrastructures nouvelles ou d'amélioration des routes existantes de type R (routes multifonctionnelles) et des routes de type T (de transit) en milieu interurbain. Ces documents de référence permettent la prise en compte intégrée des enjeux de circulation et de sécurité des usagers.

3- Concernant l'éventuelle réduction de largeur de la plateforme routière

Le maître d'ouvrage rappelle que le projet présenté à l'enquête publique repose sur une emprise maximale de 19 m (incluant les fossés).

Dans son mémoire en réponse à la MRAE, il s'est engagée à expertiser la faisabilité d'une variante permettant de réduire cette emprise. Il précisait que le planning des études lui permettrait d'arrêter un profil en travers définitif au stade Avant-Projet soit au 1^{er} trimestre 2020. Il précisait par ailleurs qu'un moindre impact du fait d'une emprise réduite, ne modifierait pas les mesures compensatoires qu'il a définies et proposées.

Dans le cadre de son mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse, il prend l'engagement suivant : « au stade d'avancement actuel des études opérationnelles, et dans le cadre de ses réponses au Procès-Verbal de synthèse , la CARENE s'engage sur une diminution de 1,5 m de l'emprise projet en section courante, en se référant à présent au guide de Voies Structurantes d'Agglomérations (VSA 70 – Conception des artères urbaines à 70 km/h – CERTU – 2013), avec une réduction de la vitesse de circulation à 70 km/h en section courante ». Le maître d'ouvrage annexe (n°1) à sa réponse, une proposition d'avant-projet du profil en travers établie sur cette nouvelle base.

Les remarques et avis du commissaire enquêteur

Des éléments de réponse du maître d'ouvrage, il ressort que la définition des gabarits de voirie s'appuie principalement sur des recommandations prenant en considération le contexte du projet routier et qu'il n'existe pas au cas d'espèce de réglementation impérative.

Le commissaire enquêteur note les engagements de la CARENE tant en ce qui concerne l'emprise de nature à préserver une plus grande surface humide prairiale (par comparaison avec le projet objet de l'enquête publique) , qu'en ce qui concerne la vitesse de nature à réduire la consommation d'énergies fossiles et les pollutions notamment aux particules (toujours par comparaison avec le projet objet de l'enquête publique).

1.5.5.4 Les risques et nuisances

Des observations, y compris émanant de la MRAE, soulignent que les seules interdictions de police municipale ne suffiront pas à dissuader tous les poids lourds de traverser et le centre de Trignac et le quartier de Bellevue.

D'autres craignent qu'après mise en service de « la desserte alternative », le peu de poids lourds qui circuleront sur les voies actuelles (rues JB Marcet et St Exupéry) génèrent une vitesse plus grande des Véhicules Légers.

Des contributions ont par ailleurs mentionné :

- le danger que pourrait représenter l'accès à l'entreprise IDEA après réalisation de la voie projetée, en raison d'une faible visibilité parce que situé dans une courbe,

- l'allongement de parcours que génèreront les probables mesures de circulation au détriment des clients et des approvisionnements de l'entreprise Lafarge,
- la qualité des aménagements des abords de voirie notamment en secteur urbanisé (ex : rue JB Marcet)

Questions du commissaire enquêteur :

1 Au titre du mobilier d'accompagnement est-il envisageable, voire envisagé, de poser un « radar pédagogique » sur la voie nouvelle ? sur la voie Jean Baptiste Marcet ?

2 La CARENE dispose t'elle d'un pouvoir de police de la circulation au moins sur les voies que son assemblée délibérante qualifie comme présentant un intérêt communautaire ?

3 Au-delà de quel tonnage seront interdites aux poids lourds, les traversées (sauf desserte riverain) du centre de Trignac et du quartier Bellevue ?

4 Existe-t-il une police municipale sur chacune des communes, assiette du projet ? disposent elles d'un radar mobile ? A défaut est-il envisagé de les en doter ?

Compte tenu d'habitudes anciennes et de la linéarité de certaines rues, outre des dispositions juridiques, quelles sont les modalités physiques envisagées :

- d'une part pour ralentir les vitesses de circulation au centre de la ville de Trignac ?
- d'autre part pour dissuader les poids lourds de passer et par le quartier Bellevue et par le centre de Trignac ?

5 L'accès à l'entreprise IDEA s'effectue dans une courbe de la rue Baptiste Marcet., après ouverture de la voie objet de l'enquête, les Poids Lourds arriveront par le sud et traverseront le sens de la circulation provenant du centre de Trignac ; cette situation génèrera un risque supplémentaire d'accident faute d'une visibilité suffisante : quelles modalités sont envisagées pour réduire ce risque (déplacement de l'accès, limitation de vitesse ...) ?

6 Quels aménagements et quelle végétalisation sont envisagés aux abords du rond-point prévu au carrefour formé par la « desserte alternative » et la rue Jean Baptiste Marcet ? De quels traitements ou finitions bénéficieront les talus de la voie nouvelle (dans sa partie traversant la zone humide) et quelles seront les modalités de leur entretien ?

7 Des modalités particulières éventuellement ponctuelles peuvent-elles être mises en place au profit de la clientèle et/ou des fournisseurs des entreprises des zones d'activités directement desservies par la « desserte alternative » ?

Les compléments du maitre d'ouvrage

Sur chacun des questionnements ci-dessus, le maitre d'ouvrage a apporté les compléments qui suivent :

- 1- La mise en place d'un radar pédagogique afin d'alerter sur le respect des vitesses pourra effectivement être réalisée sur la voie nouvelle et sur la rue JB Marcet. D'un point de vue général, le projet de voie nouvelle ainsi que le projet de requalification de la Rue JB Marcet doivent tenir compte des enjeux de sécurité et veilleront à atteindre un objectif de circulation apaisée (vitesse, type de véhicules) par une conception adaptée.
- 2- Le pouvoir de police reste une compétence communale.
- 3- Le maitre d'ouvrage précisent que les maires concernés envisagent une restriction au-delà de 3,5 tonnes, sauf desserte locale pour Trignac centre, et Bellevue.
- 4- Les communes de Trignac et de Montoir de Bretagne disposent d'une police municipale mais en effectifs limités (1 à 2 agents). Une collaboration avec les services de gendarmerie sera envisagée afin de mener des actions de contrôles, les communes ne disposant pas de radar mobile.
- 5- L'étude urbaine du centre-ville de Trignac, débutée en 2019, envisage la circulation dans un centre-bourg sans poids lourds. Elle se base donc sur un trafic poids lourds intégralement déporté vers la desserte. L'objectif est de laisser une grande place aux mobilités douces et actives, tout en permettant la circulation VL des résidents, ainsi que celle en direction des commerces et activités du centre-ville. Parmi les mesures étudiées à ce stade pour atteindre cet objectif:
 - Réduction des chaussées existantes pour atteindre un profil plus urbain (5,5 m en double sens, afin de dégager des bandes, voire, des pistes cyclables généreuses) dès l'échangeur de la RN171, en continuité avec les aménagements en cours sur la rue du Brivet.
 - Prise en compte des fonctionnalités de la lignes de Bus à Haut Niveau de Service -BHNS ;
 - Organisation ponctuelle de bouclages avec mise en sens unique de certaines rues, afin d'organiser le stationnement, la circulation

automobile, et surtout de faciliter la circulation cycliste (contre-sens cyclables, etc.).

- Végétalisation importante des espaces publics apportant à la fois agrément et qualité urbaine, et contribuant également aux « effets de parois » qui provoquent et induisent l'abaissement des vitesses.

Le maître d'ouvrage présente en annexe (n°2) à son mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse, un schéma des enjeux des espaces publics du centre-ville de Trignac est présenté en annexe n°2 de ce document.

Le maître d'ouvrage fournit également quelques compléments plus opérationnels qui seront mis en œuvre sur le territoire de la ville de Trignac. Ainsi, le réaménagement de la rue JB Marquet, est planifié par la CARENE pour être opérationnel en 2023 ; il s'effectuera au minimum jusqu'à l'accès au site d'IDEA.

Ce projet est aujourd'hui inscrit au budget de la CARENE avec une Autorisation de Programme et des Crédits de Paiements correspondant aux dépenses notamment d'études pour 2020.

Concernant la « mise en sécurité », les modalités ne sont pas définitivement arrêtées dans la mesure où les études structurelles de chaussée ont démarré au 1er trimestre 2020. Néanmoins les éléments de programme ci-après seront pris en compte :

- Recalibrage avec, au besoin, modification ponctuelle du tracé de la chaussée, dans le but d'éviter que les poids lourds entrant ne coupent trop tôt le virage. L'objectif serait ici de les rendre visibles au maximum pour les véhicules arrivant du bourg de Trignac ;
- Mesures de ralentissement au titre de la police de circulation (limitation à 30 km/h par exemple) ;
- Marquage au sol, voire, au besoin, création d'un terreplein central
- aménagement de carrefour en concertation avec les entreprises directement concernées et les équipes techniques de Trignac afin de prendre en compte l'ensemble des fonctionnalités et contraintes.
- la CARENE a par ailleurs identifié un autre point sensible de sécurisation qui correspond au croisement de la Rue JB Marcel avec la piste cyclable Départementale et le carrefour proche avec la Rue de la cité Nouvelle, (point singulier que le projet soumis à enquête publique traite dans le cadre d'un carrefour à feux).
- sensibilisation plus directe auprès des entreprises. Les outils mobilisables peuvent aller du Plan de Déplacement Entreprise à l'édition de flyers ou courriers à destination des entreprises, en passant par des réunions spécifiques sur la circulation et la sécurité.

Pour ce qui concerne le quartier de Bellevue, la requalification de la Rue Gauthier a été anticipée par la commune de Montoir de Bretagne. Les travaux

sont en voie d'achèvement comme le commissaire enquêteur a pu le constater.

Les objectifs poursuivis par le projet (en cours) de renouvellement urbain restent selon le maître d'ouvrage, la sécurisation, l'embellissement, le renouvellement de l'attractivité de la polarité commerciale et de l'attractivité urbaine du quartier,

En résumé, les principaux moyens mis en œuvre seront :

- Réduction des emprises de chaussées au bénéfice de larges trottoirs partout où cela est possible ;
- Sécurisation très forte des traversées piétonnes notamment au droit de l'école, des commerces, apports de végétalisations ;
- Installation de mobilier urbain de « protection » et d'embellissement...
- Une signalétique adéquate ainsi que des mesures de prévention et de contrôle

Sachant que ces aménagements préserveront la fonctionnalité de la ligne BHNS.

Globalement, il est donc envisagé une diminution des emprises dédiées aux voitures et surtout aux poids lourds sur les deux secteurs de renouvellement urbain.

6- A ce stade des études, le maître d'ouvrage n'est pas en mesure de préciser les aménagements paysagers qui seront mis en place pour végétaliser le carrefour.

Néanmoins, selon lui, ces aménagements devront répondre aux objectifs suivants :

- Simplicité et rusticité des choix végétaux,
- Prise en compte des évolutions climatiques et le cas échéant expérimentation d'espèces ou de variétés de végétaux adaptés à ces modifications prévisionnelles,
- Déclinaison de l'identité paysagère locale...

Ce carrefour constituera une nouvelle porte d'entrée aux zones d'activités. « Cet espace devra donc être soigné, et son design sobre devra faciliter la lecture du paysage industriel .

Concernant le traitement des talus, leur végétalisation doit répondre à un objectif d'effacement maximum dans le grand paysage. Ils seront donc enherbés avec des essences rustiques adaptées aux sols remaniés et plutôt secs. Une végétation rase est donc privilégiée sur l'ensemble des talus. Les interventions d'entretien seront effectuées depuis la plateforme routière par le service d'exploitation de la CARENE. L'entretien courant consistera en une fauche raisonnée tardive, à la fin de l'automne ».

7- Ainsi que le rappelle le maître d'ouvrage, l'objet du projet vise expressément à supprimer les nuisances subies par les populations du centre de Trignac et du quartier de Bellevue.

Il souligne avoir fait un choix stratégique conséquent en consacrant plus de 10 M€ TTC à la résolution de ce problème.

Il considère qu'il ne serait donc pas cohérent d'envisager de déroger, sauf situation exceptionnelle, à l'utilisation de cette voie, au regard des objectifs stratégiques poursuivis par le projet : « réduction des nuisances - sécurisation des centralités – forte réduction des impacts sur la santé, engendrés par ces flux PL sur les deux zones d'habitats – tranquillité des riverains – développement des attractivités urbaines et des polarités de commerces et de services ».

Les remarques et avis du commissaire enquêteur

Au-delà des modalités opérationnelles qui ne sont pas encore toutes arrêtées à ce stade des études, il ressort principalement des éléments de réponse du maître d'ouvrage que le projet de desserte alternative s'inscrit dans un projet plus vaste de redynamisation urbaine dont il apparaît constituer un élément indissociable pour rendre plus attractifs les secteurs d'habitat concernés (centre de Trignac et quartier Bellevue) et ainsi améliorer en particulier la vie résidentielle, l'offre de logements, la sécurité des habitants .

Il n'en demeure pas moins, sous réserve des avis et autorisations qu'il lui faudra obtenir et en réponse à ces objectifs, que le maître d'ouvrage est invité à veiller tout particulièrement sur la définition et la mise en œuvre de modalités qu'il énumère lui-même et qu'il précise parfois:

- Des dispositifs de police (radar d'informations, limitation de tonnage dans les quartier ...)
- Des aménagements urbains de nature à dissuader le trafic poids lourds de transit au travers des quartiers mentionnés
- Des mesures régulières et coordonnées de surveillance du trafic utilisant la voie de « desserte alternative »
- Une qualité paysagère des aménagements accompagnant la construction de la voie nouvelle et traitant (et entretenant) de façon différemment :
 - o la partie urbaine de la voie nouvelle située en milieu urbain (voir tronçons 5 et 6 sur la figure 16 présentée à la page 43 de l'étude d'impact).
 - o La partie de la voie nouvelle traversant la zone humide (tronçons 1 à 4 sur la même page de l'étude d'impact)

1.5.5.5 le cout et les délais

Le cout du projet approche 8,5 millions d'euros HT.

