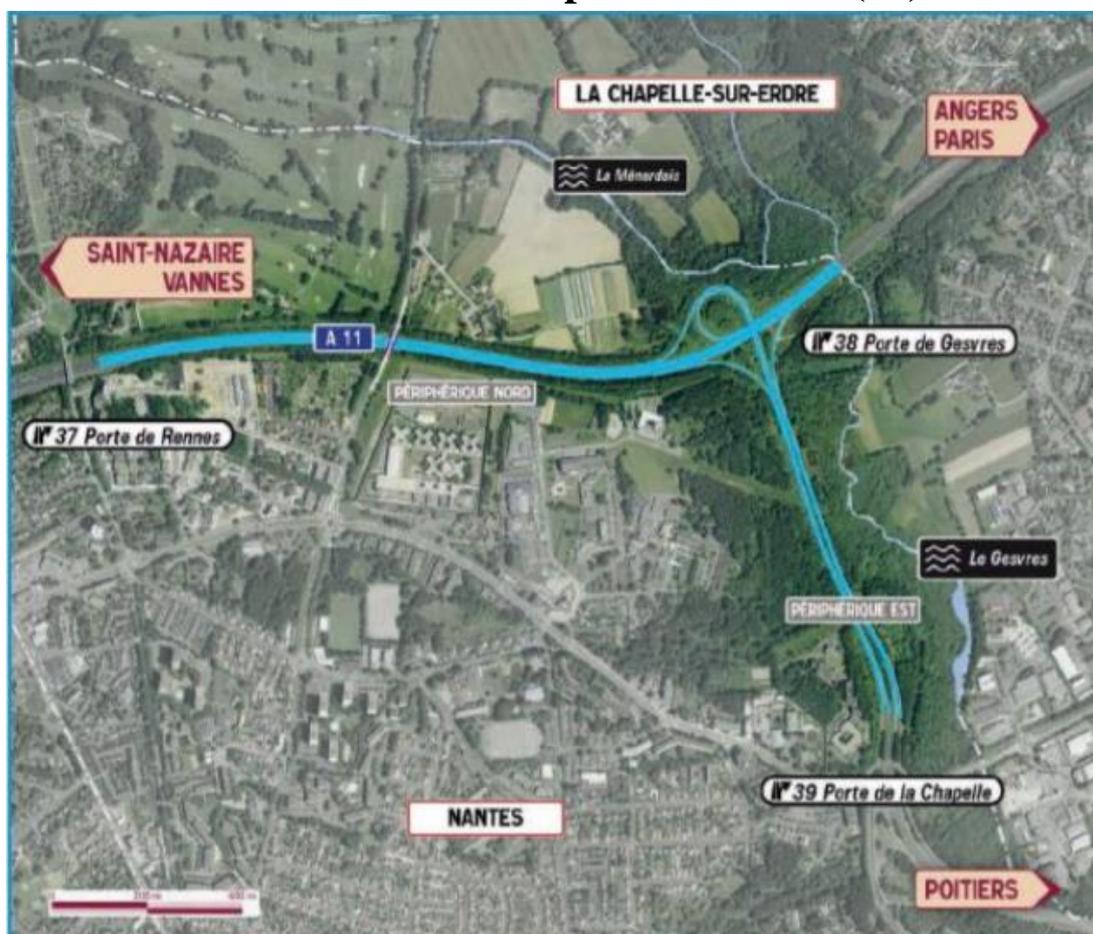


**Département de Loire atlantique – COFIROUTE
Villes de Nantes et de la Chapelle sur Erdre**

Enquête publique unique ouverte du 20 août au jeudi 30 septembre 2020 inclus
Par arrêté préfectoral du 30 juillet 2020 (n° 2020/BPEF/043)
Suivant décision du tribunal administratif du 08 juillet 2020
(N° E20000083/44)

**enquête unique concernant le projet d'aménagement de la porte de
Gesvres (liaison périphérique Est Nantais et autoroute A11) sur les communes de
Nantes et de la Chapelle sur Erdre (44)**



**Rapport et Conclusions remis le 4 novembre 2020
Aux représentant.es de l'Autorité Organisatrice (Préfecture 44)
Par la commission d'enquête
2eme partie : les conclusions**

Département de Loire Atlantique

Cofiroute

Communes de Nantes (44000) et de la Chapelle sur Erdre (44240)

Rapport et Conclusions de la Commission d'Enquête

Nommée sur décision du tribunal administratif décision en date du 08 juillet 2020

(N° E20000083/44)

Dans le cadre de l'enquête publique unique

- Qui s'est déroulée du jeudi 20 août au mercredi 30 septembre 2020 inclus
- Ouverte par arrêté préfectoral (n° 2020/BPEF/043) en date du 30 juillet 2020
- Concernant le projet d'aménagement de la porte de Gesvres (liaison périphérique Est Nantais et autoroute A11) sur les communes de Nantes et de la Chapelle sur Erdre
- Préalable :
 - à l'autorisation environnementale unique au titre de la loi sur l'eau avec dérogation « espèces protégées »
 - à la déclaration d'utilité publique des travaux nécessaires à la réalisation du projet
 - à la cessibilité des parcelles constituant l'emprise de l'opération

DEUXIEME PARTIE : LES CONCLUSIONS

Préambule : relatif aux mesures de protection liées à la COVID-19

En raison des circonstances exceptionnelles sanitaires relatives au coronavirus, l'article 12 de l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête stipule que « toute personne doit veiller au respect des mesures d'hygiène (dite barrières) et de distanciation sociale, et le cas échéant se conformer aux modalités pratiques mises en place par la mairie en raison de la crise sanitaire. Préalablement à tout déplacement il est conseillé de se renseigner auprès de la mairie afin de connaître ces modalités pratiques (éventuellement prise de rendez-vous, port du masque, se munir de son propre stylo...) ». Lors des permanences notamment, la commission a veillé à la mise en œuvre de ces mesures. Ainsi a-t-elle pu vérifier et la réalité des circuits organisés pour éviter au public tout retour sur ces pas et de croiser d'autres personnes à cette occasion, et la mise à la disposition du public, de flacons de gel hydroalcoolique en particulier à proximité des documents consultables et de l'écran disponible pour le public.

- 1. Avis et conclusions de la commission d'enquête sur la demande au titre du Code de l'environnement et de la loi sur l'eau et valant dérogation au titre des espèces protégés**
Pages 4 à 26
 - 1.1 Le contexte**
 - 1.1.1 Le projet
 - 1.1.2 L'enquête
 - 1.2 Participation du public et synthèse de l'analyse des observations**
 - 1.2.1 La participation du public
 - 1.2.2 Les observations du public
 - 1.3 Conclusions**
- 2. Avis et conclusions de la commission d'enquête sur la demande de déclaration d'utilité publique. Pages 27 à 41**
 - 2.1 Le contexte**
 - 2.1.1 Le projet
 - 2.1.2 L'enquête
 - 2.1.3 Les contributions
 - 2.2 Les problématiques et les analyses**
 - 2.2.1 La problématique
 - 2.2.2 L'analyse
 - 2.3 Conclusions**
- 3. Avis et conclusions de la commission d'enquête sur la demande de cessibilité de biens affectés par le projet. Pages 42 à 49**
 - 3.1 Le contexte**
 - 3.1.1 Le projet
 - 3.1.2 L'enquête
 - 3.2 Synthèse de l'analyse des observations**
 - 3.3 Conclusions**

1. AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA DEMANDE D'AUTORISATION AU TITRE DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LOI SUR L'EAU ET VALANT DEROGATION AU TITRE DES ESPECES PROTEGEES.

En application de l'Arrêté Préfectoral AP N° 2020/BPEF/043 du 30 juillet 2020, il a été procédé à une enquête publique unique pour le projet d'aménagement de l'échangeur de la Porte de Gesvres.

Cette enquête publique unique porte sur :

- l'autorisation environnementale unique (AEU) au titre des articles L181-1 et L181-2 du Code de l'environnement (loi sur l'eau et dérogation à l'interdiction de destruction des espèces protégées)
- la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) des travaux nécessaires à la réalisation du projet
- la cessibilité des parcelles constituant l'emprise de l'opération envisagée en vue de délimiter exactement les immeubles à acquérir par voie d'expropriation et d'identifier, de façon précise, les propriétaires et autres titulaires de droits concernés par le projet.

Les présentes conclusions se rapportent à l'Autorisation environnementale unique.

