



ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE AU PROJET DE DESSERTE ALTERNATIVE SUR LES COMMUNES DE TRIGNAC ET DE MONTTOIR DE BRETAGNE

Mémoire en réponse suite au procès-verbal de synthèse

Par arrêté préfectoral du 14 janvier 2020 est prescrite, du mercredi 05 février 2020 au jeudi 05 mars 2020 inclus, une enquête publique unique préalable à :

- à l'autorisation environnementale au titre de l'article L.181-1 du code de l'environnement,
- la déclaration d'utilité du projet précité,
- à la cessibilité de terrains nécessaires à la réalisation du projet.

Le dossier a fait l'objet d'une enquête publique qui s'est tenue du mercredi 05 février au jeudi 05 mars 2020 inclus en mairies de Trignac et de Monttoir de Bretagne.

Le 17 mars 2020, le Commissaire enquêteur a rendu en main propre son procès-verbal de synthèse en présence de Mme Michelle BURNET, Directrice générale adjointe en charge de l'Urbanisme et de l'Aménagement durable de la CARENE.

Le présent mémoire a pour objet de répondre aux questionnements du Commissaire Enquêteur dans son Procès-Verbal.

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 ...

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 BET de paysage et d'urbanisme Guillaume Sevin en groupement avec le BET AURES-Relex en 2013 dans le cadre d'une mission de programmation urbaine portant sur le centre bourg de Trignac. Cette démarche d'étude urbaine était 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 PL 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 2014 – 2020, l'inscription d'un projet d'intérêt communautaire.

La 2^{ème} mission a été confiée par la CARENE au BET 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, DDTM 44, SYLOA), puis discuté lors des

comités techniques (incluant des experts infrastructures / environnement / agriculture / eaux et milieux aquatiques / représentants des administrations et collectivités concernées...) et des comités de pilotage. 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 est 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

Une note globale est 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 challengés par un COTECH lors de séances de travail partagées.

Sur l'information, la concertation

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 ?

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 SPL SONADEV. Cette mission de proximité a pour objectif de construire et entretenir un dialogue permanent entre le concessionnaire du parc (LAD-SELA), les collectivités (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 et clair pour organiser au sens large « la vie sur le parc d'activités ». La SONADEV est donc la cheville ouvrière dédiée qui 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.

On retiendra, 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.
- 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.
- Mobilisation de 6 à 12 entreprises en général.

Des temps spécifiques ont été organisés sur le projet de desserte, et plus particulièrement au cours de l'année 2019 :

- Une réunion le 26 juin 2019, qui s'est tenue au Centre culturel Lucie Aubrac de Trignac. Elle a permis de présenter aux entreprises qui y ont assisté, 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 (cf. 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).

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 occasions très spécifiques, toutes les entreprises de la commune sont conviées par M. le Maire de

Trignac, qui n'a pas manqué de transmettre le maximum d'informations sur les enjeux de désenclavement et sur le projet de voie nouvelle.

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

Sur le projet et ses caractéristiques

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

- 1- 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 surlignées en bleu sont les 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 Marcet : 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**

Globalement : on observe que les voiries structurantes de dessertes et d'accès aux parcs d'activités sont conçues, la plupart du temps, avec un gabarit de

chaussée égal ou supérieur à 7m alors que les voiries internes sont de manière générale plus réduites.

2—A ce stade, les caractéristiques de la voie, sont retenues en référence à une route non urbaine, vu le site et le contexte du projet.

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- Le projet présenté à l'enquête publique repose sur une emprise maximale de 19 m (incluant les fossés). La CARENE, dans son mémoire en réponse à la MRAE, s'est effectivement engagée à expertiser la faisabilité d'une variante permettant de réduire cette emprise. La CARENE précisait dans son mémoire que le planning des études lui permettrait d'arrêter un profil en travers définitif au stade AVP soit au 1^{er} trimestre 2020. Elle précisait par ailleurs qu'en cas de moindre impact du fait d'une emprise réduite, ceci ne modifierait pas les mesures compensatoires telles que définies et proposées.

Au stade d'avancement actuel des études opérationnelles, et suite à plusieurs séances de travail avec le nouveau bureau d'étude, 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.

La proposition d'avant-projet du profil en travers figure en annexe n°1 du présent document.

Sur les risques et nuisances

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 ?
5. 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 ?
6. 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 générera 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 ...) ?
7. 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 quel traitement ou finition bénéficieront les talus de la voie nouvelle (dans sa partie traversant la zone humide) et quelles seront les modalités de leur entretien ?
8. 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 » ?

-
- 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 est de compétence communale.
 - 3- Il est aujourd'hui envisagé 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 effectivement d'une police municipale mais en effectifs limités (1 à 2 agents). Néanmoins, une collaboration avec les services de gendarmerie pourra être 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 (*il est ici attiré l'attention sur le fait que ce projet aura à être validé, programmé, phasé et calibré dans son financement par des décisions municipales à venir*) :
 - 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 BHNS Hélyce ;
 - 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 schéma des enjeux des espaces publics du centre-ville de Trignac est présenté en annexe n°2 de ce document.

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.

Les objectifs poursuivis sont : la sécurisation, l'embellissement, le renouvellement de l'attractivité de la polarité commerciale et de l'attractivité urbaine du quartier.

Les moyens mis en œuvre sont :

- 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...
- Ces aménagements préservent la fonctionnalité de la ligne BHNS HÉLYce.



Synthèse des travaux projetés rue Henri Gautier





Aménagements rue Henri Gautier (juin 2019)

Globalement, il est donc envisagé une diminution des emprises dédiées aux voitures et surtout aux poids lourds sur les deux secteurs, afin de rompre avec les effets « grandes voiries ».

Une signalétique adéquate, des mesures de prévention et de contrôle seront donc mises en place comme évoqué précédemment.

- Le réaménagement de la rue JB Marcet, qui est planifié par la CARENE pour être opérationnel en 2023, 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. La mise en sécurité sera bien évidemment prise en compte. La méthode n'est pas définie à ce jour, dans la mesure où les études structurelles de chaussée ont démarré au 1er trimestre 2020. Néanmoins les éléments de programme suivants sont expertisés :
- 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, par exemple.
- L'aménagement de ce carrefour devra se faire en concertation avec les entreprises directement concernées et les équipes techniques de Trignac afin de prendre en compte l'ensemble des fonctionnalités et contraintes.

NB : 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.

- La prévention passera également par le management de zone, et une 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.

6- A ce stade, il n'est pas possible de préciser les aménagements paysagers qui seront mis en place pour végétaliser le carrefour. Néanmoins le parti pris devra 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 pour le parc 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- L'objet du présent projet vise expressément à supprimer les nuisances subies par les populations du centre de Trignac et du quartier de Bellevue. Il est rappelé que la CARENE a fait un choix stratégique dans son Programme d'Investissement N° 3 en consacrant plus de 10 M€ TTC à la résolution de ce problème. 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.

Questions du commissaire enquêteur :

Concernant la conduite d'eau potable longeant la voie ferrée

- 1- 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 ?

Concernant le Plan local d'Urbanisme

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

Concernant le cout et le financement

- 3- 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 ... ?).

- 1- La canalisation d'alimentation en eau potable s'inscrit dans les axes stratégiques du Schéma de sécurisation et d'Alimentation en Eau Potable de la Loire Atlantique approuvé en 2005.