Certaines observations regrettent que le tracé de voie nouvelle soumis à enquête publique n'ait pas été pris en compte préalablement à la construction de la nouvelle conduite d'eau potable longeant la voie ferrée ; suivant ces observations, cela présente notamment un double inconvénient :

- surconsommer ou de l'espace agricole pour quelques auteur.es, ou de la zone humide pour d'autres
- rendre inadapté à un usage agricole, l'espace linéaire situé entre la voie ferrée et la « desserte alternative ».

Questions du commissaire enquêteur :

1- Concernant la conduite d'eau potable longeant la voie ferrée

A quelle époque récente a-t-elle été réalisée ?
Quelle prévision (emplacement réservé, zonage ...) au titre de la voie nouvelle figurait sur le document d'urbanisme en vigueur à cette époque (POS, PLU ...) ? Quel(s) impératif(s) n'a ou n'ont pas permis de coordonner les deux projets ?

2- Concernant le Plan local d'Urbanisme

Toujours concernant cette voie nouvelle dite « desserte alternative », quelle réservation d'emprise figure au document d'urbanisme actuellement opposable ?

3- Concernant le cout et le financement

- Quelle est la période de référence pour l'estimation figurant au dossier de demande de déclaration d'utilité publique ? Et suivant cette date quel en le cout prévisionnel, actualisé à mi-2020 ?
- Compte tenu du régime de récupération de la TVA, Pourquoi son cout est-il mentionné hors taxe ?
- Quel est le calendrier des principales phases juridiques d'études, de commande et de réalisation du projet ? quels sont les engagements financiers pris par l'assemblée délibérante de la Carène (plan pluri annuel, autorisations de programme ... ?).

Les compléments du maitre d'ouvrage

Sur chacun des questionnements ci-dessus, le maitre d'ouvrage a apporté les compléments qui suivent :

1- concernant la canalisation d'alimentation en eau potable

le maitre d'ouvrage précise que ce projet s'est inscrit dans les axes stratégiques du Schéma de sécurisation et d'Alimentation en Eau Potable de la Loire Atlantique approuvé en 2005.

Selon lui, les premières décisions qui doivent être considérées comme engageantes pour les collectivités sont les suivantes (liste non exhaustive) :

- 24 juin 2008 – Bureau communautaire : approbation de la convention constitutive de groupement de commande entre Nantes Métropole, Cap Atlantique et la CARENE
- 21 juin 2011 – Conseil Communautaire : prise en considération du projet et approbation du périmètre. (premier fondement juridique du projet : instauration un sursis à statuer selon les dispositions de l'article L.111-10 du CU et dans les conditions définies à l'article L.111-8 du CU. 16 octobre 2012 – Conseil Communautaire : sollicitation d'ouverture d'enquêtes publiques conjointes préalables à l'obtention de la DUP, la cessibilité des terrains, la mise en servitude légale, la mise en compatibilité des PLU & approbation du dossier. (arrêté préfectoral correspondant obtenu le 03 mars 2014).
- 26 mars 2013 – Conseil communautaire : approbation de la convention de financement des travaux - montant global d'opération de 55 583 000 € HT.

Les travaux de la canalisation se sont échelonnés de 2013 à 2016.

Le maitre d'ouvrage ajoute que « le projet d'alimentation et de sécurisation en eau potable ainsi que les décisions qui y ont présidé, sont très nettement antérieures à celle du projet de voie nouvelle dénommée « desserte alternative » :

La voie nouvelle trouve factuellement une première orientation d'investissement au travers du projet d'agglomération du mandat 2014 – 2020 (approuvé en février 2016) avec une dotation financière afférente inscrite au Programme d'investissement Communautaire N°3 et dans le 1^{er} budget du mandat en 2014 (100 000 € de crédits d'études).

Cette première décision a été suivie, après que des études préalables aient permis de confirmer la faisabilité technique et économique de ce projet, d'une décision du Conseil communautaire du 07 novembre 2018 qui a approuvé le programme de l'opération et autorisé le financement des études et travaux...

Par ailleurs le maitre d'ouvrage rappelle, comme précisé dans l'étude d'impact, que l'implantation de la future voie au-dessus de la canalisation n'est pas possible : la charge induite par l'infrastructure ferait porter des risques sur l'intégrité de la

canalisation alors que cet ouvrage, sous pression, assure un rôle d'importance départementale dans la sécurisation de l'alimentation en eau potable.

2- Concernant le plan local d'urbanisme

Le maître d'ouvrage rappelle que d'ici à l'entrée en vigueur du PLUi de la CARENE prévue le 17 avril 2020, les PLU communaux régissent actuellement les projets d'urbanisme sur chaque commune. Le PLU de Montoir-de-Bretagne, approuvé en 2003, a classé le secteur du Pré Neuf en zone AU3 .

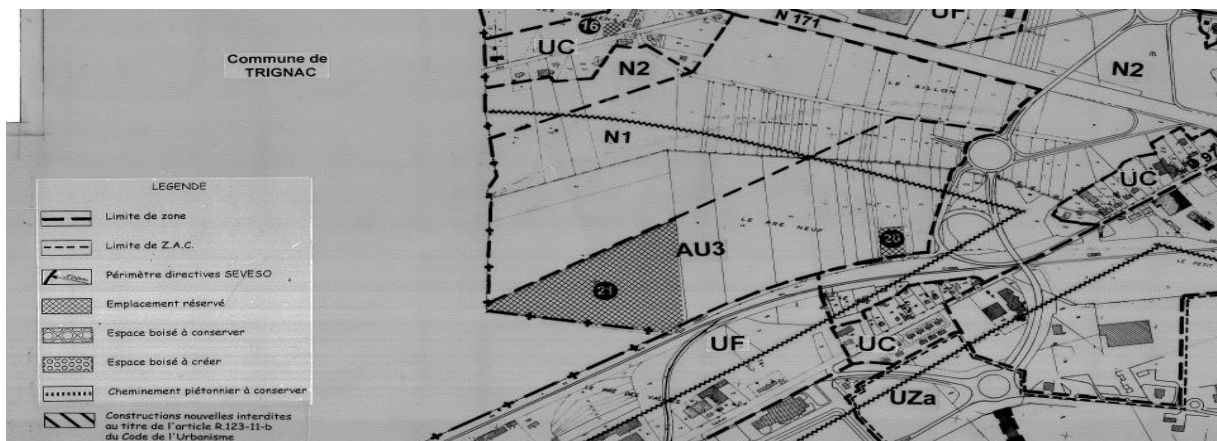
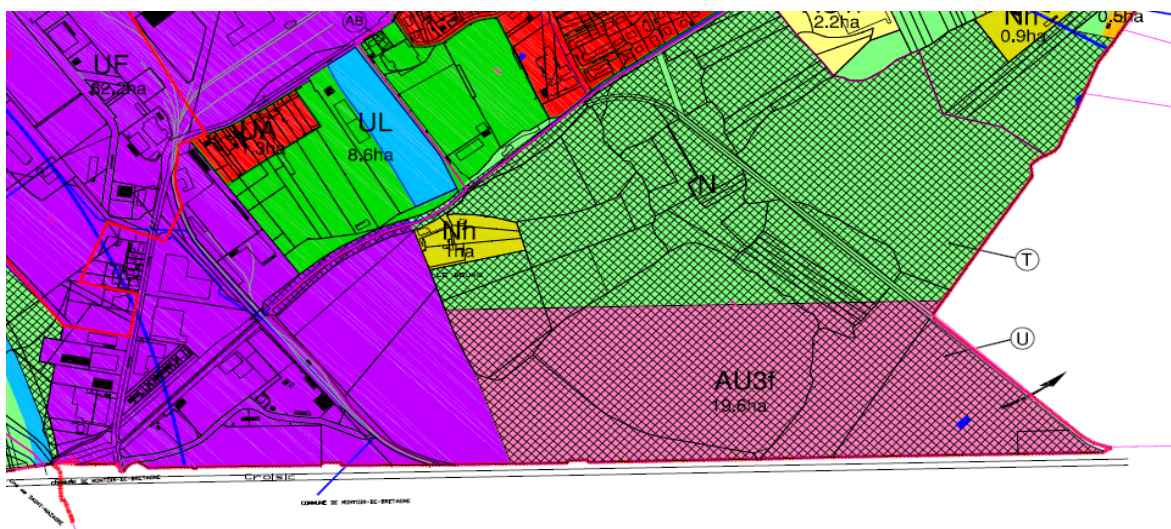


Figure 1 : Extrait du PLU de Montoir de Bretagne

Le PLU de la commune de Trignac, approuvé en 2006, a classé le secteur en zone AU3f (à urbaniser à vocation d'entrepôts) avec un emplacement réservé (U) relatif à cette vocation, ainsi que l'indication d'une possibilité de liaison pouvant assurer un désenclavement (flèche) par l'Est.



Par ailleurs, l'emprise de la voie nouvelle ne figure ni dans les PLU des communes, ni dans le PLUi approuvé le 04 février 2020. En effet, les terrains sont

majoritairement maîtrisés par les collectivités, ou font l'objet de la présente procédure de Déclaration d'Utilité Publique pour ceux qui ne le seraient pas. Il n'est de ce fait pas nécessaire d'utiliser un emplacement réservé dans les documents d'urbanisme.

3- Concernant l'estimation et le cout des travaux

L'estimation des travaux de « desserte alternative » sur le Pré Neuf date de 2016. L'équipe de maitrise d'œuvre retenue en septembre 2019 pour la réalisation de la desserte travaille à ce jour à un Avant-Projet. Le coût prévisionnel définitif affecté par le Maître de l'ouvrage aux travaux, sera arrêté à l'approbation de cet Avant-Projet soit prévisionnellement en avril 2020.

L'estimation des travaux de mesures compensatoires sur le site des Belles Filles date quant à elle de 2018. Cette estimation sera également mise à jour avant l'été 2020, comme il est de rigueur, pour de l'approbation de l'AVP qui fixe le coût prévisionnel définitif affecté par le Maître de l'ouvrage aux travaux.

Les engagements financiers pris par la CARENE sont traduits dans le dernier budget d'investissement approuvé le 04 février 2020 par le Conseil communautaire. Il confirme une Autorisation de Programme d'un montant de 10 100 000 € TTC et des crédits de paiement 2020 pour 510 000 € TTC correspondant au coût estimé des études opérationnelles et des premières mesures compensatoires à mettre en œuvre.

Les montants évoqués dans le dossier sont exprimés en €HT afin de pouvoir comparer de manière homogène les variantes de projets dont les estimations ont été produites en coûts travaux HT.

S'agissant de l'affectation budgétaire du projet, ce dernier est inscrit au Budget Principal d'investissement et est soumis au FCTVA.

Concernant le calendrier probable de travaux, le maitre d'ouvrage souligne que Les informations peuvent subir des aléas non cernables compte tenu de la période d'état d'urgence sanitaire dans laquelle est produit le présent mémoire. Les avancements d'études et/ou de procédures tels que planifiés et actualisés ne peuvent pas être garantis.

A ce stade des études , le calendrier prévisionnel organise :

- une mise au point de l'Avant-projet au printemps 2020 un dossier de consultation des entreprises finalisé à l'été 2020 pour une consultation à l'automne 2020, un début des travaux au début de l'année 2021. D'abord sur la partie urbaine de la voie (côté ZA) permettant la réalisation des compléments d'inventaires chiroptères prévus sur le site sachant qu'il devra être tenu compte des enjeux faune et flore (pas de travaux d'avril à août).

- Une mise en service de la voie devrait ainsi intervenir fin 2022 – début 2023 avec selon les choix constructifs, une mise en service possible en 2 phases avec une mise en service fin 2023 – début 2024:
 - 1er temps fin 2022 début 2023 pour environ 1 an ;
 - Reprise de la voie après cette période pour corriger les défauts à la suite des tassements.

Les remarques et avis du commissaire enquêteur

Le calendrier d'études et de réalisation de la canalisation d'eau potable permet d'expliquer le décalage temporel des 2 projets et répond aux quelques observations qui ont regretté une apparente insuffisance de prévisions :

Outre les contraintes résultant de l'instabilité du sous-sol, les 2 projets disposaient d'impératifs, de maîtrise d'ouvrage, de procédures, de financements ... différents .

Par ailleurs, les éléments relatifs au Plan Locaux d'Urbanisme communaux en vigueur lors du lancement de l'enquête publique mentionne des perspectives d'urbanisation que les communes réservaient sur le secteur du « Pré neuf ». Depuis les plans locaux d'urbanisme étant désormais de compétence communautaire, pour répondre aux attentes de la MRAE comme à l'une des réserves du CNPN, la CARENE a renoncé à toute perspective de cette nature comme nous le verront ci-après en vertu d'une délibération prise le 4 février 2020 par son assemblée délibérante.

Quant à l'évaluation du cout, le dossier aurait probablement gagné en fiabilité si certains de ces documents avaient été plus précis (voir la date de valeur - 2016 - de l'évaluation qu'aucun document n'indique) ou actualisés juste avant l'enquête en vue de gommer quelques différences (voir les couts légèrement différents avancés à la page 15 de la notice explicative, à la page 58 de l'étude d'impact ou par la pièce 1.5 constituant l'évaluation sommaire des dépenses).

Il s'avère cependant que le code de l'expropriation qualifie de sommaire l'évaluation qui doit être produite et c'est cette pièce (n° 1.5) qui atteste du cout estimé et que nous retenons.

Enfin, celle-ci au regard et des références disponibles sur des sites spécialisés (voir par exemple celui de l'établissement public CEREMA Ouest) et de sa décomposition, semble fiable.

