

**Département de Loire atlantique – CARENE Saint Nazaire  
Agglomération**

Enquête publique unique ouverte du mercredi 5 février au jeudi 5 mars 2020 inclus  
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*

**Procès-verbal de synthèse remis le 17 mars 2020  
Aux représentants du maître d'ouvrage  
Par le commissaire enquêteur**

**Département de Loire Atlantique**  
**Communauté d'Agglomération de la Région Nazairienne et Estuaire - CARENE**  
**Communes de Trignac (44570) et de Montoir de Bretagne (44550)**

**Procès-verbal de synthèse 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 communes de Trignac et de Montoir de Bretagne »
- Préalable :
  - à l'autorisation environnementale au titre de l'article L 181-1 du code l'environnement avec dérogation « espèces et habitats protégés »
  - à la déclaration d'utilité publique
  - à la cessibilité de terrains nécessaires à la réalisation du projet

# **le sommaire du procès-verbal de synthèse**

## **1 Le 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

## 1 Le préambule

En application des dispositions de l'article R 123-8 du code de l'environnement, le soussigné, Michel MONIER, commissaire enquêteur :

- nommé par décision du tribunal administratif du 21 novembre 2019 (n°E19000267/44)
- désigné par arrêté préfectoral du 14 janvier 2020 (n°2020/BPEF/001)

porte à votre connaissance la synthèse des questions recueillies ou formulées à l'occasion de l'enquête publique unique relative au projet de « desserte alternative sur les communes de Trignac et de Montoir de Bretagne ».

L'enquête s'est déroulée conformément à la réglementation en vigueur du mercredi 5 février au jeudi 5 mars 2020 inclus, soit 30 jours consécutifs.

Concernant la publicité de l'enquête, en qualité de commissaire enquêteur, j'ai eu l'occasion de vérifier à deux reprises (les 5 et 14 février) la réalité des affichages sur site.

Concernant l'accès au registre d'enquête, le maître d'ouvrage n'a pas retenu la mise en œuvre d'un site et d'un registre dématérialisés, consultables à distance, modalités dématérialisées que la loi n'impose pas.

Aussi, conformément aux articles 2 et 6 de l'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête et durant celle-ci, le dossier et son registre ont été mis en ligne sur le site de la préfecture de Loire Atlantique ; ce dernier ne rend pas compte des mouvements ou consultations.

Pendant toute la durée de l'enquête, un dossier complet et un registre papier ont été mis à disposition du public dans chacun des hôtels de ville des communes de Trignac et de Montoir de Bretagne, aux horaires d'ouverture des mairies concernées.

Concernant les permanences du commissaire enquêteur, celles-ci se sont déroulées dans des bureaux situés en rez de chaussée des hôtels de ville des communes citées, et accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Le présent document constitue le Procès-Verbal de Synthèse prévu à l'article R123-18 du code de l'environnement et à l'article 6b (2ème alinéa) de l'arrêté préfectoral mentionné ci-dessus.

Il est établi en deux exemplaires , l'un destiné au maître d'ouvrage , en l'espèce la Communauté d'Agglomération de la Région Nazairienne et de l'Estuaire – ci-après dénommée CARENE - et l'autre pour le commissaire enquêteur.

En application du même article, le maître d'ouvrage doit adresser dans les 15 jours ses réponses, observations et compléments au maître d'ouvrage, dans le cadre d'un document communément dénommé « mémoire en réponse ».

Pour la bonne forme et pour faciliter son exploitation, il est convenu que les réponses, observations ... du maître d'ouvrage soient adressées au commissaire enquêteur

- en regard de chacune des thèmes et des questions abordés
- et par voie postale et par voie électronique.

Le « mémoire en réponse » sera bien entendu intégré et annexé au rapport du commissaire enquêteur.

## 2. L'enquête

### 2.1 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.

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 :

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

## 2.2 Le bilan quantitatif et première analyse sommaire

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...).

### 2.3 La méthode retenue

C'est, bien sûr, l'ensemble des observations qui a servi à la construction du présent procès-verbal mais pas exclusivement puisque certains questionnements résultent aussi :

- de la lecture du dossier
- d'avis émis et intégrés au dossier (Autorité Environnementale - MRAE, Conseil National de Protection de la Nature – CNPN )
- de quelques avis exprimés oralement par des personnes qui sont venues lors des permanences et qui n'ont pas souhaité déposer une contribution sur le registre papier.

### 3. les 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 »

#### 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 couts 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

## **4. l'analyse des contributions, les questionnements par thème**

### **4.1 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 dossier non technique avait été 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 ...

## **4.2 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 délibérante 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 celui-ci 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 ?

### 4.3 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 profil en long et plans d'aménagement que comprend le premier dossier nommé ci-dessus. Ainsi, 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 :**

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 ?

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 ?

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

#### 4.4 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 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 représenté 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 gênera 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 :**

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 ?

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

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

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 ?

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 ...) ?

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 ?

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 » ?

#### **4.5 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 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 :**

#### **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 ?

#### **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 ?

#### **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 ... ?).

## 4.6 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 à l'exception de l'une d'elle, et d' avis joints au dossier d'enquête, (notamment celui du CNPN).

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 apparait, 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 ERDF 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 gites (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 ses 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 :**

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

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

Quel est le zonage que le projet de PLU affecte au secteur du « Pre neuf » jouxtant la zone industrielle existante :

- quelle est sa portée juridique ?
- quel est le délai d'approbation du PLU ?

Concernant les chiroptères, dans sa réponse aux réserves posées par le CNPN, le maître d'ouvrage a pris un engagement sur une méthode : éclaircissement du site puis 1<sup>er</sup> passage fin 2019 suivi d'un 2<sup>d</sup> passage au printemps 2020.

Cette méthode a-t-elle été mise en œuvre ?

Si oui quels en sont les résultats ?

Si non , comment le maître d'ouvrage compte y pallier ?

si des habitats sont découverts quelles compensations seraient envisagées et où ?

.../...

.../...

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 ?

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 ?

#### **4.7 La contribution au changement climatique et à la transition énergétique**

Le projet, une fois les travaux réalisés (sur près de 2 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) à la fin de l'année 2019 ; ce dernier 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 ?

#### **4.8 Le suivi**

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 ?

#### **4.9 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 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 :**

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 ?

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 ?

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 ?

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 ?

Le présent procès-verbal de synthèse et les questions du commissaire enquêteur traduisent les préoccupations qui ressortent des contributions du public, des avis émis et joints aux dossiers soumis à enquête ainsi que de la lecture de ces mêmes dossiers.

Le présent procès-verbal ainsi que les précisions ou réponses fournies par le maitre d'ouvrage en réponses aux questions du commissaire enquêteur (encadrées sur fond bleu dans le présent document) seront insérés au rapport que le commissaire enquêteur établira dans le cadre de la mission qui lui a été confiée.

Ce rapport unique accompagné des conclusions du même commissaire enquêteur seront remis au(x) représentant.es de Mr le Préfet de Loire Atlantique dans le délai fixé par le code l'environnement et l'article 6b (4eme alinéa) de l'arrêté préfectoral du 14 janvier 2020, déjà mentionné .

Le présent procès-verbal a été remis aux représentants du maitre d'ouvrage, la CARENE, le 17 mars 2020

Signé Michel Monier

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'M' followed by a horizontal line that extends to the right and then curves back down to the left, crossing the 'M'.

commissaire enquêteur