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 en vue de procéder aux études préalables de réalisation des ouvrages.

21 juin 2011 – Conseil Communautaire : prise en considération du projet et approbation du périmètre.

Cette délibération institue le premier fondement juridique de ce projet. Au vue des études, dans l'attente de la DUP et de la mise en place d'une servitude de tréfonds ; afin d'éviter que des aménagements ne viennent compromettre le projet ou rendre sa réalisation plus onéreuse, il est instauré 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.

L'arrêté préfectoral correspondant a été obtenu en date du 03 mars 2014.

26 mars 2013 – Conseil communautaire : approbation de la convention de financement des travaux et missions connexes entre Nantes Métropole, Cap Atlantique et la CARENE pour un montant global d'opération de 55 583 000 € HT.

S'en suit, entre 2013 et 2016, un nombre important de délibérations relatives aux sollicitations de subventions, aux attributions de travaux et avenants par phases. Il n'est pas apparu utile de retracer ici ces délibérations plus techniques.

Les travaux de ce projet se sont quant à eux échelonnés de 2013 à 2016.

À propos de la difficulté, voire l'impossibilité, de coordonner les 2 projets : on notera 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.

En effet 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 nécessaires à la mise en œuvre du projet.

Dès lors, il était impossible de faire se rejoindre 2 projets dont les décisions d'engagement, les définitions techniques et programmatiques, les autorisations réglementaires et administratives, les plannings de réalisation... sont distants de plus de 6 ans.

Comme précisé dans l'étude d'impact, l'implantation de la future voie au-dessus de la canalisation n'est pas possible. En effet, la charge induite par cet aménagement fait porter des risques sur l'intégrité de la canalisation. Cet ouvrage, sous pression, joue un rôle d'importance départementale dans la sécurisation de l'alimentation en eau potable de la Presqu'île. Au vu de ces enjeux, il ne peut être pris aucun risque de fragiliser l'ouvrage. Cette condition a conduit à un retrait de la voie suffisant pour limiter tout risque de déformation et de pression par le dessus ou sur les côtés de la canalisation. Cela permet également d'avoir un accès spécifique à la conduite, pour son entretien et toute future intervention sur l'ouvrage.

Pour ce qui concerne les PLU : 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 (seuls les installations et équipements techniques liés aux réseaux des services publics ou d'intérêts collectifs peuvent s'implanter).



L'emplacement réservé n°21 avait pour vocation de permettre le transfert de la station d'épuration de Gron vers ce site (projet abandonné au profit d'une implantation sur les terminaux portuaires).

Figure 1 : Extrait du PLU de Montoir de Bretagne

Dans le prolongement de la stratégie du PLU de Montoir, 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.

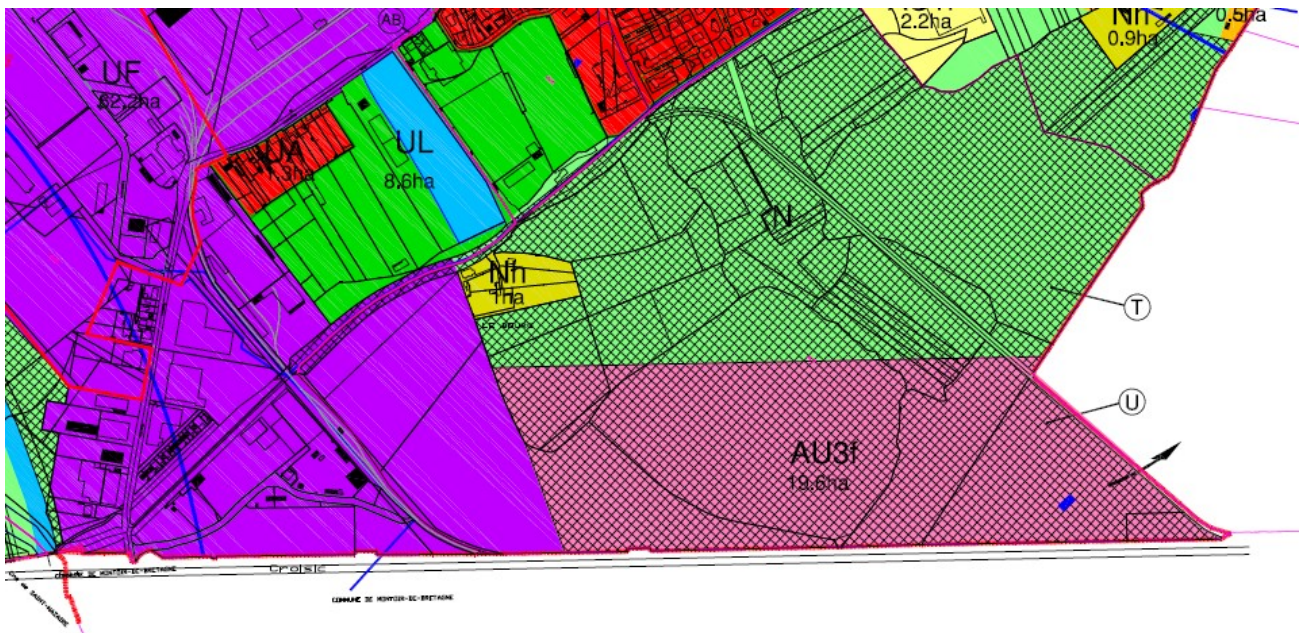


Figure 2 : Extrait du PLU de Trignac

- 2- 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- L'estimation des travaux de desserte alternative sur le Pré Neuf date de 2016. L'équipe de maîtrise 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 à date, traduits dans le dernier budget d'investissement approuvé le 04 février 2020 par le Conseil communautaire. Y est confirmée 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.

Avertissement

Les informations relatives aux calendriers 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.

Le calendrier, au stade actuel d'avancement des études prévoit une mise au point de l'Avant-projet au printemps 2020 / PRO DCE finalisés à l'été 2020 en vue du lancement de la consultation des entreprises à l'automne 2020, le début des travaux est projeté au début de l'année 2021. Ceux-ci devraient débiter sur la partie urbaine de la voie (côté ZA) permettant la réalisation des compléments d'inventaires chiroptères prévus sur le site. Les périodes de travaux devront tenir compte des enjeux faune et flore (pas de travaux d'avril à août). La mise en service de la voie devrait ainsi intervenir fin 2022 – début 2023.

Selon les choix constructifs, une mise en service en 2 phases pourrait être retenue :

- 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 ;
- Mise en service définitive fin 2023 – début 2024.

Sur les impacts sur la faune et la flore

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, les nuisances sonores (en db) 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 de 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 1er 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 sont 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 « Pré 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 ?

1- Les coûts estimatifs des travaux des différentes variantes sont détaillés dans le tableau page 201 de l'étude d'impact : 6,7 M€ HT pour la variante n°5 et 4,2 M€ HT pour la variante 6. Rappelons qu'il a bien été identifié que la variante n°6 était un scénario plus favorable sur les critères « coût » et « impact zone humide » que la variante n°4 qui a été retenue. La variante n°6 présentait des caractéristiques rédhibitoires vis-à-vis du critère nuisances pour les riverains (itinéraire à côté de zones habitées). Elle a donc été écartée.