1.5.5.6 Les impacts sur la faune et la flore

Certaines observations soulignent la fragilité des espaces environnant l'emprise du projet (zone humide ...); par ailleurs, le bilan approuvé de la concertation mentionne des points de vigilance en particulier «construire un projet de compensation ambitieux ».

Les mesures prises sur site sont rarement abordées par les contributions encore moins contestées sauf par l'un d'elles, et au terme de l'avis du CNPN.

Néanmoins, quelques contributions ou éléments du dossier, soulignent des points environnementaux, sources de fragilité:

- La bande de terre qui demeurera entre la voie ferrée et la nouvelle voie routière apparaît, à certains, trop linéaire pour présenter un réel intérêt agricole
- L'enclavement relatif du secteur du « Pré Neuf »,
- Le coefficient de compensation de l'ordre de QUATRE (secteur des « belles Filles ») pour UN (secteur du « Pré neuf ») si on considère l'ensemble des espaces impactés, de l'ordre de UN pour UN si ne sont considérées que les « surfaces traitées » (2,4 ha pris sur la zone humide du Pré neuf contre près de 3 ha de surface retraitée (= 25000 m³ de déblai retirés) sur le secteur des « belles filles » .

Toutefois pour être complet sur ce point, il convient d'ajouter les espaces reprofilés sur le même secteur et représentant une surface proche de 2 à 3 ha (par élargissement de fossés et approfondissement de baisses prairiales).

- Sur le secteur dit « des belles filles », l'improbable coordination des travaux de réseaux conduits par la société RTE avec les travaux de compensation conduit par la CARENE

L'avis défavorable du CNPN s'appuie en l'état du dossier qui lui a été transmis, sur différents arguments comme l'absence d'engagement formalisé concernant le renoncement à l'urbanisation au lieu-dit le « Pré neuf » sur la commune de Trignac, mais aussi sur diverses insuffisances, comme par exemple:

- le bilan les gîtes (sur le ponton des Forges...) des chiroptères,
- la garantie sur le long terme de l'entretien écologique de la zone de compensation (lieu-dit « les belles filles) ou du suivi de la flore et la faune
- des améliorations des dispositifs de passage hydrauliques sous voirie
- les raisons ayant entraîné l'abandon de la variante n° 6.

Sur ces différents points le maître d'ouvrage a apporté des réponses ou des précisions ; celles-ci ont été jointes au dossier d'enquête publique comme les réponses ou précisions apportées aux avis et observations de la MRAE.

Par ailleurs, le projet prévoit un dispositif de sécurité en cas de pollution accidentelle sur la voie projetée ; cependant la circulation quotidienne laisse des particules ou des éléments, sources de pollution sur la chaussée (gomme, hydrocarbure...), certes en faible quantité comme le rappelle l'étude d'impact, mais rejetés en milieu humide.

Les associations qui ont déposées conjointement une contribution estiment que le maître d'ouvrage n'a pas suffisamment étudié certaines variantes en particulier :

- celles qui enjambent la voie ferrée et qui figurent à l'étude d'impact (variantes de la famille-est : n° 5 et 6 page 222 et 223 de l'étude d'impact),
- une hypothèse consistant à transférer les entreprises génératrices d'un trafic important de Poids Lourds parce que selon ces mêmes associations, ces entreprises y seront contraintes à terme en raison d'une part du niveau du terrain d'assiette de leurs installations et d'autre part de la montée des eaux générée en particulier par l'évolution climatique .

Questions du commissaire enquêteur

1- Concernant les variantes 5 et 6, quel en serait le cout probable (valeur actuelle), leur emprise sur la zone humide, leurs nuisances sonores notamment sur le hameau de Bellevue ?

2- Quelles dispositions techniques sont envisagées pour éviter que le lessivage de la chaussée par les eaux de pluie pollue la zone humide environnante ?

3 - Quel est le zonage que le projet du PLU affecte au secteur du « Pré neuf » jouxtant la zone industrielle existante :
 quelle est sa portée juridique ?
 quel est le délai d'approbation du PLU ?

4- Concernant les chiroptères, dans sa réponse aux réserves posées par le CNPN, le maitre d'ouvrage a pris un engagement sur une méthode : éclaircissement du site, puis 1^{er} passage fin 2019 suivi d'un 2d passage au printemps 2020 :

- cette méthode a t 'elle été mise en œuvre ?
- si oui quels en sont les résultats ?
- si non comment le maitre d'ouvrage compte y pallier ?
- si des habitats ont été découverts , quelles compensations seraient envisagées et où ?

5- L'étude d'impact souligne le relatif enclavement de la zone humide que constitue le site dit du « Pre Neuf » pour lequel « les axes de circulation constituent des points de blocage » (*voir page 90*) ; concernant les passages existants sous la voie communale (hameau de Gratien) et sous la Nationale 171 (précisés sur la figure 60 de la page 117) :

- Quelle(s) personne(s) juridique(s) en a la responsabilité ?
- Quelles sont les mesures d'entretien et d'accompagnement actuellement assurées ?

6- Dans le cadre du Plan de Protection des risques littoraux (ou d'inondations) : quelle est la cote (NGF) considérée pour les submersions marines et à quelle cote se situent (en moyenne) les terrains d'activités bordant par exemple les rues des fondeurs et de la Cité Nouvelle ?

Les compléments du maitre d'ouvrage

1- concernant les coûts estimés des différentes variantes

Le maitre d'ouvrage rappelle les chiffres figurés à l'étude d'impact : 6,7 M€ HT pour la variante n°5 et 4,2 M€ HT pour la variante 6.

il souligne que la variante n°6 était un scénario certes plus favorable sur les critères « coût » et « impact zone humide » mais qui présentait des caractéristiques rédhibitoires vis-à-vis du critère nuisances pour les riverains (itinéraire à côté de zones habitées).

Leur coût actualisé suivant l'indice en vigueur novembre 2019 serait de :

- Variante n°5 : 7,1 M€ HT
- Variante n°6 : 4,5 M€ HT

En outre La variante n°5 entrainerait un impact sur la zone humide du site sur un linéaire de 540 m. En considérant une plateforme routière de 19 m (profil Pré Neuf), la surface impactée est d'environ 10 300 m².

Pour la variante n°6, le linéaire de tracé en zone humide est de 105 ml soit un impact sur une surface d'environ 2 000 m².

Enfin, le maitre d'ouvrage précise que le critère bruit n'a pas été utilisé pour analyser les différentes variantes, ces données n'ayant pas été produites. En tout état de cause, la variante n°6 susceptible de mobiliser une telle expertise a été totalement et d'emblée exclue par les décideurs de la commune de Montoir compte tenu de sa proximité avec les secteurs habités.

Il lui paraît cependant « probable que les nuisances sonores aient été bien plus importantes dans le cadre de la variante n°6 que dans le cas des variantes n°5 et n°4 ».

2- concernant les eaux de ruissellement sur la future voirie :

Elles seront toutes collectées dans les fossés qui borderont la voie de chaque côté. Ces fossés seront organisés par casiers hydrauliques, avec un fond plat, permettant le stockage des eaux pluviales. Au stade Avant-Projet, l'équipe de maîtrise d'œuvre prévoit un volume d'eau mort dans les fossés. Cela signifie que la cote de rejet de l'ouvrage de régulation sera rehaussée par rapport au fond des fossés. Les pluies courantes seront stockées dans les fossés sans rejet vers le milieu (infiltration lente).

Les fossés (qui seront végétalisés) permettent un allongement du temps de parcours et une décantation naturelle des eaux pluviales, renforcée par la conservation d'un volume mort en fond d'ouvrage. Toutes ces dispositions permettent de limiter au maximum le risque de transfert de pollution au réseau hydrographique du Pré Neuf.

Puis, le maitre d'ouvrage rappelle les dispositions prévues et figurées au dossier, en cas de pollution accidentelle faisant suite à un évènement exceptionnel sur la future desserte

3- concernant le nouveau PLUi en cours d'approbation

Le maitre d'ouvrage rappelle, ainsi que la CARENE s'y est engagée dans son mémoire en réponse aux avis, que le PLUi a été modifié dans sa version approuvée afin de classer en zone NA1 la parcelle AT56 initialement en zone U au projet de PLUi arrêté, comme le montrent l'extraits du règlement graphique du PLUi approuvé ci-dessous.

s



4- concernant les chiroptères : les évaluations et mesures complémentaires

Le maitre d'ouvrage mentionne que dans sa réponse au CNPN, la CARENE s'est effectivement engagée à faire réaliser des investigations complémentaires sur les chiroptères.

La méthode proposée n'a pas encore été mise en application compte tenu des difficultés d'accès au site après un hiver 2019/2020 très pluvieux. Les investigations chiroptères ont été repoussées à fin 2020 / début 2021.

Aussi à l'occasion de son mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse, la CARENE confirme son engagement de ne pas démolir l'ouvrage en béton existant,

qui fera l'objet de prospections complémentaires, avant d'avoir vérifié au préalable si des gîtes chiroptères sont présents.

Elle précise que les travaux de construction de la voie nouvelle sur le site du « Pré Neuf » ne sont prévus qu'à partir de septembre 2021, le décalage des prospections chiroptères ne pose pas de problème particulier et que les prospections chiroptères, étant réalisées fin 2020 - début 2021, permettront d'avoir toutes les données nécessaires quant à la présence ou non de gîtes dans l'ouvrage béton existant avant travaux.

Elle ajoute notamment, qu'en cas de présence avérée de gîtes chiroptères dans l'ouvrage béton, des mesures compensatoires seront prévues.

Celles-ci seront définies en collaboration avec un expert chiroptérologue :

- les inventaires complémentaires de 2020-2021 permettront d'estimer le nombre de gîtes à retrouver mais également le(s) type(s) d'espèce(s) concernée(s).
- la mesure compensatoire consistera en la mise en place de gîtes artificiels.
- à ce stade des études, afin d'être au plus proche de la zone impactée, l'implantation de ces gîtes artificiels est privilégiée dans la portion conservée de l'ouvrage en béton existant (fixation de briques plâtrières dans les angles de la structure). Si cette localisation n'était finalement pas possible pour cause de défaillance structurelle de l'ouvrage ou autre contrainte inconnue à ce jour, des mesures compensatoires hors site seront recherchées. On cherchera notamment à cibler des éléments bâtis anciens pour la pose de gîtes artificiels.
- la CARENE se rapprochera alors du Groupe Chiroptères de Loire-Atlantique pour déterminer la mesure compensatoire la plus adaptée. Dans tous les cas, la mesure retenue sera soumise pour validation aux services de la DDTM.

5- Concernant les liaisons entre zone humides

Le maître d'ouvrage précise que les passages sous voiries sont gérés par :

- l'Etat concernant la traversée de la N171,
- la CARENE concernant la traversée de la voie au niveau du hameau de Gratien

il précise en outre que la CARENE, au travers de sa compétence eaux pluviales, est en charge de l'entretien de ce dernier passage et réalise les mesures d'entretien habituelles : nettoyage des busages, inspections vidéos en appui si nécessaire, curages des linéaires en veillant au bon écoulement des eaux. Le Syndicat du Bassin Versant du Brivet, en charge de la gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations -GEMAPI-, s'assure du bon écoulement des réseaux primaires/secondaires/tertiaires et veille donc à alerter les propriétaires en cas de besoin. Il est aussi en capacité de réaliser les travaux ponctuels dans le cadre des programmes d'actions en cours d'élaboration.

6- Concernant les cotes de submersion et/ou d'inondation

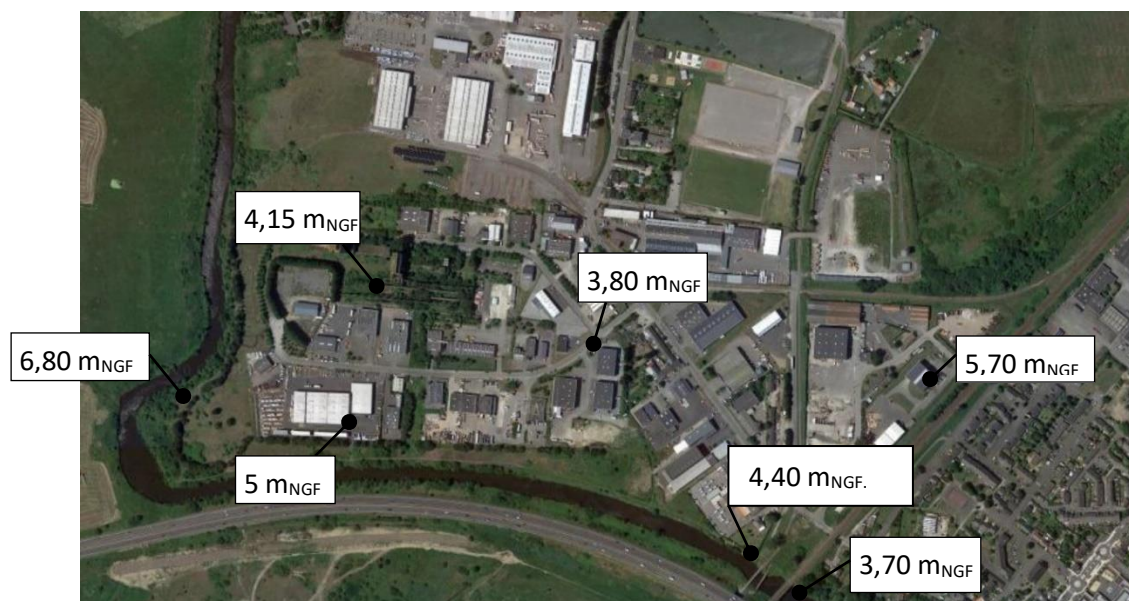
Le maître d'ouvrage atteste que le secteur de projet et les zones urbanisées à proximité ne sont pas comprises dans le plan de prévention des risques littoraux – PPRL –, ce dernier ne s'appliquant qu'aux communes de Saint Nazaire et de Pornichet.