1.1 Le contexte

Dans le cadre du plan de modernisation des infrastructures 2010-2014, l'Etat et les Collectivités locales ont engagé un programme d'études et d'équipements du périphérique nantais qui a abouti à la définition d'un parti d'aménagement, ce dernier ayant été validé par le Ministère en charge des Transports le 18 octobre 2016. L'Etat a confié fin 2013 à Cofiroute, filiale du groupe Vinci et concessionnaire de l'Autoroute A11, la maîtrise d'œuvre et la maîtrise d'ouvrage de l'aménagement de l'échangeur de la Porte de Gesvres incluant les procédures administratives, jusqu'à la déclaration d'utilité publique. Dans le cadre du Plan d'Investissement Autoroutier (PIA d'août 2018), Cofiroute a été chargée du projet d'aménagement de la Porte de Gesvres.

1.1.1 Le projet

Cette opération d'aménagement du périphérique nantais, à l'intersection de la N844 (ou périphérique Est) et de l'autoroute A11 (constitutive du périphérique Nord) et localisée sur les communes de Nantes et de La-Chapelle-sur-Erdre, vise à assurer la continuité du périphérique à 2 x 2 voies entre la Porte de Rennes et la Porte de la Chapelle.

En effet, les bretelles de liaison actuelles à 1 voie fortement sollicitées et assurant les échanges entre le périphérique Nord et le périphérique Est, ne permettent pas d'écouler dans des conditions satisfaisantes et de sécurité les flux ; il en résulte des difficultés importantes de circulation et des congestions récurrentes observées notamment aux heures de pointe.

Le projet a fait l'objet d'une concertation publique préalable où une étude comparative de 4 variantes "A, B, C, D", et une analyse multicritères ont été présentées. L'aménagement retenu en final se fait à partir d'une version optimisée de la variante « D » qui limite les impacts environnementaux du projet.

Le coût global de l'opération estimé s'élève à un montant total de 47,9 M€ HT dont 3,9 M€ HT pour les mesures d'insertion environnementales. Le dossier de demande de principe a, quant à lui, été approuvé par Décision Ministérielle le 04 janvier 2019.

Description sommaire des aménagements

Le dossier de projet qui a été soumis à enquête publique prévoit les aménagements suivants :

- la modification des voies de liaison sur un linéaire de 3,3 km afin d'assurer les échanges entre :
 - o le périphérique Nord (Porte de Rennes A11) et le périphérique Est (Porte de la Chapelle N844) avec la création d'une bretelle de liaison à 2 voies (périphérique intérieur)
 - o le périphérique Est (Porte de la Chapelle N844) et le périphérique Nord (Porte de Rennes A11) avec la création d'une bretelle de liaison à 2 voies (périphérique extérieur)
 - o l'A11 et le périphérique Est avec la création d'une bretelle de liaison simplifiée à 1 voie
 - o le périphérique Est et l'A11 avec reprise de la bretelle à 1 voie existante
- la création d'une voie auxiliaire d'entrecroisement en périphérique intérieur entre la porte de Rennes et la porte de la Chapelle et en périphérique extérieur entre la porte de la Chapelle et la Porte de Rennes portant de fait les sections du périphérique à 2x3 ou 2x4 voies sauf à la hauteur de l'échangeur.

Ces nouvelles bretelles de liaisons et l'élargissement de l'autoroute A11 nécessitent :

- la déconstruction du pont PS04 existant sur l'échangeur de la Porte de Gesvres permettant de franchir l'A11 et la construction de 3 ponts :
 - o 1 pont pour la bretelle périphérique Est / périphérique Nord : pont de franchissement de l'autoroute A11
 - o 2 ponts pour la bretelle A11 vers le périphérique Est : 1 pont au-dessus des liaisons périphérique Nord / périphérique Est et 1 pont au-dessus de l'Autoroute A11
- la destruction du pont PS03 de la route de la Chapelle et la reconstruction d'un nouvel ouvrage en lieu et place intégrant de part et d'autre de celui-ci des bandes cyclables de 1,50 m de large.

Le projet intègre également des aménagements en faveur de l'environnement et de la santé publique :

- la modernisation des bassins de rétention et de traitement des eaux existants (BR1.2 / BR2), + la création d'un nouveau bassin de rétention dans la boucle de l'échangeur (BR1.1)
- la réalisation d'un mur anti-bruit de 365 m de long et de 3 mètres de haut, le maintien du merlon au droit de la Chambre d'agriculture par raidissement de talus, et la mise en œuvre d'isolation de façades
- la compensation au double de sa surface d'une zone humide de 1232 m² impactée par le projet (restauration d'une peupleraie et création d'une mare)
- des plantations, aménagements paysagers, reboisements, replantation de 171 arbres correspondant au déboisement nécessaire au déplacement de la ligne électrique haute tension
- la réalisation de clôtures de protection de la faune au niveau des bassins de rétention
- le réaménagement des abords après les travaux.

L'autorisation environnementale unique

Le projet d'aménagement de la Porte de Gesvres fait l'objet d'une demande d'autorisation environnementale unique (AEU) qui oblige à réaliser une enquête publique unique régie par le Code de l'environnement, dans le cas présent cette enquête est menée conjointement avec l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) et l'enquête parcellaire préalable aux arrêtés de cessibilité assujetties au Code de l'expropriation.

Le projet d'aménagement de l'échangeur de la Porte de Gesvres concerné, selon la nomenclature annexée à l'article R122-2 du Code de l'Environnement par la rubrique 6 relative aux infrastructures routières et la rubrique 32 relative aux lignes électriques aériennes en haute et très haute tension, est soumis à la procédure administrative d'examen au cas par cas ; compte tenu des caractéristiques, il a été décidé avec la Préfecture la réalisation d'une étude d'impact engageant le pétitionnaire à respecter l'ensemble de la procédure d'évaluation environnementale, notamment, la réalisation d'une étude d'impact, la soumission du dossier à l'Autorité environnementale et la réalisation d'une enquête publique.

L'autorisation environnementale permet de regrouper en une demande unique les autorisations administratives nécessaires au titre des différentes législations, et pour ce projet, la loi sur l'eau et les milieux aquatiques régie par les articles L214-1 et suivants du Code de l'environnement, la demande de dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces protégées régie par les articles L411-1 et L411-2 de ce même Code.

L'étude environnementale a été établie sous la responsabilité du Maître d'ouvrage Cofiroute, pilotée par ARCADIS et avec le concours de plusieurs bureaux d'études spécialisés (O.G.E et Ouest'Am pour l'environnement, VU d'ICI pour les paysages, EGIS et SCE pour l'acoustique, CEREMA pour le trafic).

Le dossier d'enquête publique unique

Le dossier comporte en application du Code de l'Environnement et du Code de l'Expropriation, quatre volumes constitués de différentes pièces en format A3 ainsi que les avis obligatoires tel que repris dans sommairement dans le tableau ci-après.

| N° Volume | N° Pièce | Description sommaire | Nbre Pages |
|---|--|---|-------------------|
| 0 | | Guide de lecture | 15 |
| 1 | Pièce A | Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives | 14 |
| | Pièce B | Plan de situation | 3 |
| | Pièce C | Notice explicative | 35 |
| | Pièce D | Plan général des travaux | 4 |
| 2 | Pièce E | Résumé non technique de l'étude d'impact | 48 |
| | Pièce F | Etude d'impact et document d'incidence Natura 2000 | 464 + 29 |
| | | Annexe 1 : étude O.G.E. | Annexe 381 |
| | Pièce G1 | Dossier d'Autorisation unique au titre des installations, ouvrages, travaux, et aménagements au titre de la Police de l'Eau | 106 |
| Pièce G2 | Dossier de Demande de Dérogation au titre des Espèces / Habitats | 107 | |
| 3 | Pièce H1 | Avis du Conseil National de la protection de la Nature | 28 |
| | Pièce H2 | Mémoire en réponse de VINCI Autoroutes à l'Autorité | 171 |
| | Pièce I | Bilan de la concertation publique | 23 |
| 4 | Pièce J | Enquête parcellaire | 9 |
| Avis obligatoires | | Autorité environnementale / Conseil National de la Protection de la Nature CNPN / SAGE Estuaire de la Loire | 35 |
| Nombre total de pages au format A3 | | | 1507 pages |

LES AVIS OBLIGATOIRES - (Observations de l'Autorité Environnementale (AE) – du Conseil National de la Protection de la Nature – du SAGE Estuaire de la Loire)

L'avis de l'autorité environnementale

Avant l'ouverture de l'enquête, l'Autorité Environnementale a émis un avis délibéré le 8 juillet 2020 sur la qualité de l'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. La synthèse de cet avis est résumé ci-après.