Leur coût actualisé indice en vigueur novembre 2019 serait de :

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

Concernant les indices travaux publics, on constate les évolutions suivantes depuis janvier 2016 (source INSEE) :

- Indice TP terrassement : 104 en 2016 / 110,9 en octobre 2019, soit une hausse de 6,6%
- Indice TP génie civil et ouvrages : 106 en 2016 / 114,2 en octobre 2019, soit une hausse de 7,7%

On peut retenir une hausse moyenne de 7,2%, avec un impact un peu plus important pour les variantes nécessitant la réalisation d'ouvrages d'art (variantes n° 5 et 6 notamment).

La variante n°5 entraîne 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 m soit un impact sur une surface d'environ 2 000 m².

Le critère bruit n'a pas été utilisé pour analyser les différentes variantes.

Ces données n'ont 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. Aussi ces informations n'ont pas été recherchées.

Il 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- Toutes les eaux de ruissellement de la future voirie seront 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 AVP, 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. En cas de pollution accidentelle faisant suite à un événement exceptionnel sur la future desserte, tous les ouvrages de régulation seront équipés de vanne à lame actionnable par les services de la CARENE pour confiner la pollution accidentelle dans les fossés et donc préserver le milieu naturel récepteur.

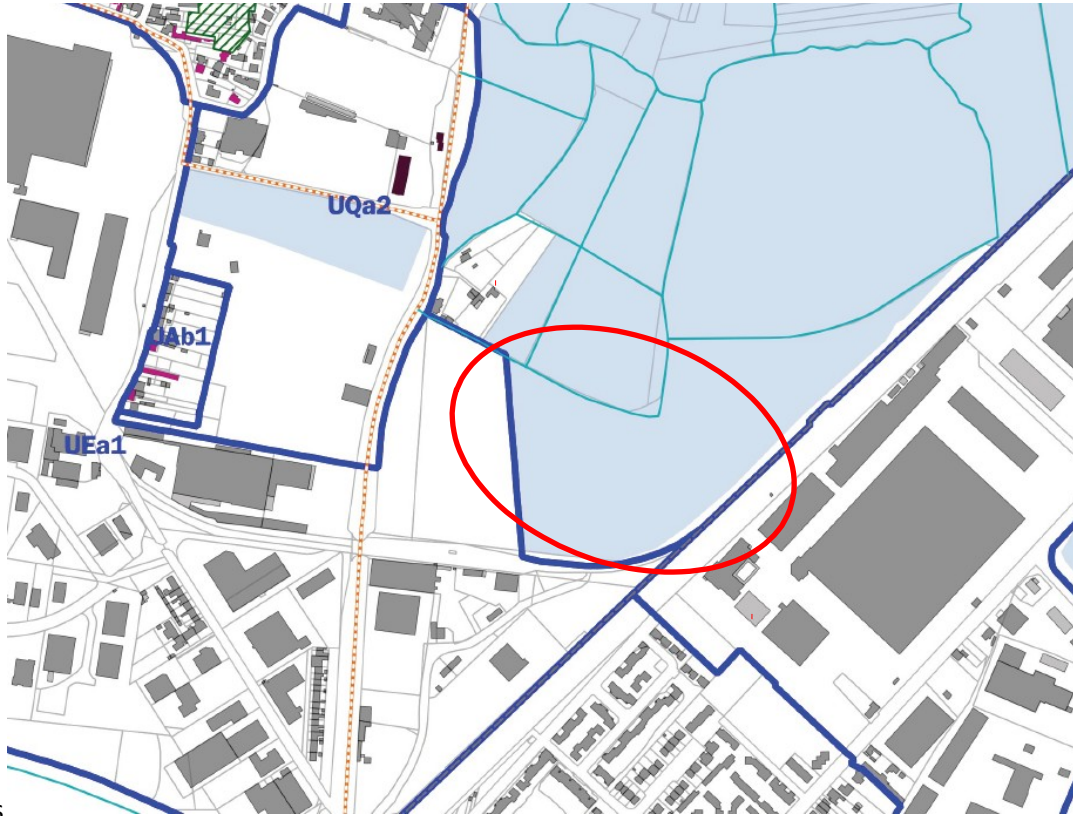
- 3- Dans le PLUI approuvé, la future voie se déploie sur des zones : NA1 pour le secteur du Pré Neuf et UEa1 pour la section incluse dans le parc d'activités Altitude - les Forges. Le règlement de chacune de ces zones permet la réalisation de cette voie :

Extrait règlement zone NA1 :

Sont autorisés (...) les constructions destinées aux équipements d'intérêt collectif et services publics à condition qu'elles soient liées à la réalisation d'infrastructures et de réseaux et/ou qu'il s'agisse d'ouvrages ponctuels.

La zone urbaine UEa1 autorise par définition tout type d'aménagement compatible avec la zone. De plus, il est rappelé que ce type d'ouvrage n'est pas soumis à autorisation d'urbanisme.

Comme la CARENE s'y est engagée dans son mémoire en réponse aux avis, 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 les extraits du règlement graphique du PLUI approuvé ci-contre.



S



4- 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.

La CARENE confirme à nouveau son engagement à 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.

Sachant que les travaux de construction de la desserte dans la section du Pré Neuf sont prévus à partir de septembre 2021, le décalage des prospections chiroptères ne pose pas de problématique particulière. Les prospections chiroptères 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.

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. A 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- Les passages sous voies signalés 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

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 compétence 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.

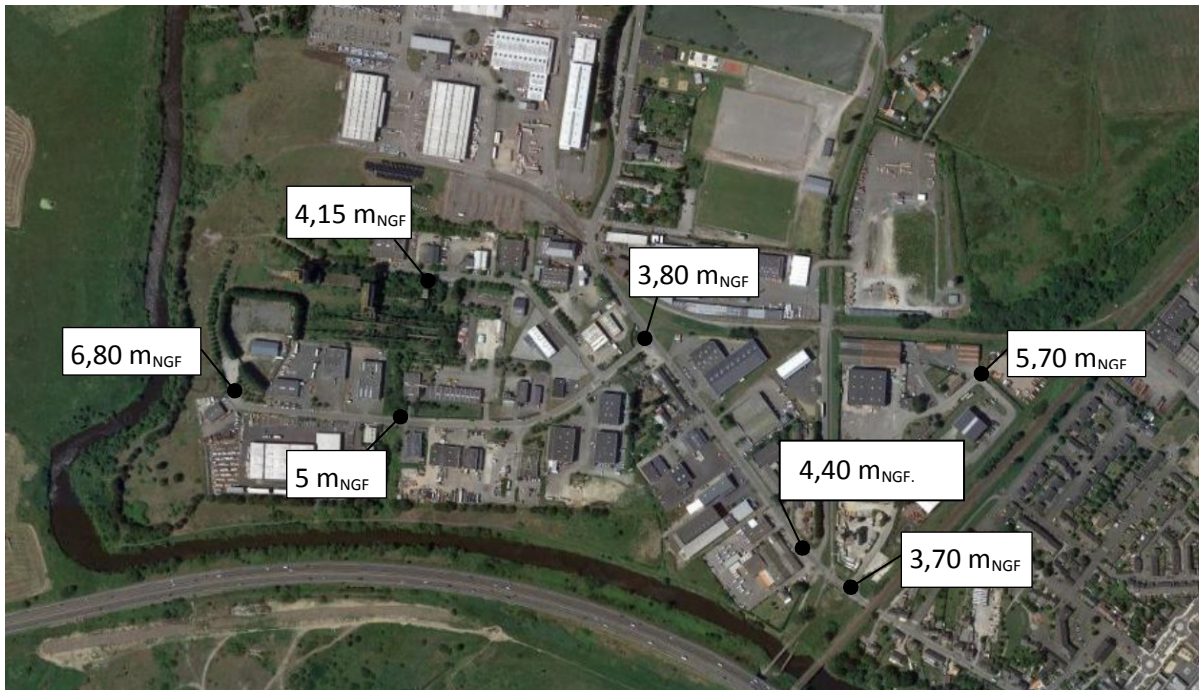
6- Le secteur de projet et les zones urbanisées à proximité ne sont pas comprises dans le PPRL. Ce dernier ne s'applique qu'aux communes de Saint Nazaire et Pornichet.