Il rappelle que le PPRL repose sur une modélisation des risques de submersion marine prenant en compte les effets progressifs du réchauffement climatique. Plusieurs niveaux de risques (définis par des cotes NGF) ont été déterminés en partant de l'évènement de référence « Xynthia » :

- Xynthia + 20cm, afin de prendre en compte le changement climatique à court terme,
- Xynthia +60 cm, afin de prendre en compte le changement prévisible à échéance 2100.

Au niveau de l'étier de Méan, la cote de référence Xynthia +20 cm est de 4,4 mNGF et celle Xynthia + 60 cm varie entre 4,6 et 4,8 mNGF.

1. Les résultats de cette modélisation numérique ne peuvent pas s'appliquer par une transcription sur le terrain des cotes de risques pour conclure à une « submersibilité ou non ». En effet, outre les éléments « naturels », cette modélisation prend en compte, un nombre de paramètres complexes (physiques, topographiques, géomorphologiques ...) permettant de calculer l'effet des obstacles, les vitesses d'écoulement et de retraits, les hauteurs d'eau potentiellement atteintes... L'élaboration d'un PPRL n'a pas été prescrite pour la commune de Trignac n'étant pas considérée comme Territoire à risque Important (TRI) du point de vue des submersions.



Cotes topographiques rue des Fondateurs et rue de la Cité Nouvelle

Les remarques et avis du commissaire enquêteur

A l'issue des compléments apportés sur ce point par le maitre d'ouvrage, il y a lieu de noter que :

- Les variantes n° 5 et 6 apparaissent peu compatibles avec les objectifs de renouvellement urbain (attraction) et de tranquillité au profit des riverains (en l'occurrence du quartier de Bellevue) recherchés prioritairement par le maitre d'ouvrage
- les couts évalués paraissent compatibles avec les analyses que l'on peut trouver en particulier sur le site de l'établissement public CEREMA Ouest
- L'étude et le comptage complémentaires concernant les chiroptères n'a pas été conduit mais n'est pas pour autant compromis
- Le zonage du PLUi désormais retenu, limite notoirement sur ce secteur l'extension urbaine et en préserve l'intégralité de la zone humide prairiale
- le principal passage reliant les 2 zones humide (d'une part le secteur du Pré neuf d'autre part La Briere) traverse sous une route nationale et qu'il est de la compétence de l'Etat ; il n'en demeure pas moins qu'a proximité du hameau de Gratien une meilleure perméabilité pourrait être recherchée.
- les documents actuellement en vigueur, exclut le secteur du Pré Neuf des secteurs considérés submersibles, ce que confirme par ailleurs les éléments de topographie (remblais ...) comme les cotes de niveau relevées

1.5.5.7 La contribution au changement climatique et à la transition énergétique

Le projet, une fois les travaux réalisés (sur près de 3 ha), créera une nouvelle surface imperméabilisée et constituera une nouvelle zone de chaleur. Son impact à l'échelle terrestre peut être jugé faible et il n'existe actuellement aucune obligation légale de compenser, même si la notion de Zéro Artificialisation Nette est très fréquemment mentionnée.

Par ailleurs, la CARENE a adopté son Plan de Déplacement Urbain et son Plan Climat Air Energie territorial (PCAET); ce dernier approuvé à la fin de l'année 2019, arrête des objectifs, parfois précis, d'autres fois des orientations.

Questions du commissaire enquêteur :

En quoi le projet soumis à enquête publique contribue t'il aux orientations du PCAET, en particulier celle numérotée 18 suivant laquelle il convient d'« anticiper les évolutions réglementaires en matière d'énergie et de climat dans les opérations d'aménagement publiques » :

- Quelles sont les mesures concrètes, susceptibles d'être retenues pour que le projet de « desserte alternative » contribue éventuellement à la non augmentation des zones imperméabilisées d'une part et des « zones de chaleur » d'autre part ?
- Des mesures sont-elles envisagées sur le territoire de la Carène pour compenser :
 - o la nouvelle zone de chaleur ?
 - o la nouvelle zone imperméabilisée ?

Les compléments du maitre d'ouvrage

Le maitre d'ouvrage confirme que le projet de desserte contribue aux orientations du PCAET de la CARENE adopté, via les mesures suivantes :

- la recherche d'une limitation de la surface imperméabilisée en réduisant autant que faire se peut la largeur du profil en travers de la voie en garantissant la sécurité des usagers,
- la transparence des continuités hydrauliques sur le site du Pré Neuf permettant une gestion de l'eau au plus près des conditions initiales et donc un maintien du rôle du site sur le climat local (maintien de la végétation, maintien du rôle des zones humides de part et d'autre de la voie),
- une amélioration des fonctionnalités biologiques par un retour des zones humides fonctionnelles sur le site des Belles Filles : développement de la végétation, circulation hydraulique, évacuation des remblais non fonctionnels (déchets inertes).
- la suppression des pollutions (CO2 et particules fines) dans les secteurs habités de Trignac centre et Bellevue constitue un enjeu majeur du PCAET en matière de qualité de l'air et santé publique.

il lui semble que :

- « plus globalement (et peut être paradoxalement) la réalisation de cette voie vient servir un objectif stratégique de l'agglomération, affirmé tant dans le PCAET, le SAE (Schéma d'accueil des Entreprises) que dans le PADD du PLUi, qui vise la limitation de l'artificialisation des sols » puisque les mesures compensatoires qui accompagnent la nouvelle voie neutralisent ses effets négatifs ».
- que sa mise en service mise en œuvre permet quant à elle d'atteindre 2 objectifs d'optimisation de l'occupation de l'espace :
 - o La zone Altitude/les Forges et le site «Idea Logistiport» sont volontairement freinés dans leur développement faute de desserte. Les

fonciers encore directement mobilisables sur ce parc d'activités couvrent environ 6 ha.

La rareté foncière sur l'agglomération, combinée à une économie industrielle et logistique particulièrement consommatrice d'espace, rend obligatoire l'optimisation et le renouvellement des fonciers économiques.

- Après plusieurs décennies d'extensions urbaines et commerciales (depuis les années 80 jusqu'au début des années 2000), la commune de Trignac a progressivement supprimé presque la totalité des zones NA puis AU de ses documents d'urbanisme successifs. Avec la conviction récente que le projet de nouvelle voie pourrait voir le jour, la commune a engagé un projet de renouvellement urbain majeur pour son centre-bourg. Ainsi une part significative du développement urbain et des capacités d'accueil de la commune devra se faire dans et autour de la centralité.

Ce projet de renouvellement urbain constitue bien entendu une réponse écologique et responsable au regard des évolutions climatiques et environnementales auxquelles il faut faire face. Mais il s'agit aussi d'un projet d'attractivité globale pour améliorer le vivre ensemble dans une proximité renouvelée par des espaces publics qualitatifs et verdoyants, des équipements publics qualitatifs, des commerces et des services bien implantés capables de « rivaliser » avec la périphérie.

Il est également important de rappeler que l'effet îlot de chaleur urbaine, et notamment la potentielle restitution nocturne de la chaleur accumulée en journée, ne devrait pas être ressenti au vu de l'éloignement entre la voie nouvelle et les zones d'habitations.

Les remarques et avis du commissaire enquêteur

Il est vrai que la création de la voie nouvelle dénommée « desserte alternative » contribue de toute évidence à limiter, sur ce secteur les perspectives d'extension urbaine, en privilégiant le renouvellement urbain tant en secteur d'activités que d'habitat.

Par ailleurs, si les mesures compensatoires apparaissent suffisantes (et sous cette réserve) au regard de la protection des zones humides, de leur faune et de leur flore, le projet ne se situe pas pleinement dans la réalisation des objectifs des réglementations à venir qui chercheront d'abord à neutraliser et pas seulement à réduire les effets négatifs du point de vue des bilans carbone, des énergies fossiles, des zones de chaleur...

De ces points de vue, le projet respecte certes les textes réglementaires mais ses contributions demeurent particulièrement modestes et le commissaire enquêteur invite le maître d'ouvrage à améliorer ses différents bilans issus de ces

considérations, et cela dans le prolongement de ce projet ou d'autres à venir, ou encore de ses activités.

1.5.5.8 Le suivi environnemental

L'avis du Conseil National de la Protection de la Nature préconise un suivi environnemental sur 30 ans. La réponse du maître d'ouvrage précise qu'il accèdera à cette demande .

Questions du commissaire enquêteur :

Quel est le coût d'un tel engagement ?

Quelles en seraient les modalités ?

L'assemblée communautaire en a-t-elle délibéré ?

Les compléments du maître d'ouvrage

Au terme de sa réponse au procès-verbal de synthèse, la CARENE réaffirme son engagement d'un suivi à long terme (30 ans) sur le site du Pré Neuf et des Belles Filles. A cette fin, ses représentants ont déjà pris contact avec le Parc Naturel Régional de Brière pour la mise en œuvre d'un tel suivi.

Ce contrat est actuellement en cours de construction et devrait concerné :

- le suivi de la mise en œuvre des mesures et leur maintien à long terme sur le site du Pré Neuf et celui des Belles Filles :
 - en phase amont, au stade des études d'avant-projet et de projet, par un rôle de conseil – expert en appui des Maîtrises d'œuvre désignées pour concevoir et conduire les mesures compensatoires ainsi que concevoir et conduire le projet de la voie ;
 - en phase d'exécution des travaux, par un rôle de surveillance – proposition d'ajustement in situ si nécessaire – expert auprès des MOE et appui aux choix d'exécution ;
 - en aval après la phase travaux, par un travail d'évaluation des mesures mises en œuvre, par le suivi des inventaires et le contrôle de terrain et/ ou la réalisation en propre de ces inventaires, selon les expertises disponibles au PNRB (études faunistiques et floristiques prévues) ; par une capacité d'interpellation et de mobilisation d'experts externes, d'associations compétentes, ou encore par une capacité d'organisation d'intelligences collectives ...
- « l'animation ou la co-animation avec le Maître d'Ouvrage d'un comité de suivi assez large » (Etat, associations représentatives, monde agricole et usagers, collectivités, riverains, citoyens, ...)

Le coût annuel de ce suivi et de long terme est en cours d'estimation et sera arrêté dans le cadre contractuel avec le Parc Régional de Brière.

Les remarques et avis du commissaire enquêteur

Malgré l'absence d'évaluation financière, le commissaire enquêteur prendra en compte cet engagement à l'occasion de ses conclusions.

1.5.5.9 La situation parcellaire

L'enquête parcellaire ne concerne que 4 unités foncières. Par ailleurs, le projet de desserte alternative affecte l'emprise de la desserte ferroviaire de l'entreprise IDEA

Enfin le dossier soumis à enquête publique précise que certaines parcelles appartiennent encore aux communes alors que suivant la réponse apportée aux observations de la MRAE et du CNPN, il semble que désormais toutes les parcelles appartiennent à la CARENE (à l'exception bien sûr de celles objet de l'enquête parcellaire).

Une seule contribution concerne cette enquête parcellaire et plus précisément les droits à indemnisation d'occupants de terres agricoles.

Questions du commissaire enquêteur :

1- Quelles sont les parcelles que les communes d'implantations du projet possèdent sur l'emprise de ce projet ? S'il en existe quelles sont les modalités du transfert de leurs propriétés au profit de la CARENE ?

2- Quelle est la situation juridique du terrain d'assiette de la desserte ferroviaire au profit de l'entreprise IDEA:

- Qui possède la propriété foncière ?
- Des droits existent-ils au profit de tiers notamment de RFF, de la SNCF et/ou d'entreprises riveraines ?
- Ces derniers droits ont-ils été purgés, si oui dans quelle conditions ?

3 -En application de l'article 8 de l'arrêté préfectoral du 14 janvier 2020 déjà mentionné, quelles sont les modalités de notification auxquelles le maître d'ouvrage a eu recours pour chacun des propriétaires ou co-indivisaires en particulier pour le lot n° 4 ?

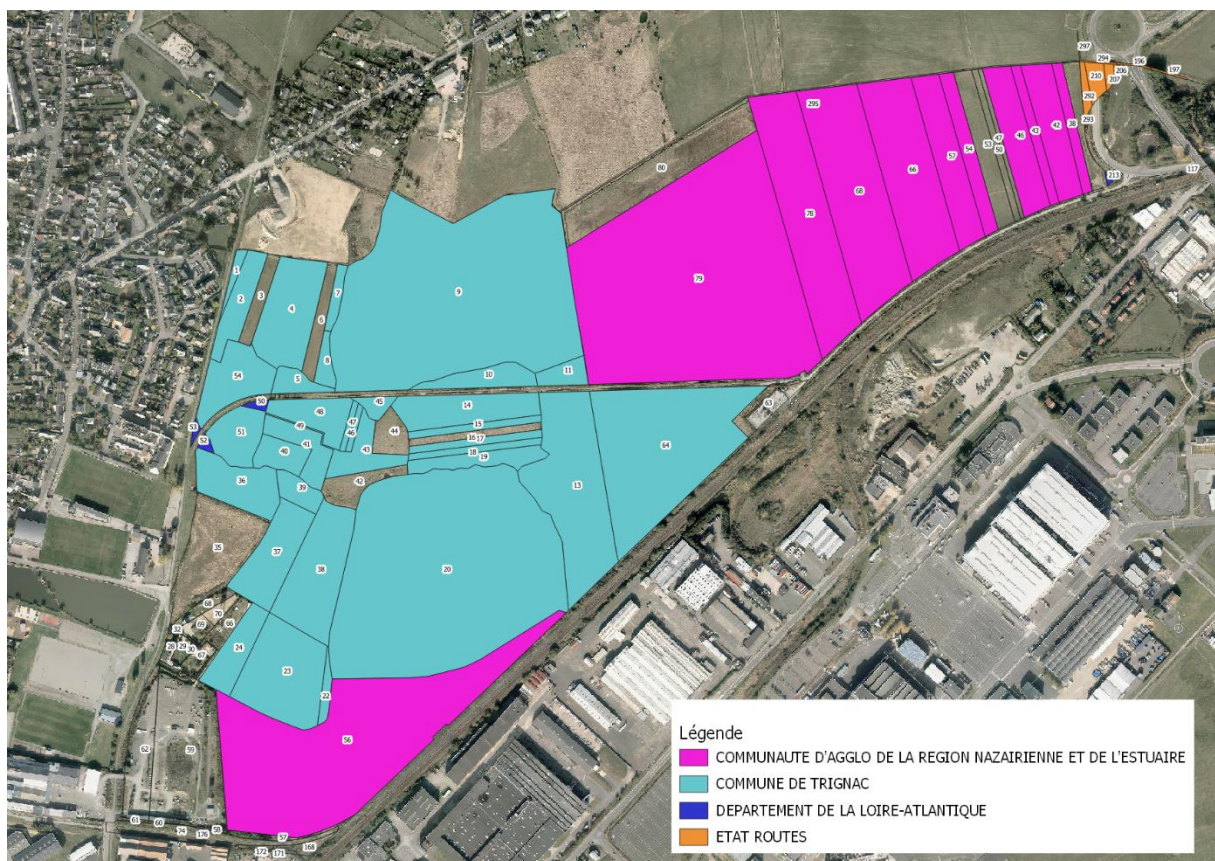
4- Enfin Les représentants du GAEC Ker Bosse soulignent qu'avec la réalisation du projet de desserte alternative, leur exploitation sera probablement amputée d'une surface proche de 4ha (Parcelles cadastrées section AT n° 64 que le GAEC exploite et que possède la commune de Trignac). Quelle compensation est envisagée ?