L'AE considère que les éléments relatifs à l'eau et aux milieux naturels sont globalement de bonne facture et didactiques. Le projet fait l'objet d'une démarche d'évitement et de réduction qui vise à limiter le plus possible les incidences sur les milieux naturels.

L'AE a émis des recommandations portant sur :

- la réactualisation de l'étude d'impact prenant en compte le projet d'aménagement du périphérique Nord entre les portes d'Orvault et de Rennes mis en service en juillet 2020 et réalisé

sous maîtrise d'ouvrage DREAL des Pays de la Loire, et le projet d'aménagement de la Porte de Gesvres afin de traiter les effets et de définir des mesures pour l'ensemble des aménagements

- la localisation des installations de chantier, des espaces de stockage des matériaux et des déblais et le traitement de leurs impacts
- la mise en œuvre de mesures de compensation complémentaires concernant les milieux boisés détruits en termes de surfaces, localisation, fonctionnalités
- une analyse des effets de l'augmentation des trafics, à l'échelle globale du projet entre les portes d'Orvault et de la Chapelle pour l'ensemble des secteurs habités le long du périphérique Nord en termes de bruit, qualité de l'air, santé humaine, émissions des gaz à effet de serre
- la mise en œuvre de mesures de réduction à la source (limitation de vitesse...) et de mesures de protection pour les immeubles, points noirs de bruit, exposés à des niveaux sonores diurnes et nocturnes au-delà des seuils réglementaires
- les interactions entre le projet et l'urbanisation de la métropole
- la mise en œuvre de mesures complémentaires agissant sur la réduction de la part des modes motorisés individuels en accord avec les objectifs du Plan de Déplacement Urbain
- le volet relatif aux consommations énergétiques et aux émissions de gaz à effet de serre qui doivent être examinées de plus près.

Réponse du Maître d'ouvrage à l'avis de l'Autorité Environnementale

Dans un mémoire en réponse daté du " 31 juillet 2020", le maître d'ouvrage a répondu de façon très détaillée aux recommandations de l'AE.

Sur le sujet de la réactualisation de l'étude d'impact prenant en compte les aménagements de l'ensemble du périphérique Nord entre les portes d'Orvault de Rennes et de Gesvres, il est expliqué que le projet d'aménagement sous maîtrise d'ouvrage DREAL, et que le projet d'aménagement porté par COFIROUTE ne font pas partie d'un même programme.

Il s'agit de deux projets physiquement et fonctionnellement indépendants l'un de l'autre, de deux opérations conçues, construites et exploitées indépendamment et qui ne constituent pas un seul et même projet au sens du code de l'environnement (art. L122-1). En conséquence, les incidences sur l'environnement ne sont pas évaluées dans leur globalité. Néanmoins, répondant à la recommandation n°12, le mémoire en réponse présente un tableau récapitulatif des effets spécifiques sur les principaux enjeux environnementaux pour chacun des deux projets d'aménagement et sur les mesures prévues associées ; ce tableau montre une prise en compte homogène et un traitement cohérent de ces enjeux par les deux maîtres d'ouvrage.

L'avis du Conseil National de la Protection de la Nature

De la même manière, le CNPN a émis un avis délibéré avant l'ouverture de l'enquête publique le 17 février 2020 sur la prise en compte par le projet des enjeux environnementaux. Le CNPN, nonobstant l'intérêt indéniable du projet d'aménagement de l'échangeur de la Porte de Gesvres, émet un avis défavorable à la demande d'autorisation environnementale compte tenu des lacunes importantes relevées dans le dossier de demande de dérogation des espèces protégées. Cet avis défavorable prononcé reste temporaire tant que n'auront pas été fournis ou établis :

- une liste des espèces végétales présentes par type d'habitat

- les raisons de la non prise en compte du sauvetage des stations de Lavatère en arbre, Mélilot-officinal et Peucedan des marais
- une cartographie des Espaces Boisés Classés permettant d'apprécier l'impact des travaux
- une quantification nette des types de milieux compensés dans la zone restreinte et une clarification des milieux naturels détruits (14,2 ha ou 6,3 ha)
- une quantification et localisation des couples reproducteurs avérés ou potentiels de cinq espèces patrimoniales contactées d'oiseaux (Chardonneret élégant, Linotte mélodieuse, Verdier d'Europe, Gobe mouche gris, Fauvette grisette), ainsi que de la Bouscarle de Cetti
- une quantification des pertes de couples reproducteurs avérés ou potentiels pour les espèces d'oiseaux protégées induites par les travaux et superficies d'habitats de reproduction et d'alimentation perdues, notamment dans le faisceau des nouvelles bretelles
- une quantification et localisation des mesures de gestion de la Fauvette grisette dans le périmètre restreint
- une ou plusieurs zones de compensation des superficies nettes d'habitats perdus selon un ratio minimal de 2 à trouver en dehors de la zone restreinte, tant pour :
 - les espèces protégées non patrimoniales des boisements
 - que pour les besoins spécifiques des six espèces patrimoniales d'oiseaux identifiées, avec description de la biodiversité déjà présente sur les sites de compensation
- un engagement concret type ORE avant travaux, concernant la ou les zones de compensation à proposer hors zone restreinte pour une durée minimale de 30 ans
- une quantification et une destination et localisation des remblais excédant éventuellement le bilan net des terrassements.

Réponse du Maître d'ouvrage à l'avis du Conseil National de la Protection de la Nature

Dans un mémoire en réponse daté de 31 juillet 2020, le maître d'ouvrage a répondu de façon très précise à chacune des observations présentées ci-dessus.

L'avis du SAGE Estuaire de la Loire

Le dossier a fait l'objet d'un avis délibéré du bureau de la Commission Locale de l'Eau (CLE) qui se prononce favorablement au projet, le 17 janvier 2020.

Cette instance souligne que le dossier d'autorisation environnementale doit également référencer divers documents (Plan d'Aménagement et de Gestion Durable...).

1.1.2 L'enquête

L'ensemble de la procédure, sous la forme d'une enquête publique unique (autorisation environnementale unique, DUP et enquête Parcellaire), s'est déroulé dans les locaux de la Direction du Cadre de Vie et des Solidarités de la mairie de la Chapelle-sur-Erdre (siège de l'enquête) et à la mairie-annexe Nantes-Nord pendant 42 jours consécutifs, du jeudi 20 août 2020 à 9h00 au mercredi 30 septembre 2020 à 17h00 inclus, dans les conditions définies dans l'Arrêté Préfectoral AP N°2020 /BPEF/043 du 30 juillet 2020.

Cette durée d'enquête de 42 jours consécutifs a été souhaitée par la commission d'enquête afin que les usagers de l'agglomération nantaise disposent d'un mois complet (hors période réputée vacances estivales et à fortiori en cette période de crise sanitaire) pour prendre connaissance du projet et faire part de leurs éventuelles observations.

Préparation de l'enquête

Cette enquête a fait l'objet de deux réunions préliminaires de travail avant l'ouverture d'enquête :

- l'une organisée avec l'Autorité organisatrice le mardi 27/07/2020 en la Préfecture de Nantes avec la présence de Mme Marie-Anne Roncière (Chef du bureau des procédures environnementales et foncières-Préfecture 44),

- et l'autre avec le maître d'ouvrage Cofiroute (Mr Bon, Chef de service Echangeurs Cofiroute) et la maîtrise d'œuvre ARCADIS (Mr Giret, - Directeur de projets), le mercredi 28/07/ 2020.

Les pièces du dossier d'enquête publique unique (AEU, DUP et parcellaire) pour mise à disposition du public dans les locaux de la Direction du Cadre de Vie et des Solidarités de la Mairie de la Chapelle-sur-Erdre (siège de l'enquête) et de la mairie-annexe Nantes-Nord ont été vérifiées et les registres d'enquête associés ont été cotés et paraphés par la commission d'enquête dans les services de la Préfecture de la Loire-Atlantique le mercredi 28 juillet 2020.