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.

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 », sont pris en compte dans cette modélisation, 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

Sur la contribution au changement climatique et à la transition énergétique

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 :
 - la nouvelle zone de chaleur ?
 - la nouvelle zone imperméabilisée ?

Le projet de desserte contribue aux orientations du PCAET de la CARENE récemment 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

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.

En effet les mesures compensatoires qui accompagnent la nouvelle voie neutralisent ses effets négatifs.

Sa mise en œuvre permet quant à elle d'atteindre 2 objectifs d'optimisation de l'occupation de l'espace :

- 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. Sans la nouvelle voie du Pré Neuf il était exclu d'atteindre cet objectif sur cette zone d'activités.
- 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 comme cela a été démontré dans le mémoire en réponse à la MRAE, une part significative du développement urbain et des capacités d'accueil de la commune devra se faire dans et autour de la centralité. La condition sine qua non, que seule cette desserte alternative permettra de réaliser, étant la suppression des flux PL.

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. La suite de la voie s'appuie sur un ouvrage existant et au sein de la zone d'activités n'accueillant pas de logements.

Sur le suivi

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 ?

La CARENE réaffirme son engagement à la mise en place d'un suivi à long terme (30 ans) sur le site du Pré Neuf et des Belles Filles. Comme avancé dans son mémoire en réponse aux avis, la CARENE a 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. Il est envisagé que ce dernier concerne :

- 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 MOA d'un comité de suivi assez large (Etat, associations représentatives, monde agricole et usagers, collectivités, riverains, citoyens, ...)

Le coût annuel de ce suivi innovant et de long terme est en cours d'estimation entre la CARENE et le PNRB. Le cadre contractuel sera établi au travers d'une convention qui fera l'objet d'une délibération permettant d'engager la CARENE.

Sur la situation parcellaire

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 ?

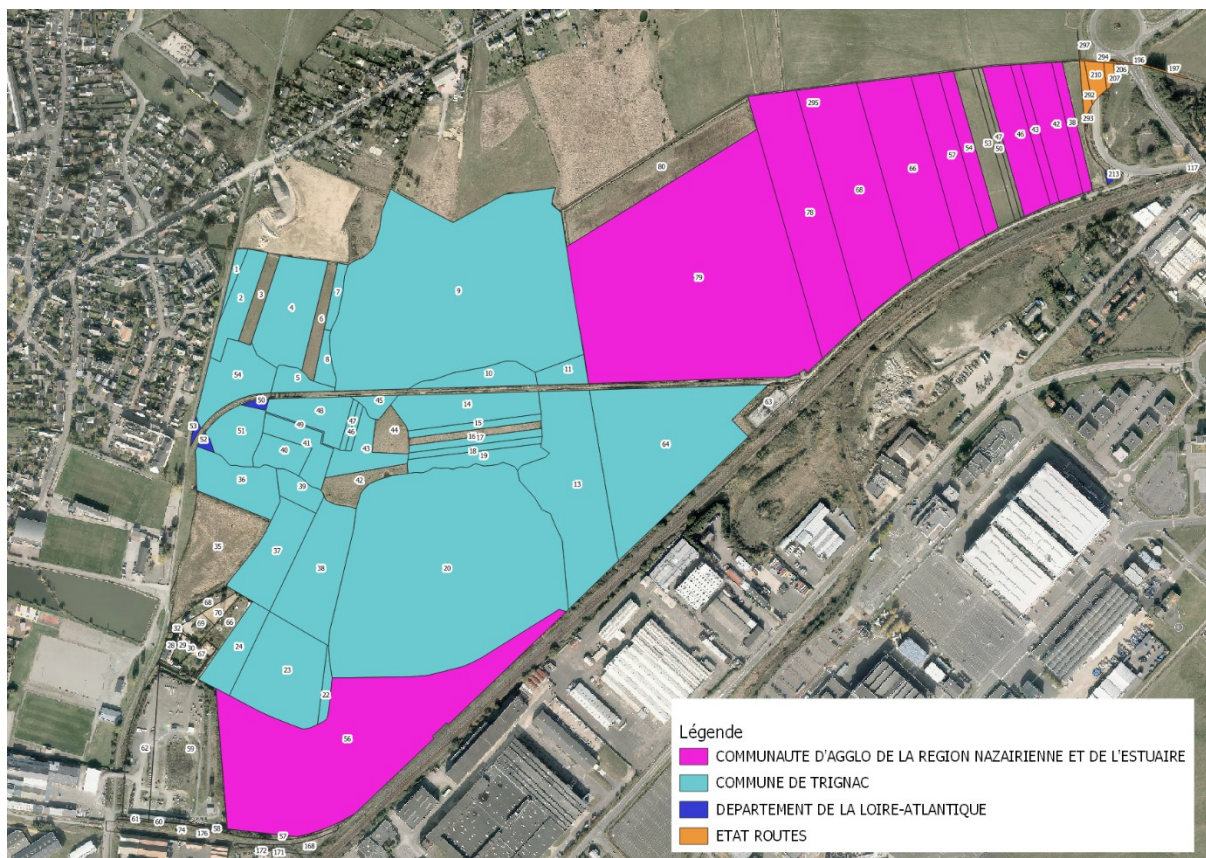
- Ces derniers droits ont-ils été purgés, si oui dans quelles conditions ?

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 ?

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-contre 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.



Parcelles propriétés des collectivités

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.

La maîtrise foncière de ces terrains est donc considérée comme existante.

La délibération approuvant la promesse de vente est présentée en annexe n°3 du document.

- 2- 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 AR. La CARENE dispose des éléments confirmant la bonne réception de ces courriers.