Les compléments du maitre d'ouvrage

Sur chacun des points le maitre d'ouvrage apporte les informations nécessaires et utiles à une meilleure connaissance :

- 1- Le site de projet fait l'objet d'une maîtrise foncière importante de la part des collectivités (communes, CARENE), renforcée par la procédure de DUP en cours sur l'emprise du tracé pour les autres parcelles. Le plan ci-dessous met en évidence les parcelles propriétés des collectivités (hors procédures DUP et ventes récentes liées).

Les collectivités procéderont aux divisions et transferts fonciers nécessaires à la réalisation du projet, dès lors que son emprise sera arrêtée.



- 2- Les terrains évoqués sont la propriété de l'entreprise IDEA. L'embranchement ferré est totalement privé et IDEA Groupe a sollicité auprès de SNCF la suppression de cette connexion sur le réseau ferré national. Une promesse de vente entre IDEA Groupe et la CARENE a été signée le 24/07/2019 pour une durée de 3 ans. La condition suspensive préalable à la signature de l'acte prévue au plus tard le 23/07/2022, est la signature du contrat de marché de travaux. Cette phase a été considérée par les parties

comme le point d'engagement effectif et opérationnel du projet. Le maître d'ouvrage considère justement qu'il dispose de leur maîtrise foncière.

- 3- Toutes les personnes physiques et morales mentionnées dans la deuxième colonne « identité des propriétaires » de l'état parcellaire se sont vues notifier la procédure par lettre avec accusé de réception. La CARENE a fourni les éléments confirmant la bonne réception de ces courriers (voir les documents annexés A7).

Concernant le lot n°4, les recherches ont permis une mise à jour de la connaissance des héritiers du propriétaire depuis le lancement de l'enquête publique. Ces derniers ont donc été contactés et se sont vus notifier la procédure comme prévu réglementairement.

- 4- L'ensemble des exploitants agricoles actuels impactés par l'emprise de la voirie, ont été identifiés et font l'objet d'une attention particulière en lien avec la Chambre d'Agriculture afin de garantir une compensation efficace en fonction des pertes de surfaces et/ou financières.

Le GAEC Ker Bosse exploite actuellement la parcelle AT 64, propriété de la commune de Trignac, malgré l'absence de bail écrit. La réduction de la surface exploitée résultant de la voie ne concerne pas l'ensemble des 4 ha de la parcelle : elle est estimée à environ 1 ha. Près de 3 ha restent donc encore exploitables sur cette parcelle. Néanmoins le GAEC subira une perte nette de surface et la fragmentation de la parcelle AT 64 constitue de fait un handicap pour son exploitation. Une surface devra donc être restituée à ce GAEC.

Au regard des enjeux locaux, mais également des objectifs de la politique publique menée par la CARENE pour le maintien de l'activité agricole sur son territoire, le maître d'ouvrage s'engage à rencontrer les exploitants concernés, avec les représentants des communes, et à leur proposer des compensations à la hauteur des pertes subies vers un secteur « fléché » prévu pour assurer ce type de compensation.

Il figure sur un document joint par le maître d'ouvrage (il y est repéré à l'aide d'un cercle en jaune). Il représente plus de 40 ha d'espaces agricoles disponibles (pour une emprise totale du projet en espace agricole de 3,7 ha).

La majorité de ces parcelles a fait l'objet d'une occupation en vertu d'un acte sous seing privé, en date du 01.06.2015. « Cette convention de mise à disposition a été conclue pour une durée de cinq années, ayant pris effet le 01.06.2015 pour se terminer le 01.06.2020... elle ne sera pas renouvelée ... et l'occupant a été informé que la résiliation de la Convention à son expiration ».

Le maître d'ouvrage souligne enfin que les travaux de construction de la voie nouvelle, sur le secteur agricole et naturel du Pré Neuf ne sont prévus qu'en fin

d'année 2021, permettant l'exploitation des parcelles actuelles pendant au moins 2 saisons (activité de fauche en juin).

Les remarques et avis du commissaire enquêteur

En réalisant les publicités individuelles prévues par les textes, l'enquête parcellaire a permis au maître d'ouvrage de consolider son état parcellaire dans la perspective de demander la cessibilité et sa politique « d'anticipation et de fléchage » sur des secteurs agricoles lui permet d'offrir des terres de compensation aux exploitants même démunis de droit au maintien dans les lieux.

Enfin, si l'emprise du projet devait évoluer (voir § 1.5.5.3 ci avant), les emprises foncières figurant à l'état parcellaire devraient le cas échéant être ajustées.

Rappel du préambule afférent à la situation sanitaire

Le 8 avril 2020, le commissaire enquêteur transmet, le présent rapport ainsi que les conclusions et les annexes (version PDF), électroniquement en raison de la situation d'urgence sanitaire, à Monsieur le Préfet de Loire Atlantique.

La version originale (version papier) ainsi que les registres et dossiers d'enquête lui seront transmis ou déposés ultérieurement, dès que les conditions de distribution postale ou de déplacement le permettront.

Une copie du présent rapport d'enquête publique et des conclusions (version PDF) est également transmise électroniquement ce même 8 avril, à Monsieur le Président du Tribunal administratif de Nantes.

Une version papier lui sera également transmise dès que les conditions de distribution postale ou de déplacement le permettront. Enfin, il est rappelé que du fait des mesures de confinement et des difficultés d'obtention de documents (notamment de justificatifs) auprès de services ou d'administrations en effectifs réduits, les délais de production du présent rapport conclusions dépassent de quelques jours les délais prévus par les textes.

Fait le 08 avril 2020 et remis électroniquement le
même jour

A Mr le Préfet de Loire Atlantique



Michel Monier
Commissaire enquêteur

**Département de Loire Atlantique
CARENE Saint Nazaire Agglomération
Communes de Trignac (44570) et de Montoir de Bretagne (44550)**

Enquête publique ouverte mercredi 5 février au jeudi 5 mars 2020
Par arrêté préfectoral du 14 janvier 2020 (n° 2020/BPEF/001)
Suivant décision du tribunal administratif du 21 novembre 2019 (n° E19000267/44)

Projet de desserte alternative sur les communes de Trignac et Montoir de Bretagne



Vue aérienne du site du Prè Neuf avec, en rouge, le fuseau d'implantation de la future desserte et en bleu le périmètre d'étude élargi

**Deuxième partie : les conclusions du commissaire enquêteur
Remises électroniquement le 8 avril 2020
A l'autorité organisatrice, en préfecture de Loire Atlantique**

Préambule relatif aux mesures de confinement sanitaire liées au Covid19

Les mesures de confinement ont été mises en place le 17 mars 2020; l'ordonnance afférente aux délais administratifs et aux enquêtes publiques (n° 2020-306 du 25 mars 2020) stipule en particulier :

à son article 6 que « les articles 6 à 12 s'appliquent « aux administrations de l'Etat, aux collectivités territoriales, à leurs établissements publics administratifs ainsi qu'aux organismes et personnes de droit public et de droit privé chargés d'une mission de service public administratif... ».

à son article 8 que « lorsqu'ils n'ont pas expiré avant le 12 mars 2020, les délais imposés par l'administration, conformément à la loi et au règlement, à toute personne ... pour se conformer à des prescriptions de toute nature sont, à cette date, suspendus ... sauf lorsqu'ils résultent d'une décision de justice ».

à son article 12 que « ... Lorsque le retard résultant de l'interruption de l'enquête publique ou de l'impossibilité de l'accomplir en raison de l'état d'urgence sanitaire est susceptible d'entraîner des conséquences difficilement réparables ... l'autorité compétente pour organiser l'enquête publique peut en adapter les modalités ... »

Compte tenu de cette situation d'urgence sanitaire

Concernant la remise du procès-verbal de synthèse.

Tenant compte de la campagne des élections municipales et du 1^{er} tour de ces dernières maintenu le 15 mars, et conformément à l'article R 123-18 du code de l'environnement, un rendez-vous avait été fixé avec les représentants du maître d'ouvrage et de son bureau d'études, au 17/03 à 14h au siège de la CARENE.

En raison des mesures sanitaires mises en place le même jour, ce procès-verbal a fait l'objet le 17 mars à 9h30 d'une remise en mains propres et dans le respect des mesures dites « barrières » à l'un des représentants de la CARENE, au siège de celle-ci; il a été suivi le même jour d'un rendez-vous téléphonique qui s'est déroulé de 11h à 12h30 avec 2 représentants de la CARENE.

Concernant la remise du présent rapport et des conclusions

Ceux-ci, faute d'avoir pu joindre quelque interlocuteur, sont adressés ce jour ouvré (06/04/2020) électroniquement en version PDF, signés et à l'autorité organisatrice, la Préfecture de Loire Atlantique et au Tribunal Administratif de Nantes.

Les mêmes rapport et conclusions, en version originale et papier, feront l'objet d'un envoi ou d'un dépôt, d'une part en préfecture accompagnés des registres et des dossiers d'enquête et d'autre part au Tribunal Administratif accompagnés des formulaires habituels, dès que les conditions de distribution postale ou de déplacement le permettront.

Des difficultés d'obtention de documents (notamment de justificatifs) auprès de services ou d'administrations en effectifs réduits, expliquent les délais de production (procès-verbal de synthèse, mémoire en réponse du maître d'ouvrage, rapport et conclusions ...) qui dépassent pour cette raison, de quelques jours ceux prévus par les textes.

Deuxième partie

Avis et conclusions du commissaire enquêteur sur :

2.1 – la demande au titre du Code de l'environnement et de la loi sur l'eau et valant dérogation au titre des espèces et habitats protégés.

2.3 – la demande de déclaration d'utilité publique

2.3 – la demande de cessibilité de biens affectés par le projet

Chaque conclusion est conçue comme un élément indépendant qui doit se suffire à lui-même ; pour cette raison, le contexte (à savoir le projet et l'enquête) est repris de façon très synthétisé préalablement à chacune des 3 présentations des problématiques, analyses et conclusion.

Ainsi chacun des 3 avis et conclusions reprend le principe de sommaire suivant:

1^{er} § : Le rappel du contexte avec une présentation sommaire du projet et de l'enquête .

2^{ème} § : Les problématiques et analyses,

3^{ème} § : Les conclusions .

2. Sommaire deuxième partie : avis et conclusions

2.1 Avis et conclusions du commissaire enquêteur sur la demande au titre du Code de l'environnement et de la loi sur l'eau et valant dérogation au titre des espèces et habitats protégés.

2.1.1 Le contexte

Le projet

L'enquête

2.1.2 Les problématiques et les analyses

La problématique

L'analyse

2.1.3 La conclusion

2.2 Avis et conclusions du commissaire enquêteur sur la demande de déclaration d'utilité publique

2.2.1 Le contexte

Le projet

L'enquête

2.2.2 Les problématiques et les analyses

La problématique

L'analyse

2.2.3 La conclusion

2.3 Avis et conclusions du commissaire enquêteur sur la demande de cessibilité de biens affectés par le projet

2.3.1 Le contexte

Le projet

L'enquête

2.3.2 Les problématiques et analyses

2.3.3 La conclusion

2.1

Avis et conclusions du commissaire enquêteur sur la demande au titre du Code de l'environnement et de la loi sur l'eau et valant dérogation au titre des espèces et habitats protégés.

2.1.1 Le contexte

Concernant ce projet de « desserte alternative » objet de l'enquête publique unique, la CARENE exerce sur ce dernier sa compétence en vertu d'une délibération prise le 21 mars 2017 par son assemblée qui, à cette occasion, a qualifié le projet d'intérêt communautaire et institué de ce fait, la CARENE maître d'ouvrage du projet.