Visites de reconnaissance des lieux

Deux visites des lieux ont été réalisées :

- le jeudi 20/08/2020 sous la conduite du maître d'ouvrage et de la maîtrise d'œuvre. Cette visite a été réalisée à partir de deux points de vue préalablement sélectionnés : les ouvrages PS02 et PS03 surplombant les 2 côtés de l'autoroute A11, section allant vers la Porte de Rennes à l'Ouest et section allant vers la Porte de Gesvres à l'Est

- le jeudi 03/09/2020 à l'initiative des 3 membres de la commission d'enquête sur l'ensemble des sections du périphérique intérieur et du périphérique extérieur entre les Portes de la Chapelle et de Gesvres, et les Portes de Gesvres et de Rennes en vue de repérer plus concrètement l'emplacement des ouvrages de franchissement existants et prévus par le projet, les bassins de rétention, les lotissements, les immeubles et boulevards adjacents...

Information du public - publicité et affichages de l'enquête :

En application de l'article 9 de l'Arrêté Préfectoral du 30 juillet 2020 :

- l'enquête unique a fait l'objet d'insertions dans chacune des éditions de Ouest France et de Presse Océan des 4 et 21 août 2020, soit plus de 15 jours avant l'ouverture de l'enquête avec un rappel dans les 8 premiers jours de celle-ci

- l'avis d'enquête publique a été publié par voie d'affiches au format A2 dans les mairies des deux communes concernées et sur les lieux de l'opération, dans le même délai de 15 jours avant et pendant toute la durée de celle-ci.

Les membres de la commission ont eu l'occasion de contrôler la réalité de l'affichage sur site pour une partie des 60 panneaux attestés par huissier et le maître d'ouvrage, en particulier ceux situés aux abords immédiats des ouvrages de franchissements de l'autoroute A11 et du « périphérique-Est ». Ils ont également eu l'opportunité de s'assurer de la réalité des messages diffusés sur les panneaux à

messages variables (dits PMV) ou les bandeaux autoroutiers d'informations, en particulier les 25, 26 et 30 août et 3, 5, 18, 20 et 30 septembre 2020 pour ceux situés immédiatement de part et d'autre de la Porte de Gesvres (tant sur l'A 11 aux abords des sortie 25 et porte 37 que sur le périphérique-Est) et à proximité de la barrière du péage d'Ancenis.

L'avis d'enquête a également été publié sur le site internet des services de l'Etat en Loire-Atlantique à l'adresse <http://loire-atlantique.gouv.fr>.

Accès aux dossiers et registres d'enquête :

En application du code de l'environnement, de l'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête unique (notamment ses articles 2, 3, 6...) et durant cette dernière :

- le dossier a été mis en ligne pendant toute la durée de l'enquête sur le site de la préfecture de Loire Atlantique (<http://loire-atlantique.gouv.fr> - rubriques publication, puis publication légale, puis enquête publique)
- un dossier complet (AEU, DUP et parcellaire) et un registre ont également été mis à disposition du public en version papier et sur un poste informatique dédié dans chacune des communes, assiette du projet, aux horaires d'ouverture des services concernés, à savoir la mairie annexe Nantes Nord (41 route de la Chapelle sur Erdre) et la direction du Cadre de Vie et des Solidarités de la Chapelle sur Erdre (24 rue de l'Europe)
- une adresse électronique dédiée (porte-de-gesvres@enquetepublique.net) a été créée pour permettre au public de faire part de façon dématérialisée et donc à distance (*en sus du registre électronique*) de ses éventuelles observations
- conformément aux dispositions de l'arrêté préfectoral sus visé, le maître d'ouvrage a mis en œuvre un site permettant d'accéder à l'ensemble du dossier numérisé afférent au projet et un registre dématérialisé, consultables à distance à l'adresse <http://porte-degesvres.enquetepublique.net/> ; la loi n'impose pas ces modalités dématérialisées mais elles sont apparues opportunes au regard des usages des ouvrages routiers affectés par le projet, lesquels desservent l'agglomération nantaise au bénéfice majoritaire des mouvements pendulaires (domicile-travail ...).

Les membres de la commission d'enquête, à chacun de leurs passages et lors de leurs permanences, ont pu vérifier la complétude des différentes pièces du dossier physique, des registres d'enquête publique et de leurs annexes, ainsi que le bon fonctionnement des moyens matériels (poste informatique) installés permettant au public de consulter le dossier dématérialisé. Les vérifications effectuées n'ont pas identifié de problème de dégradation ni des dossiers, ni des registres d'enquête.

Réunions d'échanges :

La commission d'enquête a sollicité des réunions d'échanges avec les services de l'Etat, Nantes Métropole, les élus de la Chapelle-sur-Erdre et du quartier Nantes-Nord et le bureau d'études CEREMA :

- le 20/08/2020 - Nantes Métropole : Mme Bénédicte Levionnais, Directrice du département des déplacements Métropole et Mr Guillaume Le Denmat, Direction des Investissements et de la Circulation
- le 20/08/2020 - CEREMA : Mr Damien Courbe, chef de groupe mobilité
- le 09/09/2020 - DREAL des Pays-de-la-Loire : Mr Lemoing Stéphane : Service Intermodalité Aménagement Logement et Mr Floch Eric : Service Intermodalité Aménagement Logement

- le 09/09/2020 - Mairie de la Chapelle-sur-Erdre : Mr Roussel, maire de La chapelle, Mme Andromaque (1ere adjointe), Mme Guillou (directrice des services du cadre de vie et des solidarités)
- le 24/09/2020 - Quartier Nantes Nord : Pascal Bolo, 7^{ème} Adjoint mairie de Nantes, Adjoint de quartier Nantes Nord.

Les permanences de la commission d'enquête :

Au nombre de sept, celles-ci se sont déroulées dans les bureaux des services, à savoir :

- la direction du Cadre de Vie et des Solidarités de la Chapelle sur Erdre qui accueillait le siège de cette enquête (24 rue de l'Europe),
- la mairie annexe Nantes-Nord (41 route de la Chapelle sur Erdre).

Trois d'entre elles se sont déroulées dans les locaux de la mairie annexe Nantes-Nord (les 27/08, 9 et 25/09), les quatre autres (les 20/08, 5, 14 et 30/09), dont la première et la dernière, ont eu lieu au siège de l'enquête (direction du Cadre de Vie et des Solidarités à la Chapelle-sur-Erdre).

A la demande de la commission, l'une d'elle a été organisée un samedi.

L'enquête s'est déroulée dans de bonnes conditions et sans aucun incident conformément aux prescriptions de l'Arrêté Préfectoral, des textes réglementaires et procédures en vigueur et aucune contribution n'a dû faire l'objet d'une « modération ».

PV de synthèse des observations et mémoire en réponse du Maître d'ouvrage

Le vendredi 09 octobre 2020 après-midi, la commission d'enquête a remis et commenté, le procès-verbal de synthèse des observations recueillies pendant la durée de l'enquête en les locaux ARCADIS de Saint-Herblain, à Mr BON (Chef de service Echangeurs Cofiroute), et ce, en la présence de la maîtrise d'œuvre ARCADIS (Mr GIRET, Directeur de projets et Mme REMOUE en charge des dossiers réglementaires).

Le samedi 24 octobre 2020, le Président de la commission d'enquête a reçu par courrier recommandé avec AR et le vendredi 23 octobre 2020 a reçu par courriel, le mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage.

A l'expiration du délai d'enquête, les registres d'enquête « papier » ont été clos et signés par le président de la commission d'enquête tel que prescrit dans l'article 6 de l'arrêté préfectoral n° 2020/BPEF/043.

1.2 Participation du public et synthèse de l'analyse des observations

1.2.1 La participation du public

La fréquentation du public sur les deux lieux de permanence, à la direction du Cadre de Vie et des Solidarités de la Chapelle sur Erdre, et à la mairie annexe Nantes-Nord, peut être qualifiée de relativement faible en considération du nombre d'habitants dans le périmètre des bassins de vie concernés :

- 83 personnes se sont présentées lors des permanences parmi lesquelles :
 - o 32 personnes ont consigné leurs observations sur le registre d'enquête papier ouvert à la direction du cadre de vie et des solidarités de la mairie de la Chapelle-sur-Erdre

- 12 personnes ont consigné leurs observations sur le registre d'enquête papier ouvert en mairie annexe de Nantes-Nord.

Par ailleurs, le total brut des contributions intégrées au registre dématérialisé s'élève à 342 desquelles, il convient de déduire 19 contributions qui font doublon et une contribution " vide".

A noter, en sus, que 4 contributions reçues après la clôture d'enquête n'ont pu être prises en compte.