Concernant le lot n°4, l'enquête parcellaire a permis une mise à jour de la connaissance des héritiers du propriétaire depuis le lancement de l'enquête

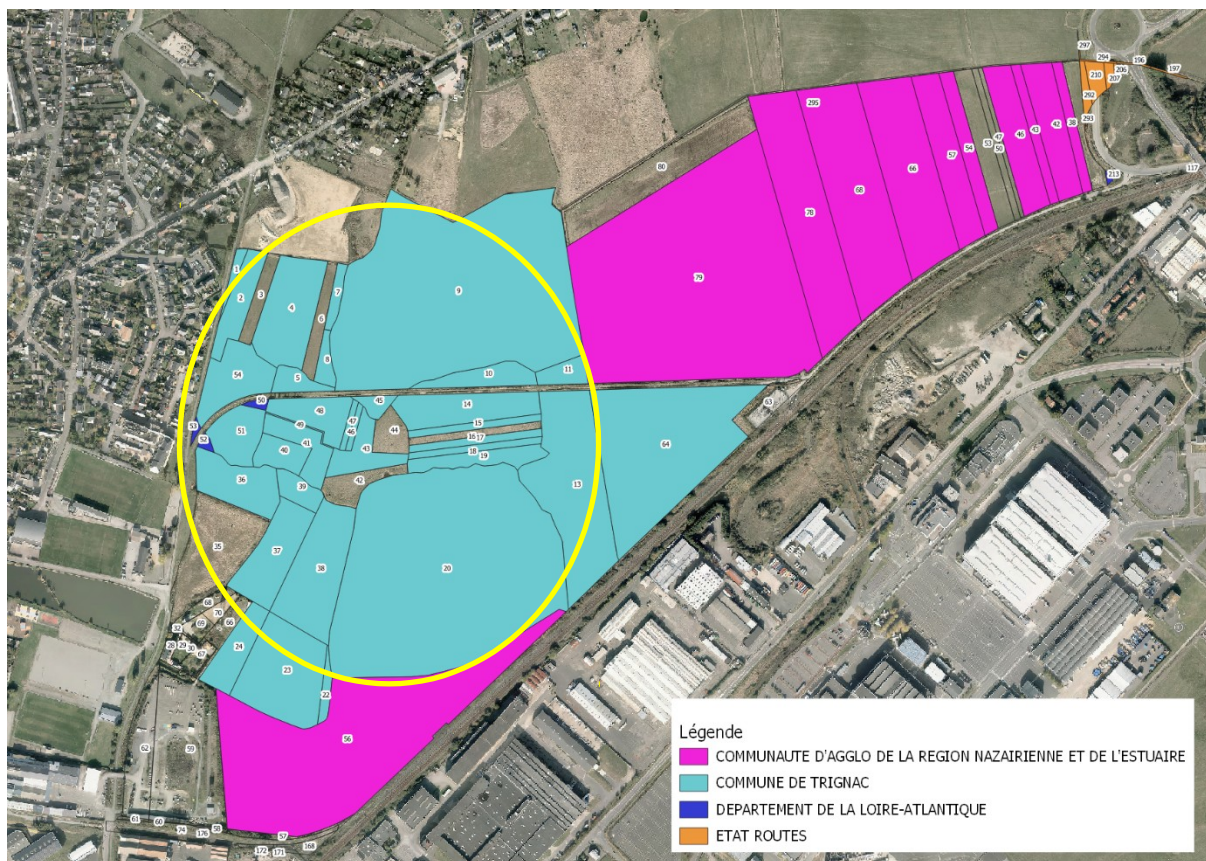
publique. Ces derniers ont donc été contactés et se sont vus notifier la procédure comme prévu règlementairement.

- 3- 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 perte surfacique liée à la réalisation de la voie ne concerne pas l'ensemble des 4 ha de la parcelle mais 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, la collectivité et les communes s'engagent à rencontrer les exploitants concernés et à leur proposer des compensations à la hauteur des pertes subies.

Ainsi, il est « fléché » concrètement un secteur de compensation.



Ce secteur (cercle jaune) représente plus de 40 ha d'espaces agricoles (pour une emprise totale du projet en espace agricole de 3,7 ha) qui seront disponibles pour compenser les pertes des exploitants.

La majorité de ces parcelles, propriétés communales, ont 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. Conformément à l'article 1875 du Code Civil, la commune de Trignac a fait savoir par courrier remis par huissier le 12 juillet 2018 que cette dernière n'entend pas renouveler ce prêt à usage à son expiration. En conséquence, l'occupant a été informé que la résiliation de la Convention de mise à disposition des terrains communaux sus mentionnés établie le 01.06.2015 interviendra le 01.06.2020, soit à l'expiration de la Convention en cours.

Cette procédure permet à la CARENE en lien de coopération étroite avec la commune de Trignac de disposer d'un important stock foncier pour restituer des terrains aux exploitants du secteur et plus particulièrement aux exploitants impactés. Ces terrains de prairies sont de qualité fourragères comparables aux terrains impactés par le projet. Les collectivités, en lien avec la Chambre d'agriculture, sont

particulièrement vigilantes au maintien d'îlots agricoles compacts pour chaque exploitant, afin de limiter les déplacements et faciliter l'usage des parcelles. Des baux à ferme seront mis en place. Ces rencontres se tiendront dès que les études permettront d'affiner les surfaces réellement impactées par le projet (été 2020). Pour rappel, les travaux 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).

Annexes

Annexe n°1 : Proposition d'Avant-Projet du profil en travers de la future voie (document de travail)

Présentation des étapes de définition et de réduction du profil en travers de la future chaussée.

1- Profil au stade des études préalables :

Le profil retenu au stade des études préalables, et utilisé pour la constitution du présent dossier s'appuie en particulier sur le guide ARP 80. Il présente les caractéristiques suivantes :

- La vitesse en section courante est fixée à 90 km/h (retenu 80 suite Décret n° 2018-487);
- Largeur de voie de circulation : 3,50 m, pente de 2 % vers l'extérieur de la route
- Bande Dérasée Droite revêtue : 1,75 m, pente de 2 % vers l'extérieur de la route
- Berme : 1 m non revêtue, pente 2 % vers l'extérieur de la route
- Emprise globale en section courante : 19,0 m

Soit une emprise hors fossés et talus de 12,5 m.