2.1.1.1 Le projet

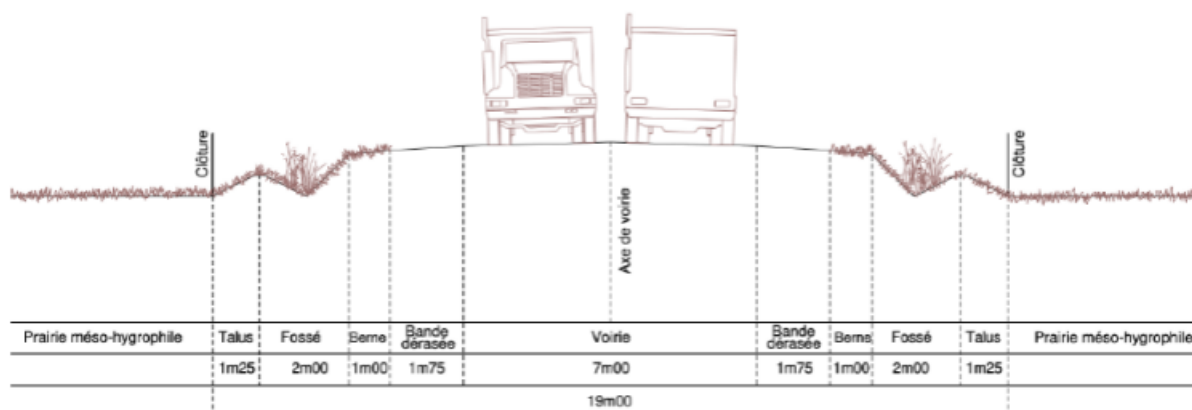
Plusieurs documents présentent les caractéristiques du projet : voir notamment les pièces 1.1 et 1.4 respectivement intitulées « notice explicative » et « caractéristiques des ouvrages les plus importants ».

Ces caractéristiques sont également reprises à l'étude d'impact (*pages 37 à 55*) qui dresse l'état des lieux et analyse les conséquences et impacts du projet.

Le projet vise à créer une nouvelle desserte dite alternative sur les communes de Trignac et de Montoir de Bretagne pour accéder en particulier aux zones d'activités Altitude / Logistiport/les Forges et ainsi éviter de traverser des quartiers résidentiels. Cette future liaison routière d'une longueur de 2,2 km reliera au travers du secteur du Pré Neuf (au nord immédiat de la voie ferrée Nantes - Le Croisic), le giratoire de l'échangeur de Montoir de Bretagne et la rue Jean Baptiste Marcet à Trignac

Ses principales caractéristiques

Le profil de la voirie respecterait une « norme ARP 80 » afférente aux voies multifonctionnelles et serait conforme à la réglementation. Afin de pouvoir gérer la problématique géotechnique ainsi les eaux pluviales, la voie serait réalisée en remblai, les différentes études techniques ayant montré que le meilleur compromis correspondait à un remblai d'une hauteur moyenne de 1m. Le profil type (en ligne droite donc la partie sans éclairage public) est présenté sur la figure qui suit



Il est en outre prévu que :

- que la vitesse y soit limitée à 80 km/h (*voir étude d'impact page 39*)
- L'ensemble des eaux pluviales du projet soit collecté par un système de noues ou de fossés le long de la voirie puis rejeté ensuite au milieu naturel au niveau d'environ 40 points de rejets, des clapets étant positionnés au niveau de chaque ouvrage de régulation afin de permettre l'isolement d'éventuelles pollutions accidentelles .
- Les continuités hydrauliques existantes du Pré Neuf seront maintenues (douve, fossés) via la pose de pont cadres en perpendiculaire de la voirie (= ouvrage de section suffisante pour assurer transparence hydraulique et prise en charge de la « petite faune »).
- des passages « petite faune monospécifiques » seront créés afin de permettre des traversées tous les 150 m environ
- la voie nouvelle soit dotée d'éclairage public à ces seules extrémités, aux abords des points d'échanges (carrefour ou rond-point).

L'évaluation de son cout (*pièce n°1.5 – « appréciation sommaire des dépenses »*)

Son cout est estimé (HT) à la somme de 8 583 500 € dont :

- 45 000 € pour l'ensemble des acquisitions foncières
- 6 205 000 € pour les travaux - y compris imprévus et révision,
- 750 000 € pour les mesures environnementales compensatoires.

Son calendrier

Sous réserve de l'obtention préalable des autorisations préfectorales sollicitées et objet de l'enquête, au sein du dossier soumis au public (« étude d'impact » page 58), le planning prévisionnel de construction de la « desserte alternative » est présenté ainsi :

- Engagement des études de maîtrise d'œuvre : septembre 2019

- Démarrage des travaux : septembre 2020,
- Septembre 2020
- février 2021 : pose de la clôture délimitant le couloir de chantier, pose des drains verticaux, structure de la voie et pré chargement
- Mars – Août 2021 : suivi des tassements,
- Septembre 2021 : évacuation des matériaux de pré chargement, réalisation des ouvrages de transparence hydraulique, création de la voirie définitive, démantèlement du chemin agricole existant.
- Mise en service au printemps 2022

2.1.1.2 L'enquête

Aucun incident n'a perturbé le déroulement des 6 permanences qui ont été organisées dans les mairies de Trignac et de Montoir de Bretagne et qui ont représenté une durée cumulée de 20 heures

Afin de faciliter la consultation du dossier et l'accès aux registres papier, deux de ces permanences ont été fixées à des horaires particuliers, en quelque sorte « hors jour ou heure ouvrés » :

- l'une un vendredi jusqu'à 19 heures, en mairie de Montoir de Bretagne,
- l'autre un samedi matin, en mairie de Trignac.

Peu de personnes (18) ont fait le déplacement lors des permanences. Les registres papier ont recueilli 19 contributions, soit :

- 16 observations sur le registre ouvert en mairie de Trignac dont trois annexées
- 3 observations sur le registre ouvert en mairie de Montoir de Bretagne dont une annexée :

L'adresse électronique a reçu cinq observations qui ont été annexées au registre principal papier ouvert en mairie de Trignac. Chacune d'elles a fait l'objet d'un simple accusé réception signé du commissaire enquêteur.

Le bilan quantitatif et analyse sommaire des contributions

Lors des permanences, 18 personnes ont été reçues, dont :

- 2 élus (Mr le Maire de Trignac et Mme l'Adjointe à l'environnement de la commune de Montoir de Bretagne), ces derniers ont fait part de leur satisfaction de voir le projet prendre forme.
- 3 représentants ou membres des services des communes d'assiette du projet,
- 3 représentant.es de collectif ou d'association de défense (des riverains de Bellevue pour l'un et de l'environnement pour les autres).

24 contributions ont été recueillies ; sachant qu'une même contribution peut générer plusieurs observations, ces contributions représentent près d'une cinquantaine d'observations (49), soit une quinzaine de nature différente.

Peu de contributions conduisent à des questions complémentaires et attestent , pour 19 d'entre elles, (le plus fréquemment explicitement parfois implicitement) de l'avis favorable de leur auteur.e.

Une seule contribution, élaborée conjointement par 2 associations de défense de l'environnement, émet explicitement un avis défavorable principalement en raison d'études alternatives et de mesures compensatoires quelles considèrent insuffisantes.

Les contributions concernent le plus souvent:

- ce que certaines considèrent comme un défaut d'anticipation (lors de la réalisation initiale de la « zone industrielle Altitude » ou lors de la construction plus récente d'une canalisation d'eau potable longeant la voie ferrée).
- les délais de mise en œuvre et du projet et des travaux qui sont fréquemment considérées comme excessifs.
- les inconvénients et/ou nuisances générés par la situation actuelle en terme de risques (fissures sur des maisons notamment rue Jean Baptiste Marcet) , de santé publique (pollution ...) ou de tranquillité (sécurité de circulation ...)
- la fragilité environnementale des espaces environnant, mais aussi des hypothèses alternatives jugées insuffisamment étudiées , des mesures compensatoires considérées insuffisantes
- les améliorations urbaines que facilitera le projet après sa réalisation (qualité de vie, tranquillité, renouvellement urbain ...),
- mais aussi des propositions d'améliorations complémentaires (sécurisation d'accès, végétalisation, réfection de voies environnantes, autorisation temporaire pour réduire les inconvénients inhérents à des allongements de parcours...).

2.1.2 Les problématiques et analyses

Le projet est soumis à autorisation environnementale unique, au titre des réglementations sur l'eau et sur les espèces protégées.

2.1.2.1 La problématique

Le projet de desserte alternative présente l'avantage majeur de libérer le quartier de Bellevue et le centre de la ville de Trignac de bon nombre des nuisances résultant du trafic poids lourds accédant ou quittant les zones d'activités Altitude/Logistiport/ les Forges.

En effet en l'état actuel du réseau viaire et des obstacles peu perméables que sont la route nationale reliant Nantes et Saint Nazaire d'une part et la route départementale

dite route bleue d'autre part, les rues Jean Baptiste Marcet (commune de Trignac) et Saint Exupéry (commune de Montoir de Bretagne) constituent, notamment pour ceux venant de l'est (bassin nantais) ou de la presqu'île guérandaise au nord, les seules voies d'accès (tout gabarit) à ces zones d'activités.

Ainsi près de 1000 habitants, parce que riverains immédiats, sont très directement impactés par ce trafic source de nuisances sonores mais aussi :

- de pollution atmosphérique notamment de particules en raison du type de véhicules,
- dégradations immobilière,
- d'insécurité.

Toutefois le projet de desserte alternative traverse le secteur du Pré neuf ; celui-ci n'est certes pas situé en « Zone de Protection Spéciale », en « Zone Spéciale de Conservation au titre de » Natura 2000 » ou en site inscrit ; il est cependant :

- en frange ou aux abords d'une Zone d'Importance pour la Conservation des Oiseaux – ZICO- et de Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique – ZNIEFF ; il est identifié comme espace naturel à protéger par la directive territoriale d'Aménagement de l'estuaire de la Loire .

Ce secteur héberge également des espèces bénéficiant de protection pour lesquelles, le maître d'ouvrage sollicite une dérogation

Concernant la flore

Et concernant l'altération des sites de reproduction ou d'aires de repos des espèces suivantes :

- Mammifères :
 - o Hérisson d'Europe
 - o Chiroptères : Pipistrelle commune en majeur et en mineur : Pipistrelle de Nathusius, Pipistrelle de Kuhl, Murin de Daubenton, Murin de Natterer, Murin d'Alcathoe
- Oiseaux : Bouscarle de Cetti

2.1.2.2 L'analyse

Au titre de la loi sur l'eau

Les principaux enjeux peuvent ainsi être résumés: préservation d'une part de la richesse écologique malgré le fractionnement , d'autre part de l'intégrité de la zone humide et limitation de la consommation d'espaces naturels.

Par ailleurs, l'étude d'impact démontre que le secteur du Pre Neuf présente un intérêt moyen au titre de chacune des fonctionnalités attribuées à une telle zone : fonctions hydrologiques, biogéochimique, et écologique.

En outre , les mesures préventives et compensatoires telles que par exemple:

- le calendrier des interventions et les modalités de mise en place des remblais
 - les passages sous voirie sur le site du Pré neuf,
 - ou la restauration du site dit des « belles filles »,
- sont de nature à répondre aux exigences posées par le règlement du SAGE.

Enfin le renoncement à toute perspective d'urbanisation sur les prairies du secteur du Pré neuf, à l'occasion de l'approbation du PLUI par la CARENE et les modalités techniques retenues notamment en matière de collecte des eaux pluviales sont de nature à préserver l'intégrité de la zone humide.

Il n'en demeure pas moins s'agissant de l'impact principal que représente la réduction de la zone humide sur près de 3,5 ha, le maître d'ouvrage doit rechercher :

- à l'occasion de ses études pré-opérationnelles les moyens lui permettant de réduire l'emprise du projet sur la zone humide,
- à réduire la vitesse de circulation pour limiter et les consommations d'énergies fossiles et la pollution atmosphériques .

Au titre des espèces protégées

En ce qui concerne la flore, deux espèces protégées ont été observées sur le site du « Pré Neuf »: le trèfle de Micheli et la renoncule à feuilles d'ophioglosses mais ces espèces floristiques n'ont pas été recensées dans le fuseau d'implantation de la future voie.

AINSI, le projet n'a pas d'impact sur la flore protégée du site mais ses impacts potentiels sur la faune sont variés.

Le risque le plus fort affecte le hérisson, diverses espèces de chauve-souris et la Bouscarle de Cetti.

Dans cette perspective, le maître d'ouvrage a retenu deux mesures d'évitement, sept mesures de réduction et quatre mesures d'accompagnement, précisément décrites ; elles permettent d'envisager un impact résiduel bien plus circonscrit, nécessitant cependant des mesures de compensation. A ce titre, le maître d'ouvrage a en particulier retenu la mise en place de gîtes artificiels pour chiroptères, la sanctuarisation de la fruticée (le long de l'embranchement ferroviaire) favorable à la fois au hérisson d'Europe et à la bouscarle de Cetti.

A l'occasion de ses différents engagements (mémoire en réponse aux avis , mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse), le maître d'ouvrage répond aux réserves posées par le Conseil National de la Protection de la Nature (CNP) en prévoyant:

- Le renoncement aux extensions urbaines dans le cadre du nouveau PLUI
- la pose d'un grillage tout le long de la voie est prévue afin de limiter les risques de destructions d'espèces
- l'absence d'éclairage public dans la section dite courante de la voie nouvelle
- la déviation du tracé afin de préserver une mare hébergeant des tritons crêtés.

- des passages traversant sous voiries ménagées y compris pour la petite faune aquatique ...
- un suivi organisée sur 30 ans dans le cadre d'un partenariat (pas encore conclu) avec « le Parc Régional de Brière ».