Selon les statistiques fournies sur la consultation du dossier mis en ligne et établies par type de documents, le plan général des travaux a été téléchargé 1047 fois, le plan de situation 708 fois, la notice explicative 539 fois, et le résumé non technique 340 fois et l'étude d'impact environnementale 207 fois.

Les personnes qui se sont présentées lors des permanences sont issues de différents publics :

- résidents de l'agglomération Nantaise avec une part significative de personnes résidant à la Chapelle-sur-Erdre
- 5 responsables d'entreprises
- des présidents ou représentants de collectifs ou d'associations :
 - Nature et Jardins de Nantes-Nord
 - Association Place au Vélo
 - Collectif du Hameau de l'Angle Chaillou
 - Collectif Citoyens Ecologistes de Nantes-Nord
 - Collectif Solidarités Ecologie du canton de la Chapelle-sur-Erdre
 - Association des Entreprises de la Chapelle-sur-Erdre « ECE ».

En ce qui concerne la participation du public à distance on relèvera les contributions suivantes :

- Les maires de Carquefou, Sucé-sur-Erdre, Mauves-sur-Loire, Thouaré-sur-Loire
- la Maire de Carquefou
- le Maire de la Chapelle-sur-Erdre
- le groupe « Europe Ecologie Les Verts » et de l'Association « AVEC Nantes »
- un groupe d'élu.es de la Chapelle-sur-Erdre
- le groupe « la Chapelle en Action ».

Il est observé que les contributions ont été déposées principalement par des résidents de l'agglomération nantaise et qu'une trentaine ne disposent pas d'une origine géographique identifiable.

1.2.2 Les observations du public

Après traitement la commission d'enquête a identifié parmi les 342 contributions : 29 avis défavorables au projet, 76 avis favorables implicites ou explicites et près de 240 neutres.

Une grande majorité de contributions portent sur :

- les caractéristiques du projet (le nombre de voies, les voies auxiliaires d'entrecroisement, les voies réservées au transport en commun, la nature des revêtements de chaussée...).

- l'organisation temporaire des déplacements liés à la fermeture des passages supérieurs de franchissement de l'A11 existants (pont PS03 de la RD 69 route de la Chapelle, pont PS04 de l'échangeur de la Porte de Gesvres),
- la durée trop importante des travaux et leurs conséquences au quotidien (interruptions et difficultés de circulation, itinéraires de déviation) et sur les mesures de compensation jugées insuffisantes
- les impacts économiques négatifs du projet sur les entreprises aux abords de l'A11...

Ces désagréments temporaires dénoncés font l'objet de la part des contributeurs de demandes de mesures complémentaires d'accompagnement (pont ou passerelle provisoire, navette pour la desserte des jardins familiaux, renforcement des transports en commun, aménagement de liaisons douces, gratuité du péage de Vieilleville, navette fluviale, aménagement des boulevards adjacents...).

Les observations formulées par le public sur le thème de l'environnement portent sur les principaux sujets suivants :

- la crainte d'une augmentation de la pollution de l'air et des nuisances sonores dues à l'amélioration et à une augmentation de la capacité de l'infrastructure autoroutière existante et qui générera une augmentation du trafic automobile
- des demandes de mesures de protection vis-à-vis de ces nuisances par la mise en œuvre de divers dispositifs anti-bruit (murs anti-bruit, revêtement à haute performance acoustique, limitation de vitesse...)
- la destruction d'une zone humide de 1232 m² qu'il est prévu de compenser à hauteur de 2500 m² par restauration et reconversion d'une peupleraie en aulnaie
- la destruction de 4 ha de boisements et 6 ha de végétation et de terres maraîchères, certes compensés par 14 ha mais qui restent à trouver
- la préservation de la qualité paysagère du Hameau de l'Angle Chaillou.

Quelques observations particulièrement négatives s'élèvent contre :

- un projet aux conséquences néfastes et immédiates (destruction de boisements, terres maraîchères, zone humide) et un mépris de l'environnement où les peupleraies, boisements au niveau du fond de vallon de la Ménardais sont qualifiés de sans intérêt particulier
- un projet au détriment de la préservation des espèces et de la biodiversité et en contradiction avec les orientations nationales et locales en matière d'écologie
- un projet en contradiction avec les orientations :
 - o de la loi de transition énergétique et de limitation des émissions de gaz à effet de serre
 - o du Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE, orientations n°13 et n°15)
- un projet générateur d'une augmentation du trafic au détriment de la qualité de l'air, de la lutte contre le réchauffement climatique, d'une baisse du bilan carbone.

Une observation récurrente et hors champ de la demande d'Autorisation environnementale unique :

- le risque d'inondation dues aux crues du Gesvres sur la section du périphérique entre la Porte de la Chapelle et la Beaujoire (hors périmètre de l'opération d'aménagement).

1.3 Conclusions

En conclusion, et pour toutes les raisons ci-dessus développées, la commission d'enquête, désignée par décision du Président du Tribunal Administratif de Nantes n° E20000083/44 du 08 juillet 2020 pour exécuter l'enquête publique unique concernant le projet d'aménagement de l'échangeur de la Porte de Gesvres sur les communes de Nantes et de la Chapelle-sur-Erdre,

Après avoir vu et analysé les documents mentionnés ci-dessous :

- l'Arrêté préfectoral n° 2020/BPEF/043 du 30 juillet 2020 prescrivant du jeudi 20 août au mercredi 30 septembre 2020, l'enquête publique unique susvisée
- les pièces du dossier d'enquête unique couvrant l'autorisation environnementale unique (l'étude d'impact, la loi sur l'eau, la demande de dérogation espèces protégées), la déclaration d'utilité publique (DUP), la cessibilité des parcelles constituant l'emprise de l'opération
- l'Avis d'ouverture de l'enquête publique unique paru à deux reprises par voie de presse
- l'Avis d'ouverture de l'enquête publique affiché du 31 juillet 2020 au 30 septembre 2020 (pour la ville de la Chapelle-sur-Erdre) inclus et du 4 août 2020 au 30 septembre 2020 inclus (pour la ville de Nantes mairie annexe de Nantes-Nord), ainsi qu'en différents lieux de l'emprise du projet et du territoire communal comme en atteste le certificat du Maître d'ouvrage daté du 23 octobre 2020.
- les observations portées par les instances et les services de l'Etat reçues avant l'ouverture de l'enquête (l'Autorité Environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable « CGEDD », le Conseil National de la Protection de la Nature « CNPN », la Commission Locale de l'Eau du Schéma d'aménagement et de gestion des eaux Estuaire de la Loire)
- les observations portées par le public et versées sur le registre d'enquête dématérialisé
- les attestations d'affichage établies par les Maires des communes concernées et le certificat du responsable de projet
- le mémoire en réponse du Maître d'ouvrage au procès-verbal de synthèse des observations du Public,

Considérant l'Enquête de demande d'Autorisation environnementale unique, concomitante à l'Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et à l'enquête parcellaire préalable aux arrêtés de cessibilité pour le projet d'aménagement de l'échangeur de la Porte de Gesvres, qui a été organisée et qui s'est déroulée conformément aux dispositions des textes législatifs et réglementaires en vigueur, ainsi qu'aux prescriptions de l'Arrêté Préfectoral N°2020/BPEF/043 du 30 juillet 2020.

Considérant l'information du public dont les modalités ont permis à la population d'être correctement informée sur le projet d'aménagement de l'échangeur de la Porte de Gesvres et de s'exprimer sur la mise en place de ce projet, notamment :

- Les mesures de publicité mises en œuvre à travers les annonces légales en application de l'article R112-14 du Code de l'Expropriation et de l'Arrêté Préfectoral du 20 juillet 2020,
- Les formalités d'affichage dans les mairies de la Chapelle-sur-Erdre, et mairie annexe Nantes-Nord, ainsi que sur les lieux de l'opération, avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci, en application de l'article R112-15 du Code de l'Expropriation et de l'Arrêté Préfectoral du 20 juillet 2020, et comme en témoignent les rapports de constat d'Huissiers ainsi que les attestations des Maires et du Maître d'ouvrage,

- La mise en ligne de l’avis d’ouverture de l’enquête publique sur le site internet des services de l’Etat en Loire-Atlantique à l’adresse : <http://loire-atlantique.gouv.fr> plus de 15 jours avant la date d’ouverture de cette enquête à partir 31 juillet 2020 et pendant toute la durée de celle-ci jusqu’au mercredi 30 septembre 2020,
- Les autres formes optionnelles de publicité et d’outils de communication mises en œuvre ont permis d’élargir l’information du public sur l’existence et le contenu de l’enquête publique (panneaux à messages variables, bandeaux autoroutiers, mise à disposition d’une vidéo sur tablette dans les mairies...),
- La mise à disposition du dossier d’enquête publique et du registre dématérialisé pendant toute la durée de l’enquête,
- la mise en place d’un même dossier d’enquête publique sur support papier et sur un poste informatique dédié :
 - o dans les locaux de la Direction du cadre de vie et des solidarités de la mairie de la Chapelle-sur-Erdre (siège de l’enquête)
 - o à la mairie annexe de Nantes-Nord.