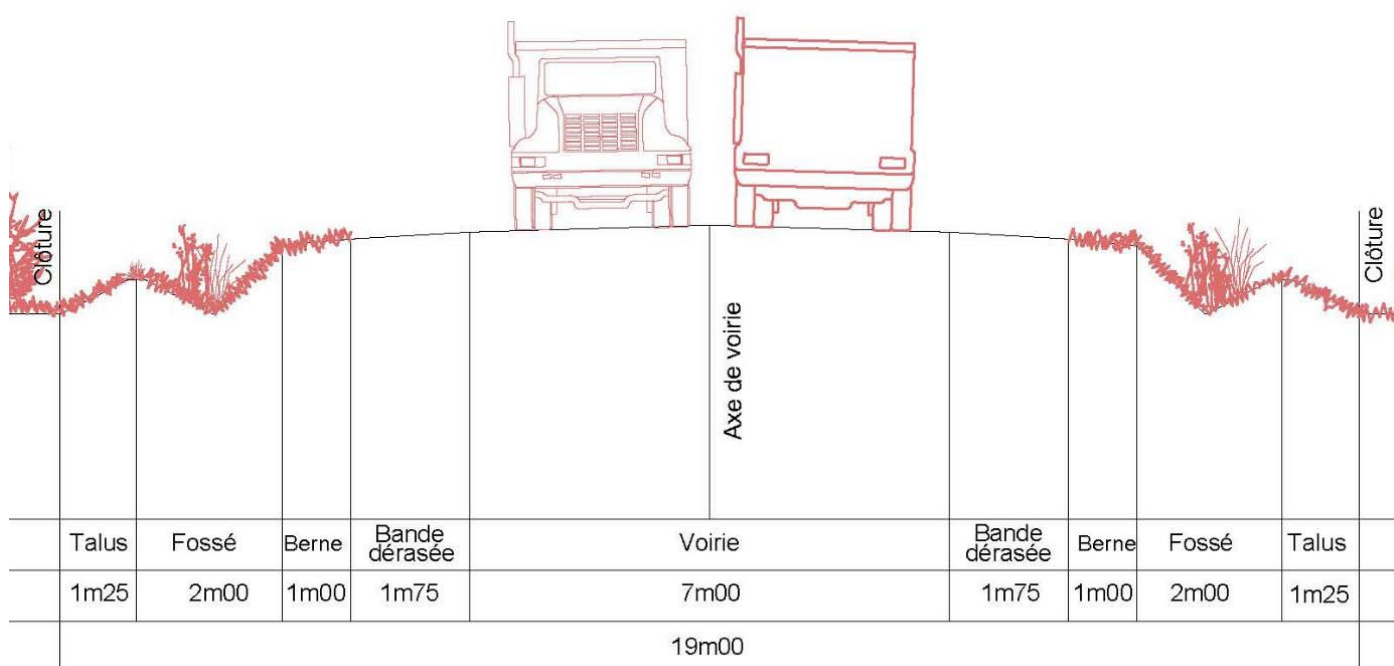


Figure 3 : Profil au stade études préalables (d'après ARP 80)

2- Première réduction – Voie routière avec bande dérasée multifonctionnelle

Conformément à la réponse qu'elle a formulée à l'avis de la MRAE, la CARENE s'est engagée à étudier une diminution de l'emprise projet afin d'en réduire l'impact sur la zone humide.

En février 2019, un gabarit moindre mais relevant tout de même des voies routières interurbaines circulables à 80km/h a été proposé. Il s'agit d'un profil type utilisé par la Conseil Départemental de la Loire-Atlantique (i.e. Voie RP2 - Route Principale de catégorie 2) avec les caractéristiques suivantes :

- La vitesse en section courante est fixée à 80 km/h ;
- Une largeur de voie de circulation de 3 m ;
- Une bande multifonctionnelle de 1,25 m permettant d'avoir une largeur roulable de 8,50 m en mode dégradé pour l'acheminement des secours ou véhicule en panne.
- Emprise globale en section courante : 17,8 m

Ce gabarit permet de diminuer l'emprise globale de 1,2 m, tout en conservant des caractéristiques de voie interurbaine, avec une emprise hors talus de 11 m.

Profil type RP2 avec bandes multifonctionnelles

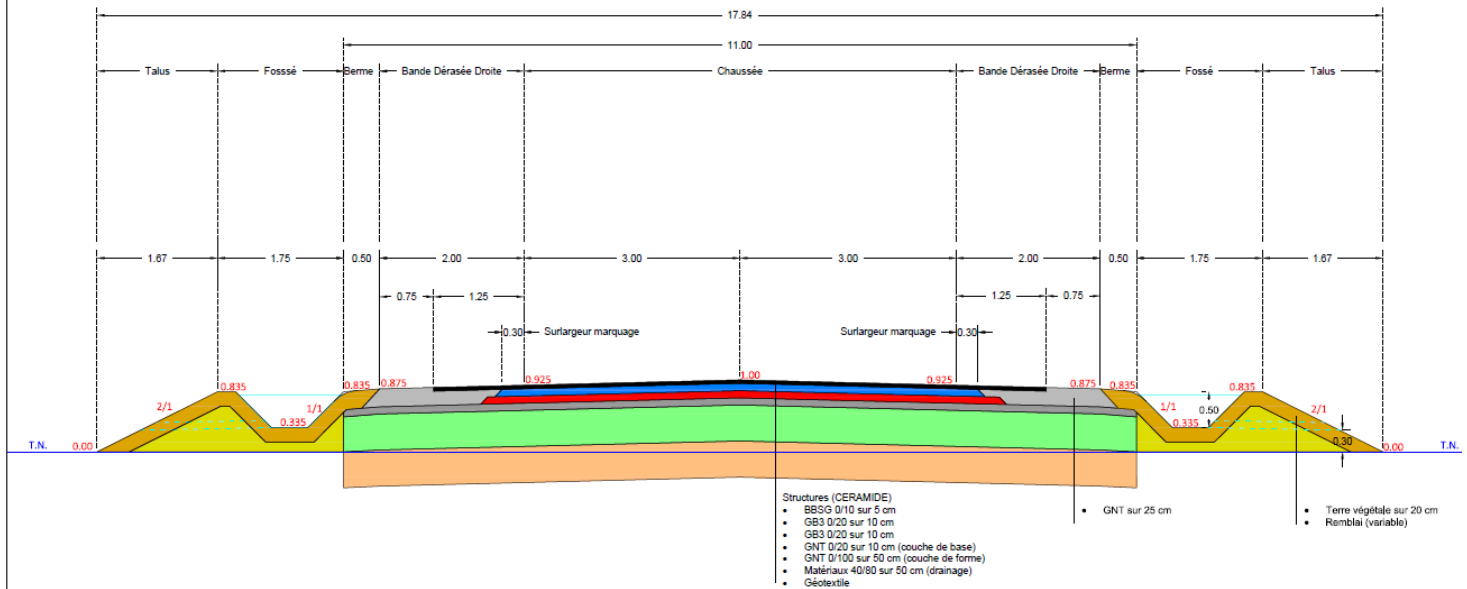


Figure 4: Profil type VRP 2 avec bande multifonctionnelle (d'après guide CD44 / ARP 80)

3- Seconde réduction – basculement en voie structurante urbaine à 70 km/h

Suite à une réunion technique en mars 2020, il a été demandé à la MOE d'étudier une variante de profil en travers plus réduit, en considérant éventuellement une vitesse limitée à 70 km/h. Cela induit de considérer la voie à créer comme une voie structurante d'agglomération à caractéristique urbaine, aux déplacements principalement liés au transit, avec une morphologie intermédiaire entre une voie urbaine principale (boulevard, avenue) et une route interurbaine.

Le profil type présentant les caractéristiques suivantes (Voies VSA 70) a été retenu :

- La vitesse en section courante est fixée à 70 km/h ;
- Largeur de voie de circulation: 3,25 m, pente 2,5 % vers l'extérieur de la route,
- Bandes Dérasées Droites revêtues de 0,5 m intégrant le marquage, pente de 2,5 % vers l'extérieur de la route,
- Bordures arasées largeur 15 cm,
- Largeur de la zone de sécurité: 4 m à compter du bord de chaussée.
- Emprise globale en section courante : 17,3 m

Soit une emprise minimale de 8,30 m, hors fossés et talus. La configuration permet d'avoir une largeur roulable de 7,80 m en mode dégradé pour l'acheminement des secours ou véhicule en panne. Les deux intersections d'extrémité (giratoires) sont éloignées de 1650 m ; il peut être intégré des refuges intermédiaires pour favoriser l'intervention rapide des services d'exploitation sur les incidents (sur-largeur ponctuelle de 4m).