En conclusion et pour toutes les raisons ci-dessus développées, en ma qualité de commissaire enquêteur ,

J'émet un avis favorable à la demande d'autorisation environnementale sollicitée au titre de la loi sur l'eau et à la dérogation au titre des espèces et habitat protégés concernant :

- le Hérisson d'Europe
- les Chiroptères : Pipistrelle commune en majeur et en mineur, Pipistrelle de Nathusius, Pipistrelle de Kuhl, Murin de Daubenton, Murin de Natterer, Murin d'Alcathoe
- l'oiseau, la Bouscarle de Cetti

Sous réserve des conditions suivantes :

- 1. L'assemblée délibérante du maitre d'ouvrage devra confirmer les engagements ci-après et pris à l'occasion des « mémoires en réponse » présentés par ses représentants :**
 - D'organiser le suivi biologique, le maitre d'ouvrage devra avant tout commencement de travaux floristique et faunistique durant 30 années continues
 - De créer un passage traversant sous voirie au profit de petite faune aquatique
 - De renoncer à toute extension urbaine (habita et activités) sur les parcelles du secteur du Pré Neuf actuellement en état de prairies
 - D'obtenir auprès de maires concernés, l'engagement de limiter la vitesse sur la voie nouvelle dénommée « desserte alternative » à 70km/h.

- 2. Le maitre d'ouvrage devra s'engager à réduire d'au moins 10% (soit 3000m2 a minima) l'emprise de la plateforme correspondant à la section dite courante du projet (sauf les 250 mètres précédant chacun des 2 rond-point mentionnés ci-dessous afin de ménager les modalités de raccordement de la voie nouvelle aux voiries existantes).**
 Cette section dite courante est comprise entre le 1^{er} rond-point d'accès aux zones d'activités (sur la commune de Tignac) et le rond-point raccordant la voie nouvelle à la rue de la gare sur la commune de Montoir de Bretagne).

3. Le maitre d'ouvrage devra s'engager concernant les chiroptères:

- **d'une part à compléter** dans les conditions de tierce expertise définies à l'article L412.2 du code de l'environnement, les études et observations de celles-ci et de leurs habitats sur le ponton-béton (prévu à démolir) de l'ancienne friche industrielle ; ces études et observations devront être réalisées avant de délivrer tout ordre de service afférent à la construction de la voie nouvelle,
- **et d'autre part à compenser** sur le ponton en béton et préservé, le nombre de nids relevés sur le ponton qui a normalement vocation à être démolé.

Fait le 08 avril 2020 et remis électroniquement le
même jour

A Mr le Préfet de Loire Atlantique



Michel Monier
Commissaire enquêteur

NB : il est rappelé que du fait des mesures de confinement et des difficultés d'obtention de documents (notamment de justificatifs) auprès de services ou d'administrations en effectifs réduits, les délais de production des présentes conclusions dépassent pour cette raison de quelques jours les délais prévus par les textes.

2.2

Avis et conclusions du commissaire enquêteur sur la demande de déclaration d'utilité publique

2.2.1 Le contexte

Concernant ce projet de « desserte alternative » objet de l'enquête publique unique, la CARENE exerce sur ce dernier sa compétence en vertu d'une délibération prise le 21 mars 2017 par son assemblée qui, à cette occasion, a qualifié le projet d'intérêt communautaire et institué de ce fait, la CARENE maître d'ouvrage du projet.

2.2.1.1 Le projet

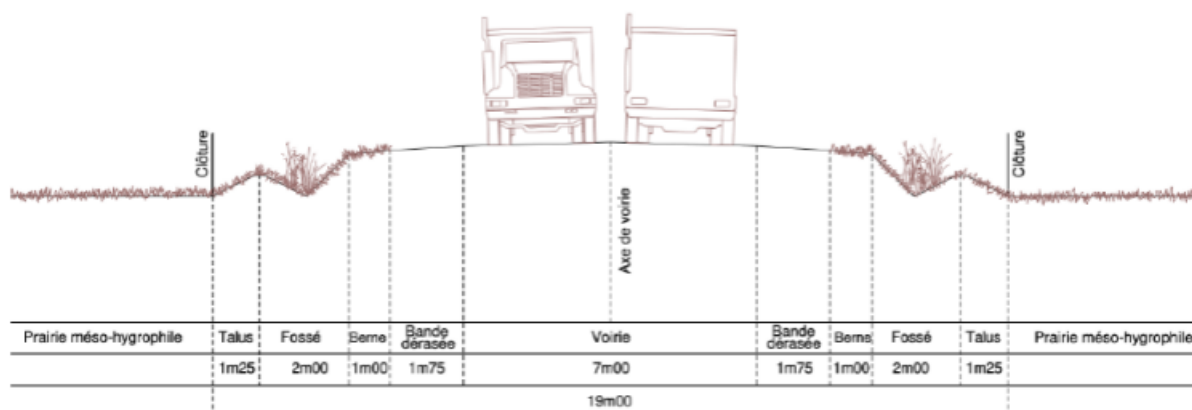
Plusieurs documents présentent les caractéristiques du projet : voir notamment les pièces 1.1 et 1.4 respectivement intitulées « notice explicative » et « caractéristiques des ouvrages les plus importants ».

Ces caractéristiques sont également reprises à l'étude d'impact (*pages 37 à 55*) qui dresse l'état des lieux et analyse les conséquences et impacts du projet.

Le projet vise à créer une nouvelle desserte dite alternative sur les communes de Trignac et de Montoir de Bretagne pour accéder en particulier aux zones d'activités Altitude / Logistiport/les Forges et ainsi éviter de traverser des quartiers résidentiels. Cette future liaison routière d'une longueur de 2,2 km reliera au travers du secteur du Pré Neuf (au nord immédiat de la voie ferrée Nantes - Le Croisic) le giratoire de l'échangeur de Montoir de Bretagne et la rue Jean Baptiste Marcet à Trignac

Ses principales caractéristiques

Le profil de la voirie respecterait une « norme ARP 80 » afférente aux voies multifonctionnelles et serait conforme à la réglementation. Afin de pouvoir gérer la problématique géotechnique ainsi que les eaux pluviales, la voie serait réalisée en remblai, les différentes études techniques ayant montré que le meilleur compromis correspondait à un remblai d'une hauteur moyenne de 1m. Le profil type (en ligne droite donc la partie sans éclairage public) est présenté sur la figure qui suit



Il est en outre prévu que :

- que la vitesse y soit limitée à 80 km/h (*voir étude d'impact page 39*)
- L'ensemble des eaux pluviales du projet soit collecté par un système de noues ou de fosses le long de la voirie puis rejeté ensuite au milieu naturel au niveau d'environ 40 points de rejets, des clapets étant positionnés au niveau de chaque ouvrage de régulation afin de permettre l'isolement d'éventuelles pollutions accidentelles .
- Les continuités hydrauliques existantes du Pré Neuf seront maintenues (douve, fossés) via la pose de pont cadres en perpendiculaire de la voirie (= ouvrage de section suffisante pour assurer transparence hydraulique et prise en charge de la « petite faune »).
- des passages « petite faune monospécifiques » seront créés afin de permettre des traversées tous les 150 m environ
- la voie nouvelle soit dotée d'éclairage public à ces seules extrémités, aux abords des point d'échanges (carrefour ou rond-point).

L'évaluation de son cout

Son cout est estimé (HT) à la somme de 8 583 500 € dont :

- 45 000 € pour l'ensemble des acquisitions foncières
- 6 205 000 € pour les travaux - y compris imprévus et révision,
- 750 000 € pour les mesures environnementales compensatoires

(voir la pièce jointe au dossier de demande de déclaration d'utilité publique, numérotée 1.5 et intitulée « appréciation sommaire des dépenses »)

Son calendrier

Sous réserve de l'obtention préalable des autorisations préfectorales sollicitées et objet de l'enquête, au sein du dossier soumis au public (« étude d'impact » page 58), le planning prévisionnel de construction de la « desserte alternative » est présenté ainsi :

- Engagement des études de maîtrise d'œuvre : septembre 2019
- Démarrage des travaux : septembre 2020,
- Septembre 2020
- février 2021 : pose de la clôture délimitant le couloir de chantier, pose des drains verticaux, structure de la voie et pré chargement
- Mars – Août 2021 : suivi des tassements,
- Septembre 2021 : évacuation des matériaux de pré chargement, réalisation des ouvrages de transparence hydraulique, création de la voirie définitive, démantèlement du chemin agricole existant.
- Mise en service au printemps 2022

2.2.1.2 L'enquête

Aucun incident n'a perturbé le déroulement des 6 permanences qui ont été organisées dans les mairies de Trignac et de Montoir de Bretagne et qui ont représenté une durée cumulée de 20 heures

Afin de faciliter la consultation du dossier et l'accès aux registres papier, deux de ces permanences ont été fixées à des horaires particuliers, en quelque sorte « hors jour ou heure ouvrés » :

- l'une un vendredi jusqu'à 19 heures, en mairie de Montoir de Bretagne,
- l'autre un samedi matin, en mairie de Trignac.

Peu de personnes (18) ont fait le déplacement lors des permanences. Les registres papier ont recueilli 19 contributions, soit :

- 16 observations sur le registre ouvert en mairie de Trignac dont trois annexées
- 3 observations sur le registre ouvert en mairie de Montoir de Bretagne dont une annexée :

L'adresse électronique a reçu cinq observations qui ont été annexées au registre principal papier ouvert en mairie de Trignac. Chacune d'elles a fait l'objet d'un simple accusé réception signé du commissaire enquêteur .

Le bilan quantitatif et analyse sommaire des contributions

Lors des permanences, 18 personnes ont été reçues, dont :

- 2 élus (Mr le Maire de Trignac et Mme l'Adjointe à l'environnement de la commune de Montoir de Bretagne), ces derniers ont fait part de leur satisfaction de voir le projet prendre forme.
- 3 représentants ou membres des services des communes d'assiette du projet,
- 3 représentant.es de collectif ou d'association de défense (des riverains de Bellevue pour l'un et de l'environnement pour les autres).

24 contributions ont été recueillies ; sachant qu'une même contribution peut générer plusieurs observations, ces contributions représentent près d'une cinquantaine d'observations (49), soit une quinzaine de nature différente.

Peu de contributions conduisent à des questions complémentaires et attestent , pour 19 d'entre elles, (le plus fréquemment explicitement parfois implicitement) de l'avis favorable de leur auteur.e.

Une seule contribution, élaborée conjointement par 2 associations de défense de l'environnement, émet explicitement un avis défavorable principalement en raison d'études alternatives et de mesures compensatoires considérées insuffisantes.

Les contributions concernent le plus souvent:

- ce que certaines considèrent comme un défaut d'anticipation (lors de la réalisation initiale de la « zone industrielle Altitude » ou lors de la construction plus récente d'une canalisation d'eau potable longeant la voie ferrée).
- les délais de mise en œuvre et du projet et des travaux qui sont fréquemment considérées comme excessifs.
- les inconvénients et/ou nuisances générés par la situation actuelle en terme de risques (fissures sur des maisons notamment rue Jean Baptiste Marcet) , de santé publique (pollution ...) ou de tranquillité (sécurité de circulation ...)
- la fragilité environnementale des espaces environnant, mais aussi des hypothèses alternatives jugées insuffisamment étudiées , des mesures compensatoires considérées insuffisantes
- les améliorations urbaines que facilitera le projet après sa réalisation (qualité de vie, tranquillité, renouvellement urbain ...),
- mais aussi des propositions d'améliorations complémentaires (sécurisation d'accès, végétalisation, réfection de voies environnantes, autorisation temporaire pour réduire les inconvénients inhérents à des allongements de parcours...).

2.2.2 Les problématiques et analyses

Suivant une jurisprudence constant l'intérêt public d'un projet résulte d'une approche de type bilantielle, comparant avantages et inconvénients du projet considéré.

2.2.2.1 La problématique

Au cas d'espèce le projet a pour ambition d'améliorer notoirement les conditions de vie résidentielle au centre-ville de Trignac et dans le quartier Bellevue située sur la commune de Montoir de Bretagne .

En effet, les poids lourds qui accèdent aux zones d'activités jouxtant les quartiers d'habitat mentionnés doivent passer au cœur de ces secteurs résidentiels ; ce trafic représente sur la rue Jean Baptiste Marcet plus de 500 poids lourds jour (données de

2013) et plus de 530 (données de 2018) sur la rue Saint Exupéry qui traverse le quartier Bellevue.

2.2.2.2 L'analyse

Le projet retenu propose en réalité un nouvel accès (pour tout gabarit de véhicule) aux zones d'activités de Altitude/Logistiport/les forges ; il constitue en quelque sorte l'équivalent d'une voie contournant le centre bourg d'une commune, et nombreuses sont celles qui désormais en disposent.

Par comparaison aux autres variantes étudiées, ce projet présentent l'avantage de soustraire aux nuisances que génère le trafic des poids lourds, et le centre de Trignac et le quartier Bellevue, sans compromettre la sécurité de circulation sur les voies existantes.

En déviant le trafic, cause des principales nuisances et en créant un accès plus direct aux zones d'activités mentionnées, il contribue à renforcer l'attractivité résidentielles des secteurs d'habitat « soulagés » et celle foncière voir économique des zones d'activités ainsi desservies.

En l'espèce (en retenant les mêmes bases de nombre d'habitants par logement) c'est probablement près de 3000 personnes qui seront impactées positivement par la mise en service de la voie nouvelle lorsqu'on ajoute aux riverains immédiats ceux :

- qui résident en « second rideau », à une distance de l'ordre de 200/250 mètres des axes routiers que le projet vise à délester du trafic poids lourds,
- qui sont usagers des équipements publics et commerces proches.

La voie nouvelle contribue ainsi au renouvellement urbain de ces deux types de secteurs (habitat et économique), renouvellement qui vise à optimiser les secteurs urbains existants.

Par ailleurs du point de vue environnementale, on rappellera que :

- Les impacts du projet sur le paysage sont limités puisque la future voie, plus haute que les prairies de fauche, restera d'un niveau inférieur la voie ferrée adjacente, les modalités opérationnelles du projet vise à préserver l'intégrité de la zone humide et les espèces protégées (clôture, passages traversant sous voirie ...).