Considérant le dossier d’enquête publique, en particulier

- Le dossier d’autorisation environnementale unique mis à la disposition du public, est dans sa composition, conforme aux dispositions législatives et réglementaires applicables au projet et définies par le Code de l’Environnement (article R123-8). Sur la forme, le dossier est dense, globalement bien structuré, utilement complété par un guide de lecture et une notice explicative qui le rendent plus facile d’accès.
- Le périmètre pris en compte qui permet raisonnablement de mesurer les impacts du projet. Le mémoire en réponse à l’Autorité Environnement présente notamment un tableau récapitulatif des effets spécifiques des principaux enjeux environnementaux pour les projets Etat (périphérique Nord) et Cofiroute (Porte de Gesvres).
- L’étude d’impact sur les riverains et l’environnement est élaborée conformément aux articles L122-3 et R122-5 du Code de l’environnement ; celle-ci est complétée par un résumé non technique.
- Les inventaires de terrain, faune et flore présentés dans le dossier puis complétés par le mémoire en réponse, et qui ont fait l’objet de nombreux passages (plus de 60) sont de qualité et bien illustrés. La commission d’enquête relève également avec intérêt la partie de l’étude qui porte sur les plantes invasives recensées dans la zone d’étude, les cartographies associées, les précautions et les mesures prises contre leur dissémination (sujet non abordé par les services consultés ni les contributeurs à l’enquête publique).

Considérant la qualité et le cadre de vie susceptible de résulter des nuisances sonores, du paysage, de la qualité de l'air, de la transition énergétique...

En ce qui concerne les nuisances de bruit :

En phase exploitation

- les nuisances acoustiques induites par l'amélioration de l'infrastructure seront limitées et surveillées après la mise en service, selon les dispositions réglementaires en vigueur, par la réalisation de deux campagnes de mesures pour s'assurer de l'efficacité des dispositifs de réduction de bruit mis en œuvre. En cas de dépassement des seuils admissibles, de nouvelles mesures de réduction des nuisances seront envisagées.
- l'étude d'impact qui présente une analyse récepteur par récepteur, complétée par le mémoire en réponse avec une analyse de l'infrastructure sur deux tronçons homogènes recense et prévoit la protection des bâtiments exposés à une augmentation significative du niveau de bruit, supérieure à 2dB(A) entre la situation de référence et la situation projet ; cette étude prend en compte un horizon de calcul à partir des trafics à la date de mise en service + 20 ans (2044).
- aucune habitation impactée par le projet ne sera soumise à cet horizon 2044, à un niveau de bruit dépassant les seuils réglementaires de 65 dB(A) en période diurne et 60 dB(A) en période nocturne.
- la commission d'enquête relève les mesures réglementaires et supplémentaires de réduction du bruit suivantes recourant à un traitement à la source et à l'isolation de façades des bâtiments localisés dans les zones de bruit critique :
 - o création d'un écran acoustique de 365 m x 3 m haut à l'angle Chaillou permettant de protéger les rez-de-chaussée de tout le lotissement
 - o maintien du merlon au droit de la Chambre d'Agriculture par raidissement de talus et dispositifs de clouage
 - o mise en œuvre d'une isolation de façade pour le 1^{er} étage de 2 habitations (1 angle Chaillou, l'autre à l'avenue des Eglantiers)
 - o une isolation de façade pour 6 habitations avenue du Levant ; la commission retient également avec intérêt que les tours du Bout des Landes (rues de Brest et de Camaret) situées dans un environnement sonore non modéré ont déjà fait l'objet de travaux d'isolation de façade entre 2011 et 2014, et qu'aucun établissement sensible n'est situé dans l'aire d'étude
 - o la mise en œuvre d'un revêtement de haute performance acoustique sur l'ensemble du linéaire entre les Portes de Rennes, de Gesvres et de la Chapelle.
- la réalisation du projet induit un impact positif sur les nuisances sonores existantes au niveau des Boulevards Cassin et Einstein.

En phase travaux :

L'étude présente les mesures de réduction des nuisances sonores temporaires générées dans la phase chantier par la circulation des poids lourds, et l'utilisation des engins de chantier :

- conservation du merlon existant au droit de l'Angle Chaillou jusqu'à la construction de l'écran acoustique
- implantation des installations et matériels de chantier à l'écart des habitations
- utilisation de matériels et engins homologués et insonorisés

- optimisation des mouvements des engins et véhicules, limitation de l'usage des avertisseurs sonores, etc...

Concernant l'atteinte paysagère et la pollution visuelle

Le choix d'une version optimisée de la variante « D » avec notamment le resserrement des rayons en plan des branches de l'échangeur, l'adoption d'une technologie de raidissement des talus et la reconstruction de l'ouvrage d'art PS03 permet d'éviter des emprises supplémentaires sur des zones humides, les plans d'eau Est et Ouest de l'exploitation maraîchère, les jardins familiaux ainsi que la destruction de merlons phoniques et de leurs plantations et la destruction de haies le long du golf.

Compte tenu de l'apport de nouvelles plantations dans l'emprise du projet, des aménagements paysagers, des reboisements prévus en compensation, l'atteinte paysagère est minimisée et ne paraît pas réellement préjudiciable.

Des mesures de création, de reconstitution et/ou de renforcement des franges végétalisées, arbustives et boisées, de conservation des talus boisés, de reprise ou de création d'effets de modelés, d'un "mur végétalisé" notamment au niveau du secteur de l'Angle Chaillou limiteront la perception de l'infrastructure autoroutière depuis ces quartiers riverains et préserveront la qualité paysagère.

Le projet d'aménagement de la Porte de Gesvres n'impacte pas directement ni même indirectement des éléments patrimoniaux, des sites d'intérêt inscrits ou classés, hormis deux zones humides à reblayer de faible superficie (1232 m²) réparties en deux secteurs, l'une constituée d'une prairie humide à l'Angle Chaillou, et l'autre d'une saulaie inondée à l'Ouest des Mottes qu'il est prévu de compenser fonctionnellement et à 200%. Le projet est cohérent avec les éléments caractéristiques du paysage local. La replantation de 171 arbres en vue de réduire l'impact lié au dévoiement de la ligne électrique RTE et la mise en place d'un pylône de type monopode en remplacement d'un pylône classique de type treillis minimisera l'impact sur le paysage.

Le projet intègre le principe de mettre en œuvre un programme de gestion et de suivi environnemental, à court, moyen et long terme, des zones humides à restaurer et des zones de compensation proposées pour la faune et la flore dont les modalités et les indicateurs restent à définir ; la commission d'enquête retient avec intérêt que pour assurer ce suivi différents organismes locaux ont été consultés et que 9 occurrences sur 30 ans sont considérées à compter de la fin des travaux pour les années : n, n+1, n+3, n+5, n+10, n+15, n+20, n+25, n+30.

En termes de consommation d'espaces agricoles exploitées, l'emprise du projet n'affecte qu'une seule parcelle en bordure du périphérique existant sur une surface limitée de 0,28 ha sans conséquence majeure sur le fonctionnement et l'activité de l'exploitation.

Concernant la qualité de l'air. Sur ce thème, le mémoire en réponse du Maître d'ouvrage à l'AE ne reprend pas explicitement la recommandation afférente aux émissions et à leurs horizons ; il y répond cependant indirectement et en partie dans le cadre du tableau concernant la recommandation qu'il a numéroté 15 dans son mémoire en réponse.

En phase exploitation

- si l'augmentation du trafic engendrée par le nouvel aménagement sera source d'une augmentation des émissions polluantes, celle-ci reste à nuancer ; en effet, l'augmentation de ces émissions pourrait être largement compensée d'une part, du fait de l'amélioration de la fluidité et de l'écoulement du trafic, et d'autre part, du fait des progrès technologiques, de l'évolution de la réglementation sur les émissions, et du renouvellement du parc automobile ; de ce point de vue, le projet d'élargissement de l'infrastructure, et en dépit de l'augmentation du trafic prévisible, n'est pas en contradiction avec les objectifs de lutte contre la pollution atmosphérique, ni avec les orientations définies dans les documents de planification et de gestion de la qualité de l'air (SRCAE, PPA de Nantes Saint-Nazaire, PCET de Nantes Métropole...)