Profil type VSA70

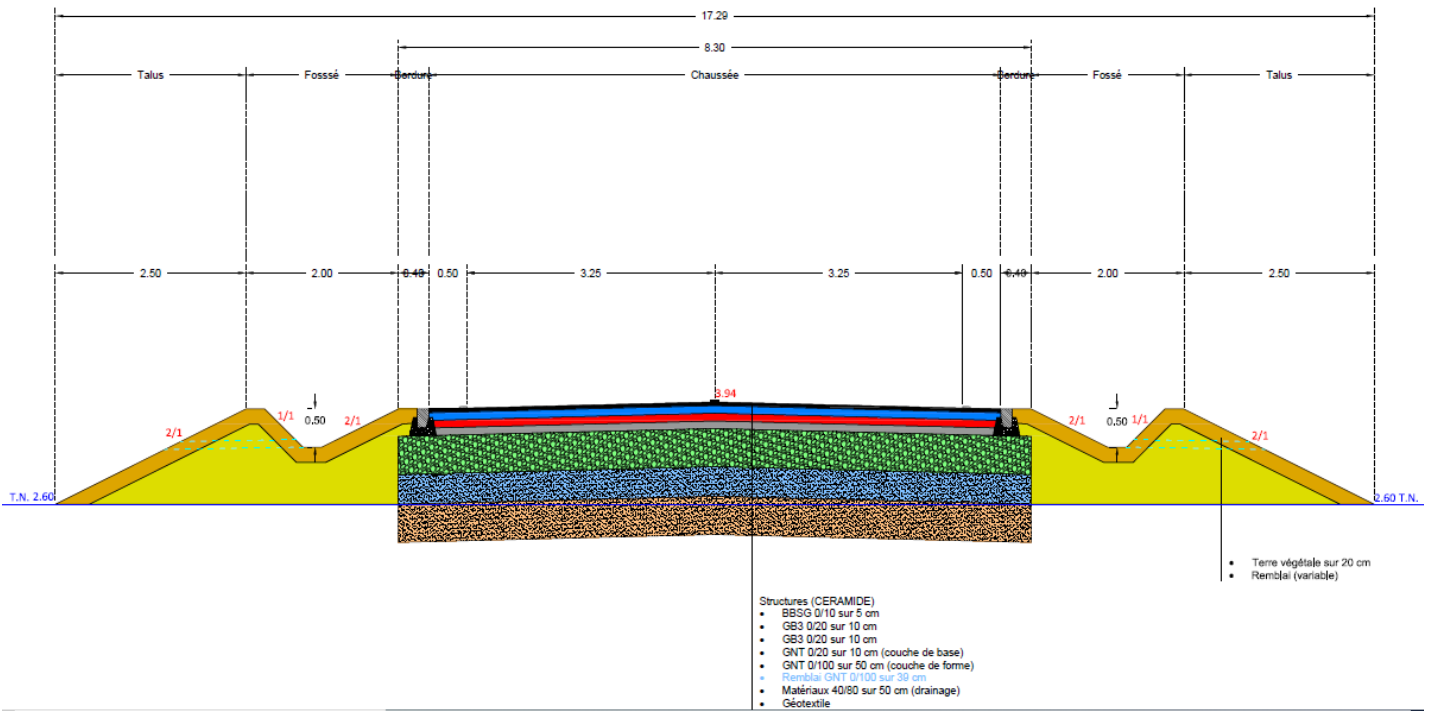


Figure 5 : Profil retenu au stade AVP (d'après VSA 70)

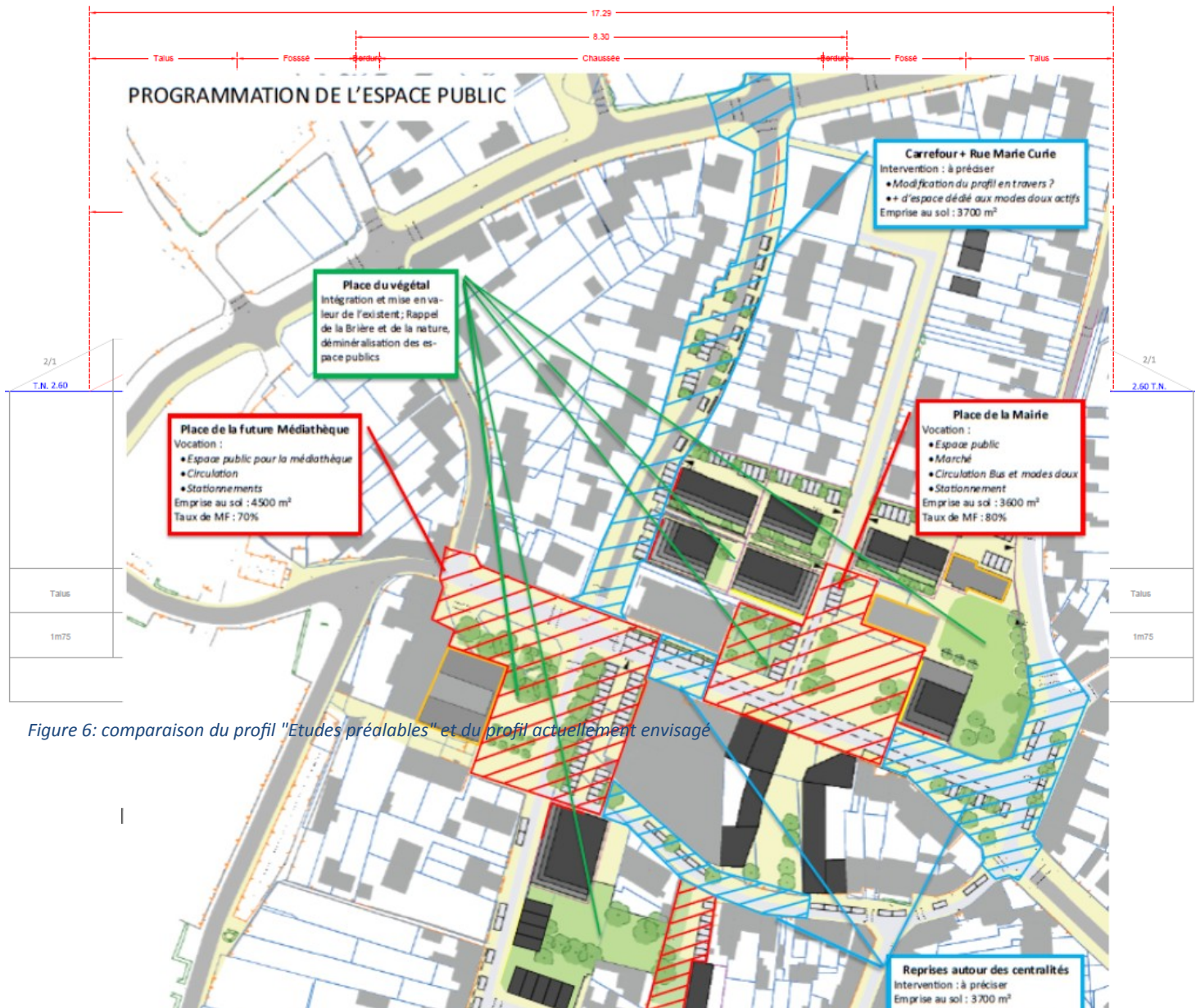
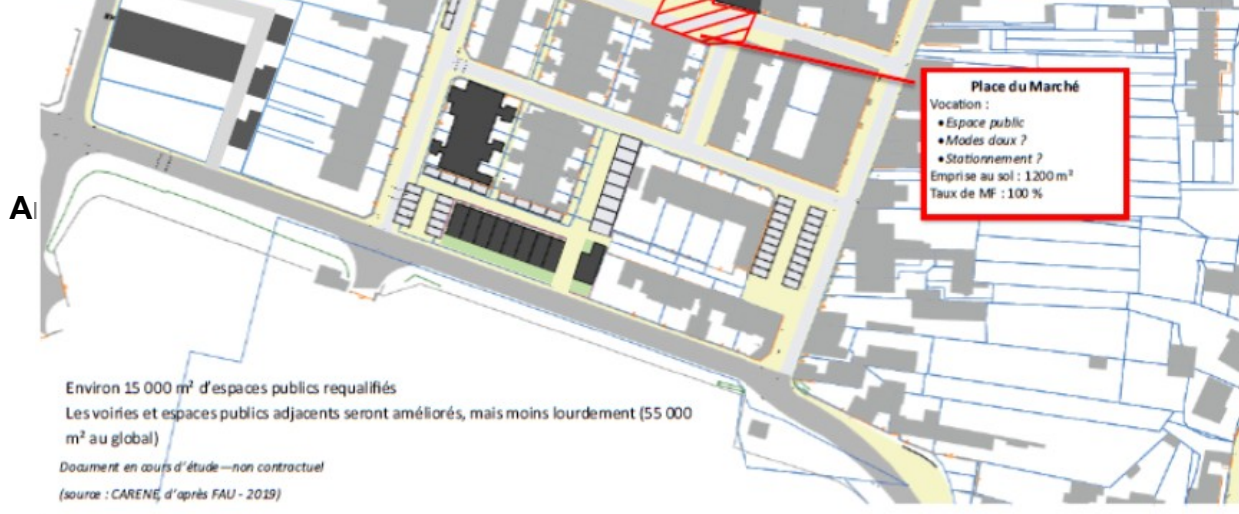
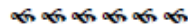