- la zone humide que représente le secteur du Pre Neuf présente un intérêt moyen au titre de chacune des fonctionnalités hydrologique, biogéochimique, et écologique et que le projet fait l'objet de mesures compensatoires de nature à satisfaire notamment aux exigences posées par le règlement du SAGE.

En conclusion et pour toutes les raisons ci-dessus développées, en ma qualité de commissaire enquêteur ,

J'émet un avis favorable à la demande de déclaration d'utilité publique sous réserve que :

Le maitre d'ouvrage s'engage à réduire d'au moins 10% (soit 3000m²) la plateforme correspondant à l'emprise de la section dite courante (sauf les 250 mètres précédant chacun des 2 rond-point mentionnés ci-dessous afin de ménager les conditions de raccordement de la voie nouvelle aux voiries existantes). Cette section dite courante est comprise entre le 1er rond-point d'accès aux zones d'activités (sur la commune de Tignac) et le rond-point raccordant la voie nouvelle à la rue de la gare sur la commune de Montoir de Bretagne).

Fait le 08 avril 2020 et remis électroniquement le
même jour
A Mr le Préfet de Loire Atlantique

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Michel Monier', written over a faint circular stamp.

Michel Monier
Commissaire enquêteur

NB : il est rappelé que du fait des mesures de confinement et des difficultés d'obtention de documents (notamment de justificatifs) auprès de services ou d'administrations en effectifs réduits, les délais de production des présentes conclusions dépassent pour cette raison de quelques jours les délais prévus par les textes.

2.3

Avis et conclusions du commissaire enquêteur sur la demande de de cessibilité des biens affectés par le projet

2.3.1 Le contexte

Concernant ce projet de « desserte alternative » objet de l'enquête publique unique, la CARENE exerce sur ce dernier sa compétence en vertu d'une délibération prise le 21 mars 2017 par son assemblée qui, à cette occasion, a qualifié le projet d'intérêt communautaire et institué la CARENE maître d'ouvrage du projet.

2.3.1.1 Le projet

Plusieurs documents présentent les caractéristiques du projet : voir notamment les pièces 1.1 et 1.4 respectivement intitulées « notice explicative » et « caractéristiques des ouvrages les plus importants ».

Ces caractéristiques sont également reprises à l'étude d'impact (pages 37 à 55) qui dresse l'état des lieux et analyse les conséquences et impacts du projet.

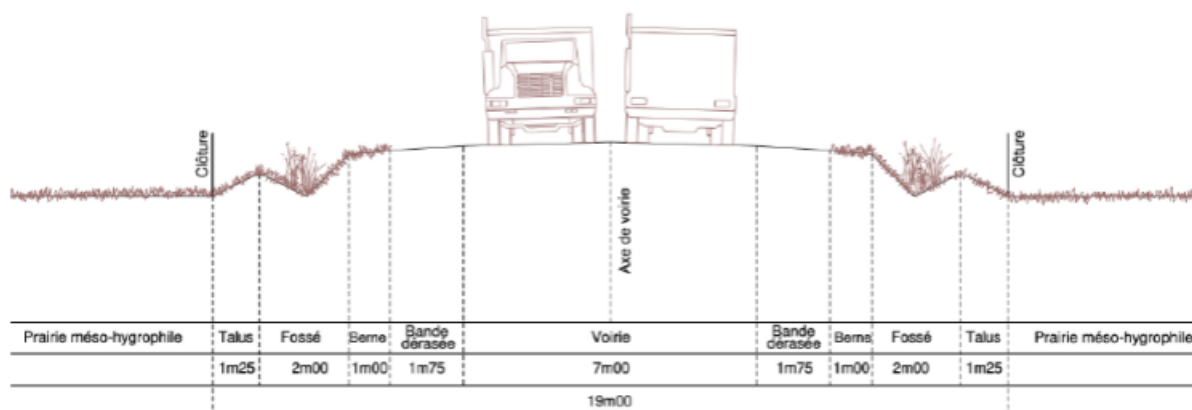
Le projet vise à créer une nouvelle desserte dite alternative sur les communes de Trignac et de Montoir de Bretagne pour accéder en particulier aux zones d'activités Altitude / Logistiport/les Forges et ainsi éviter de traverser des quartiers résidentiels.

Cette future liaison routière d'une longueur de 2,2 km reliera au travers du secteur du « Pré Neuf » (au nord immédiat de la voie ferrée Nantes - Le Croisic) le giratoire de l'échangeur de Montoir de Bretagne et la rue Jean Baptiste Marcet à Trignac

Ses principales caractéristiques

Le profil de la voirie respecterait une « norme ARP 80 » afférente aux voies multifonctionnelles et serait conforme à la réglementation. Afin de pouvoir gérer la problématique géotechnique ainsi que les eaux pluviales, la voie serait réalisée en remblai, les différentes études techniques ayant montré que le meilleur compromis correspondait à un remblai d'une hauteur moyenne de 1m.

Le profil type (en ligne droite donc la partie sans éclairage public) est présenté sur la figure qui suit



Il est en outre prévu que :

- que la vitesse y soit limitée à 80 km/h (voir étude d'impact page 39)
- L'ensemble des eaux pluviales du projet soit collecté par un système de noues ou de fossés le long de la voirie puis rejeté ensuite au milieu naturel au niveau d'environ 40 points de rejets, des clapets étant positionnés au niveau de chaque ouvrage de régulation afin de permettre l'isolement d'éventuelles pollutions accidentelles .
- Les continuités hydrauliques existantes du « Pré Neuf » seront maintenues (douve, fossés) via la pose de pont cadres en perpendiculaire de la voirie (=ouvrage de section suffisante pour assurer la transparence hydraulique et la prise en charge de la petite faune).
- des passages « petite faune monospécifiques » seront créés afin de permettre des traversées tous les 150 m environ
- la voie nouvelle soit dotée d'éclairage public à ces seules extrémités, aux abords des points d'échanges (carrefour ou rond-point).

L'évaluation de son cout (pièce n°1.5 – « appréciation sommaire des dépenses »)

Son cout est estimé (HT) à la somme de 8 583 500 € dont :

- 45 000 € pour l'ensemble des acquisitions foncières
- 6 205 000 € pour les travaux - y compris imprévus et révision,
- 750 000 € pour les mesures environnementales compensatoires

Son calendrier

Sous réserve de l'obtention préalable des autorisations préfectorales sollicitées et objet de l'enquête, au sein du dossier soumis au public (« étude d'impact » page 58), le planning prévisionnel de construction de la « desserte alternative » est présenté ainsi :

- Engagement des études de maîtrise d'œuvre : septembre 2019
- Démarrage des travaux : septembre 2020,
- Septembre 2020

- février 2021 : pose de la clôture délimitant le couloir de chantier, pose des drains verticaux, structure de la voie et pré chargement
- Mars – Août 2021 : suivi des tassements,
- Septembre 2021 : évacuation des matériaux de pré chargement, réalisation des ouvrages de transparence hydraulique, création de la voirie définitive, démantèlement du chemin agricole existant.
- Mise en service au printemps 2022

2.3.1.2 L'enquête

Aucun incident n'a perturbé le déroulement des 6 permanences qui ont été organisées dans les mairies de Trignac et de Montoir de Bretagne et qui ont représenté une durée cumulée de 20 heures

Afin de faciliter la consultation du dossier et l'accès aux registres papier, deux de ces permanences ont été fixées à des horaires particuliers, en quelque sorte « hors jour ou heure ouvrés » :

- l'une un vendredi jusqu'à 19 heures, en mairie de Montoir de Bretagne,
- l'autre un samedi matin, en mairie de Trignac.

Peu de personnes (18) ont fait le déplacement lors des permanences. Les registres papier ont recueilli 19 contributions, soit :

- 16 observations sur le registre ouvert en mairie de Trignac dont trois annexées
- 3 observations sur le registre ouvert en mairie de Montoir de Bretagne dont une annexée :

L'adresse électronique a reçu cinq observations qui ont été annexées au registre principal papier ouvert en mairie de Trignac. Chacune d'elles a fait l'objet d'un simple accusé réception signé du commissaire enquêteur.

Le bilan quantitatif et analyse sommaire des contributions

Lors des permanences, 18 personnes ont été reçues, dont :

- 2 élus (Mr le Maire de Trignac et Mme l'Adjointe à l'environnement de la commune de Montoir de Bretagne), ces derniers ont fait part de leur satisfaction de voir le projet prendre forme.
- 3 représentants ou membres des services des communes d'assiette du projet,
- 3 représentant.es de collectif ou d'associations de défense (des riverains de Bellevue pour l'un et de l'environnement pour les autres).

24 contributions ont été recueillies ; sachant qu'une même contribution peut générer plusieurs observations, ces contributions représentent près d'une cinquantaine d'observations (49), soit une quinzaine de nature différente.

Peu de contributions conduisent à des questions complémentaires et attestent , pour 19 d'entre elles, (le plus fréquemment explicitement parfois implicitement) de l'avis favorable de leur auteur.e.

Une seule contribution, élaborée conjointement par 2 associations de défense de l'environnement, émet explicitement un avis défavorable principalement en raison d'études alternatives et de mesures compensatoires considérées insuffisantes.

Les contributions concernent le plus souvent:

- ce que certaines considèrent comme un défaut d'anticipation (lors de la réalisation initiale de la « zone industrielle Altitude » ou lors de la construction plus récente d'une canalisation d'eau potable longeant la voie ferrée).
- les délais de mise en œuvre et du projet et des travaux qui sont fréquemment considérées comme excessifs.
- les inconvénients et/ou nuisances générés par la situation actuelle en terme de risques (fissures sur des maisons notamment rue Jean Baptiste Marcet) , de santé publique (pollution ...) ou de tranquillité (sécurité de circulation ...)
- la fragilité environnementale des espaces environnant, mais aussi des hypothèses alternatives jugées insuffisamment étudiées , des mesures compensatoires considérées insuffisantes
- les améliorations urbaines que facilitera le projet après sa réalisation (qualité de vie, tranquillité, renouvellement urbain ...),
- mais aussi des propositions d'améliorations complémentaires (sécurisation d'accès, végétalisation, réfection de voies environnantes, autorisation temporaire pour réduire les inconvénients inhérents à des allongements de parcours...).

2.3.2 Les problématique et analyses.

Au titre de l'enquête parcellaire, le commissaire enquêteur doit notamment s'assurer d'une part, que le maître d'ouvrage a bien procédé aux démarches et publicités lui permettant d'identifier les ayant droit et d'autre part de l'adéquation entre le projet et les atteintes portées aux biens immobiliers privés.

Dans le cadre de sa réponse au procès-verbal de synthèse, le maître d'ouvrage précise en particulier :

- Concernant la maîtrise foncière de l'emprise du projet, que celle-ci est détenue pour une très large partie par la Carène (soit parce qu'elle est titrée soit parce qu'elle bénéficie d'une promesse de vente) et les communes d'assiette du projet,
- Concernant les propriétaires et/ou coindivisaires du lot n°4 qui n'avaient pu être formellement identifiés à la date de l'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête, que ceux-ci (il s'agit de Mmes F Mongiorgi et MT Mahe et de Mr JM Mahe) sont désormais connus, qu'ils ont été contactés et se sont vus notifier la procédure comme prévu règlementairement », chacun par une lettre datée du 17/01/2020.

Il appartiendra au maître d'ouvrage d'actualiser son état parcellaire à partir de ces éléments lorsqu'il présentera sa demande de cessibilité à Mr le Préfet .

- Concernant les exploitants agricoles, ceux-ci se verront proposer dans le cadre d'une « politique judicieusement anticipée de « fléchage » des terres agricoles acquises à cette fin par la CARENE

Il convient par ailleurs de noter que :

- les parcelles à exproprier représentent une surface totale de 6320 m² sur une emprise globale proche de 3,5 ha
- la réserve qui accompagne l'avis favorable (daté de ce même jour) sur l'utilité publique du projet n'affecte pas les dites parcelles en raison du fait qu'elle ne concerne que la section courante de la voie nouvelle traversant le site du Pré Neuf, à l'exception des 250 mètres précédant les ronds-points (d'une part de raccordement à la rue de la gare et d'autre part d'entrée de la zone d'activités) situés à chacune des extrémités et cela afin de ménager les conditions de raccordement aux voiries existantes.

2.3.3 La conclusion

En conclusion et pour les raisons ci-dessus développées, en ma qualité de commissaire enquêteur ,

J'émet un avis favorable à la cessibilité des biens, objet de l'enquête parcellaire.

Fait le 08 avril 2020
et remis électroniquement le même jour
A Mr le Préfet de Loire Atlantique



Michel Monier
Commissaire enquêteur

NB : il est rappelé que du fait des mesures de confinement et des difficultés d'obtention de documents (notamment de justificatifs) auprès de services ou d'administrations en effectifs réduits, les délais de production des présentes conclusions dépassent pour cette raison de quelques jours les délais prévus par les textes.

Troisième partie : Les annexes

N° A1 : le procès-verbal de synthèse (sur 21 pages)

N° A2 le mémoire en réponse du maître d'ouvrage sur le questionnement qui lui a été soumis (sur 41 pages)

N° A3 : les copies des insertions dans la presse diffusée localement

- éditions des 20/01 et 07/02/2020 du quotidien régional Ouest-France
- et les éditions des 20/01 et 07/02/2020 du quotidien régional Presse Océan

N° A4 : la photographie d'un panneau d'informations publiques (format A2, lettres noires sur fond jaune) implanté aux abords immédiats du projet et les 2 plans de situation des affichages dit sur site

N° A5 : les certificats d'affichage établis par les mairies de Trignac et de Montoir de Bretagne (complétés par un constat de police)

N° A6 : un exemplaire type de l'accusé réception adressé aux auteurs.es d'observations

N° A7 : les notifications parcellaires

N° A8 : les trois captures d'écrans (chacune sur 2 pages) des sites internet de la CARENE ainsi que des communes de Trignac et Montoir de Bretagne