- il apparaît que le projet d'aménagement de la Porte de Gesvres aura sur certains secteurs des effets positifs sur la qualité de l'air liés à la décongestion et au report de trafic tels les Boulevards Cassin et Einstein adjacents

- la réalisation du mur anti-bruit au niveau de l'Angle Chaillou contribuera à réduire les concentrations en polluants en faveur des habitations de ce secteur

- en référence aux données complémentaires présentées dans le mémoire en réponse du Maître d'ouvrage à l'avis de l'AE, résultant d'une campagne de mesures des polluants particuliers (PM10, PM2,5) et du dioxyde d'azote (NO₂) dans l'air ambiant et dans les sols réalisée en mars 2020 sur une station située à proximité de l'A11 et sur une station témoin, la commission retient avec intérêt que :

- l'ensemble des concentrations relevées restent faibles et inférieures aux valeurs limites définies par la réglementation et les normes de la qualité de l'air en vigueur
- les mesures n'ont pas permis de mettre en évidence une influence notable des émissions de l'Autoroute A11.

- le mémoire en réponse du Maître d'ouvrage au Procès-Verbal de synthèse des observations indique que :

- une mise à jour de l'étude "Air" a été réalisée sur les bases de la note technique de février 2019 en vigueur qui annule et remplace la note annexée à la circulaire du 25 février 2005 et qui prend en compte l'ensemble des polluants exigés et les horizons retenus (état initial, date de mise en service 2024 et date de mise en service + 20 ans soit 2044)
- les résultats confirment pour ces horizons une baisse des émissions malgré l'augmentation de trafic en raison, comme indiqué ci-dessus (1^{er} alinéa), de la mise en circulation de véhicules moins polluants et du renouvellement du parc automobile
- l'augmentation des émissions induites (+ 25%) par l'augmentation de la capacité routière du périphérique Nord et Est, est largement absorbée (- 40%) du fait de la baisse de trafic sur les voies secondaires adjacentes.

- des compléments d'études et 2 campagnes de mesures ont été réalisées en mars et septembre 2020 prenant en compte l'ensemble des traceurs de risques dont l'arsenic et les voies d'exposition par inhalation et ingestion compte tenu de la présence des jardins familiaux et des zones de maraîchage

- le volet sanitaire de l'étude d'impact qui évalue les effets de la pollution de l'air sur la santé, met en évidence l'absence d'impact du projet sur les populations environnantes exposées, ainsi que des risques sanitaires acceptables même pour le scénario majorant correspondant à l'établissement

sensible le plus exposé aux émissions de polluants (la Plaine de jeux des Basses Landes située à proximité de la Porte de Rennes).

En phase Chantier

L'étude présente les mesures de limitation de la dispersion des poussières de la pollution atmosphérique issues des opérations de terrassement, de transfert, de chargement / déchargement des matériaux par la mise en œuvre des actions suivantes :

- contrôle de la propreté et de la sécurité des accès de chantier
- interruption des opérations par vents > 40 km/h
- interdiction de brûlage de toute nature
- aspersion des pistes de circulation des engins et véhicules de chantier et des sols par temps sec et lors des opérations de terrassement en cas de vent fort
- bâchage des camions
- stockage des matériaux à l'abri des vents dominants...

Concernant la transition énergétique

Le dossier d'enquête publique, via le mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale, présente un bilan prévisionnel détaillé des consommations énergétiques pour la durée complète du chantier et des émissions de GES qui laissent entendre que le Maître d'ouvrage sera attentif au suivi de la consommation d'énergie pendant le chantier.

Des actions de réduction des émissions de GES répondant aux objectifs de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (août 2015) sont proposées dans le cadre de la lutte contre le réchauffement climatique : réemploi sur site des matériaux de déblais, utilisation d'acier recyclé, d'enrobé recyclé, de béton bas carbone, recyclage des déchets métalliques, recyclage des déchets verts...

Considérant l'organisation du chantier et de la gestion des matériaux, des déblais et des déchets

Le maître d'ouvrage met en place une organisation générale et de coordination des travaux de manière à limiter les conséquences dommageables du projet sur l'environnement :

- un Plan Général de Respect de l'Environnement (PGRE) définissant les modalités d'exécution du chantier, de contrôle et de surveillance à mettre en œuvre en vue de la protection des milieux naturels est intégré dans les contrats de travaux des entreprises
- les entreprises titulaires de ces marchés sont tenues d'établir un Plan de Respect de l'Environnement (PRE) détaillant les mesures environnementales mises en œuvre et qui devra être validé par le coordonnateur environnemental de la maîtrise d'œuvre et d'ouvrage
 - les entreprises titulaires des marchés de travaux devront produire un Plan d'Assainissement provisoire à soumettre à l'avis de l'Agence Française pour la Biodiversité
 - les mesures environnementales sont suivies par un chargé d'environnement qualifié de l'entreprise et surveillées par un coordonnateur environnement désigné par le Maître d'ouvrage et le Maître d'œuvre.

Les installations de chantier, les zones de dépôts temporaires et les pistes provisoires devront être situées hors des zones écologiques à enjeux (majeurs, forts, assez forts) et sont proscrites dans la zone inondable du Gesvres.

Le chantier organise la gestion des déchets d'activités et de l'infrastructure : aménagement d'une zone spécifique de stockage, mise en place d'une collecte sélective et de tri des déchets inertes, banals et dangereux, évacuation régulière des déchets vers les filières agréées, interdiction d'enfouissement et de brûlage des déchets ; la traçabilité des différents flux de tous les déchets est assurée par un système de bordereau de suivi des déchets.

Le chantier organise la gestion des terres végétales et des matériaux de déblais :

- Le projet a pour objectif de réutiliser au maximum in-situ les terres végétales et matériaux de déblais et de revaloriser les matériaux sortants excédentaires en fonction de leurs caractéristiques géotechniques et agronomiques (réutilisation des déblais pour un projet extérieur, revalorisation de terres agricoles). Pour ce faire, les entreprises consultées doivent présenter un plan de valorisation des déblais excédentaires extraits, sachant que les bases de données sur les sites industriels et les sols (BASIAS et BASOL), et les analyses de sol réalisées dans l'emprise des travaux par le bureau d'études TERRA INNOVA ne recensent aucune zone potentiellement polluée.

- La commission d'enquête retient que des discussions sont en cours avec la SEMITAN en ce qui concerne le chantier d'interconnexion des lignes 1 et 2 du Tramway nantais à proximité de la porte de Gesvres et qui est déficitaire en matériaux de remblai (besoin estimé entre 55 000 et 70 000 m³).

Le projet adhère donc aux objectifs de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte en ce qui concerne notamment la lutte contre les gaspillages, la promotion de l'économie circulaire et du développement durable ; la réduction de la production de déchets, le réemploi et la valorisation des matériaux de déblais concourent, en effet, à la préservation des ressources naturelles et des matières premières primaires ou transformées ; l'enjeu est donc bien de faire du déchet une ressource pour limiter son impact sur l'environnement.

Considérant la Gestion des eaux pluviales et l'impact du projet sur les milieux naturels

Le projet fait le choix d'optimiser la gestion des eaux pluviales et de préserver les milieux naturels :

- en privilégiant, sur les secteurs de l'Angle Chaillou et de la Chambre d'agriculture, le principe de gestion par séparation des eaux pluviales des bassins versants naturels (BV3, BV4, BV5) de celles issues des ruissellements sur la plateforme de l'infrastructure, et par le biais de la mise en œuvre des techniques d'assainissement suivantes :

- pour les eaux de ruissellement de la plateforme autoroutière, mise en place de collecteurs dimensionnés pour des pluies de fréquence décennale et dirigées vers 3 bassins de rétention également dimensionnés pour une période de retour décennale et permettant le stockage et un traitement des eaux avant rejet régulé à 3l/s/ha maximum dans le milieu naturel

- pour les eaux pluviales des bassins versants naturels extérieurs à l'emprise routière interceptés, mise en place de réseaux d'assainissement acheminant les eaux vers les exutoires naturels du Gesvres dimensionnés pour des événements pluvieux d'occurrence centennale

- en retenant, sur les secteurs de la Plaine des sports et de la Porte de Rennes, le principe d'assainissement routier actuel qui collecte ensemble les eaux de ruissellement issues de la plateforme autoroutière et des bassins versants naturels (BV1, BV2), ensuite dirigées pour traitement vers le bassin de rétention BR1.2 de Cofiroute en bordure de l'A11 avant d'être rejetées dans le Gesvres
- en prévoyant les moyens d'entretien et de surveillance des ouvrages en exploitation (suivi des dispositifs de collecte et de traitement des eaux de la chaussée, curage des bassins de décantation, faucardage des fossés, maniabilité des systèmes d'obturation...).