Figure 6: comparaison du profil "Etudes préalables" et du profil actuellement envisagé



Annexe n°3 : Délibération du 02/07/2019 approuvant la promesse de vente avec la société IDEA Groupe

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE LA REGION NAZAIRIENNE ET DE L'ESTUAIRE**Séance du Bureau Communautaire du Mardi 2 Juillet 2019****EXTRAIT N° 2019.00196 DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU BUREAU COMMUNAUTAIRE****Nombre de membres :**

↳ en exercice : 17
↳ présents : 14
↳ représentés : 0

Date de convocation :
26 Juin 2019**Secrétaire de séance :**
Jean-Jacques LUMEAU

L'an deux mille dix-neuf, le deux juillet à 14 heures 00, le Bureau communautaire de la Communauté d'Agglomération de la Région Nazairienne et de l'Estuaire s'est réuni sous la présidence de **M. David SAMZUN, Président.**

Etaient présents :

BESNE : Mme Sylvie CAUCHIE
LA CHAPELLE-DES-MARAIS : M. Franck HERVY
MONTOIR-DE-BRETAGNE : Mme Michèle LEMAITRE
SAINT-ANDRE-DES-EAUX : M. Jérôme DHOLLAND
SAINT-JOACHIM : Mme Marie-Anne HALGAND
SAINT-MALO-DE-GUERSAC : M. Alain MICHELOT
SAINT-NAZAIRE : M. David SAMZUN, Mme Pascale HAMEAU, M. Alain MANARA, M. Jean-Jacques LUMEAU, Mme Lydie MAHE, M. Martin ARNOUT, M. Eric PROVOST
TRIGNAC : M. Claude AUFORT

Absents excusés :

DONGES : M. François CHENEAU
PORNICHET : M. Jean-Claude PELLETEUR
SAINT-NAZAIRE : Mme Gaëlle BENIZE

Commission : Commission Urbanisme et Aménagement durable

Objet : Plan d'Action Foncier - Projet d'aménagement et de développement d'une desserte alternative - Territoires des communes de Trignac et Montoir de Bretagne - Autorisation de signer une promesse de vente - Société IDEA GROUPE - Approbation

Commission : Commission Urbanisme et Aménagement durable

Objet : Plan d'Action Foncier - Projet d'aménagement et de développement d'une desserte alternative -
Territoires des communes de Trignac et Montoir de Bretagne - Autorisation de signer une promesse de vente
- Société IDEA GROUPE - Approbation

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE LA REGION NAZAIRIENNE ET DE L'ESTUAIRE

Séance du Bureau Communautaire du Mardi 2 Juillet 2019

Commission : Commission Urbanisme et Aménagement durable

Objet : Plan d'Action Foncier - Projet d'aménagement et de développement d'une desserte alternative - Territoires des communes de Trignac et Montoir de Bretagne - Autorisation de signer une promesse de vente - Société IDEA GROUPE - Approbation

Alain MICHELOT, Vice-président,

Expose,

Afin de mesurer les potentialités de renouvellement urbain sur le centre bourg de Trignac, la CARENE et la commune de Trignac ont engagé des études préalables en 2010.

Ces études ont confirmé des difficultés d'évolution de ce centre bourg face à la circulation de plus en plus intensive de poids lourds transitant vers les zones d'activités situées au sud immédiat du bourg de Trignac.

Les nuisances qui résultent de l'absence de desserte industrielle pour la Zone Altitude qui n'ont cessé de se développer depuis, concernent également le quartier de Bellevue à Montoir de Bretagne qui subit un trafic poids lourds intense sur les rues Henri Gautier et Saint-Exupéry.

Le développement et le renouvellement des quartiers du centre bourg de Trignac et de Bellevue sont donc conditionnés à la question d'une nouvelle desserte viaire pour désenclaver les zones industrielles et artisanales situées au Sud du centre de Trignac.

A ce titre, il s'avère nécessaire d'engager les acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du projet de desserte.

La Société IDEA, propriétaire des parcelles dénommées ci-après, a convenu de vendre ses terrains pour la somme de 44 387 euros.

Section	N°	Lieudit	Surface en m²
AS	74	Rte de Méan	22
AS	168	Rte de Méan	1 100
AS	171	Rte de Méan	46
AS	172	Rte de Méan	270
AS	175	Rte de Méan	20
AS	176	Rte de Méan	5 571
AS	181	Rte de Méan	1 970
AS	182	Rte de Méan	1 980
AT	57	Les Grains d'Eau d'en Haut	1 280
AT	58	Les Grains d'Eau	227
AT	61	Les Grains d'Eau	125
AT	60	Les Grains d'Eau	71

Cette acquisition est soumise aux conditions ordinaires et de droit ainsi qu'aux conditions suspensives d'usage et en particulier à la signature d'un contrat de marché d'exécution de travaux, lié à la réalisation d'une nouvelle desserte.

Le Bureau communautaire, régulièrement convoqué, délibère et :

- approuve l'opération d'acquisition aux conditions précisées ci-dessus,
- fixe à 44 387 euros hors frais et taxe, le prix d'achat des parcelles désignées dans le tableau ci-dessus,
- autorise le Président ou son représentant à signer la promesse de vente au nom et pour le compte de la Communauté d'Agglomération.

Le Président,
David SAMZUN

ADOpte A L'UNANIMITE

Ce document a été signé électroniquement

ACTE RENDU EXECUTOIRE
APRES TRANSMISSION EN PREFECTURE
LE :

ET AFFICHAGE
LE :
Le Président de la CARENE
Et par délégation le Vice-président
Jean-Jacques LUMEAU