Le choix d'une version optimisée de la variante « D » avec notamment le resserrement des rayons en plan des branches de l'échangeur, limite l'impact du projet sur les zones humides : le projet détruit une surface totale de 1232 m² de zones humides qu'il est prévu de compenser, en accord avec la réglementation du SDAGE Loire-Bretagne et le SAGE de l'Estuaire de la Loire, fonctionnellement et à 200% ; il s'agit de convertir une peupleraie en aulnaie-frênaie à proximité du projet, sur le territoire du SAGE et de créer une mare au sud de la Ménardais, qui par ailleurs, fait l'objet de mesures de suivi sur 30 ans (faune, flore, habitat, niveau de la nappe).

L'étude hydraulique montre que le projet d'aménagement de la Porte de Gesvres n'a aucune incidence sur le champ d'expansion des crues du Gesvres

Le projet n'a pas d'incidence sur les sites Natura 2000 de « l'Estuaire de la Loire et de la Vallée de la Loire de Nantes aux Ponts-de-Cé » compte tenu de leur éloignement, et dont le plus proche « les Marais de l'Erdre » est à 3,7 km du projet ; l'aire d'étude n'est pas concernée par des périmètres de protection ZPS (zones de protection spéciales), ZSC (zones de conservation spéciales), SIC (sites d'intérêt communautaire), arrêté de protection de biotope ni par une réserve ou un espace naturel sensible.

L'emprise du projet n'est pas concernée par la ZNIEFF de type I dite « Vallée de Gesvres » et le projet n'a pas d'incidence sur les trois autres ZNIEFF situées à proximité de l'aire d'étude :

- ZNIEFF de type I dite « Rives de l'Erdre à la Houssinière et à l'embouchure du Cens »
- ZNIEFF de type II dite « Vallée et Marais de l'Erdre »
- ZNIEFF de type II dite « Vallée du Cens ».

Pendant la période des travaux :

- aucun rejet direct dans le milieu naturel n'est autorisé, aucune intervention dans le lit mineur des cours d'eau n'est envisagée, tout accès aux zones humides hors emprise du projet est interdite et tout stockage de matériaux, installations de chantier, pistes provisoires sont proscrits dans la zone inondable du Gesvres.
- des mesures de précaution performantes seront prises pour éviter les risques de pollution accidentelle par des hydrocarbures, des huiles et des rejets de fines par ruissellement dans le milieu récepteur :
 - o réalisation d'un réseau d'assainissement provisoire évolutif (rigoles) selon l'avancement du chantier avec mise en place de bassins de décantation régulièrement curés, et répondant

aux prescriptions du guide « Bonnes pratiques environnementales - protection des milieux aquatiques en phase chantier » de l'Agence Française pour la Biodiversité

- réalisation des travaux de mise à niveau des bassins BR1.2 et BR2 existants en période sèche de façon à éviter le pompage des eaux de marnage et leur rejet dans le milieu naturel.
- Il convient, par ailleurs, de rappeler l'obligation pour les entreprises titulaires des marchés de travaux, d'établir un Plan d'Assainissement provisoire à soumettre à l'avis l'Agence Française pour la Biodiversité comme indiqué au chapitre « organisation de chantier ».

Considérant les écosystèmes naturels (espèces faune et flore protégées)

Il s'agit d'un projet d'amélioration d'une infrastructure existante qui opère à des choix de programmation et de conception via la méthode des mesures ERC (éviter, réduire, compenser) en vue de minimiser et de maîtriser les atteintes portées sur les écosystèmes naturels et la biodiversité, par exemple :

- le choix d'une version optimisée de la variante « D » de moindre impact avec un resserrement des rayons en plan des branches de l'échangeur, limite l'impact du projet et permet même de préserver deux sites de reproduction des amphibiens en préservant les plans d'eau Est et Ouest et les serres agricoles de l'exploitation maraîchère de l'Angle Chaillou
- le procédé mis en œuvre de raidissement des talus permet de réduire l'emprise des travaux et en conséquence de préserver 1,5 ha de friches herbeuses et de plantations mixtes de feuillus le long de l'A11, avec la faune présente
- la reconstruction de l'ouvrage d'art de la route de la Chapelle sur son emplacement actuel permet d'éviter des emprises supplémentaires sur des parcelles en partie occupées par des jardins familiaux et de préserver les haies le long de la D69, etc...

Le projet a fait l'objet d'inventaires écologiques de terrain successifs très précis réalisés à différentes échelles (aire d'étude restreinte, aire d'étude étendue, aire d'influence) qui ont été menées entre 2013 et 2015 puis complétées en 2017 ; ces prospections ont permis d'identifier les éléments remarquables et ont donné lieu à l'établissement de cartographies qui définissent la localisation des enjeux faunistiques sur l'ensemble de la zone d'étude (au total 51 sites à enjeux faunistiques dont 5 sites majeurs)

La zone restreinte ne comporte pas, selon ces prospections de sites à enjeux majeurs localisés sur les cartographies, et ne recense aucune espèce végétale légalement protégée.

En phase travaux, afin de réduire les effets négatifs du projet sur le milieu naturel des mesures d'atténuation et de reconstitution du potentiel biodiversité sont proposées, par exemple :

- prise en compte des cycles biologiques des espèces, et réalisation des travaux de défrichage en dehors des périodes de sensibilité et d'activité des groupes faunistiques
- protection des habitats voisins du chantier par mise en place de clôtures infranchissables sur les sites à enjeux, balisage des milieux...
- captures et transferts d'espèces (amphibiens, reptiles), réalisation des travaux sur les bassins hors période d'activités, création de 2 mares

- prévention des risques de pollution et colmatage des cours d'eau par réalisation d'un réseau d'assainissement provisoire évolutif et mise en place de bassins décanteurs (voir ci-dessus)
- pose de gîtes artificiels pour les chauves-souris au niveau du nouvel ouvrage
- déplacement d'un vieil arbre favorable au Grand Capricorne en dehors de la zone des travaux au lieu-dit de la Géraudière
- sensibilisation des entreprises intervenantes et suivi du chantier par un écologue.

Les risques de dérangement de la faune apparaissent faibles, les risques de perte d'individus sont qualifiés de faibles et de modérés en ce qui concerne les amphibiens et les reptiles ; les risques de destruction de sites de reproduction ou de repos sont qualifiés de faibles sinon nuls.

En phase exploitation, le risque de mortalité par collision ou écrasement est qualifié de modéré pour les oiseaux, de faible pour les chauves-souris ; pour les mammifères terrestres le risque est identique à celle de la situation actuelle.

Le Maître d'ouvrage assure mettre en œuvre les démarches de compensation suivantes offrant aux espèces des conditions favorables à leur cycle de vie et à leurs déplacements :

- la compensation fonctionnelle et à 200% des deux zones humides impactées à hauteur de 1232 m² par le projet au sein du territoire
- la replantation de 171 arbres en vue de réduire l'impact lié au dévoiement de la ligne électrique RTE
- la compensation à 200% des habitats favorables à l'avifaune nicheuse cible impactés (5,44 ha) et la compensation à 100% des surfaces impactées entre les voies, les friches herbeuses et talus de bord de route (4,07 ha) ; sur ce sujet la commission d'enquête retient que :
 - o 10,70 ha ont été identifiés au sein du périmètre du projet
 - o deux sites de propriété Cofiroute sur le secteur de Cahéreaux, hors périmètre du projet, à fort potentiel et d'une superficie totale de 4,90 ha (pour 4,25 ha demandé) ont été sélectionnés, puis soumis le 16 octobre 2020 à l'avis de la DDTM.

Considérant la compatibilité du projet avec les documents de planification

En ce qui concerne le SDAGE Loire Bretagne et le SAGE Estuaire de la Loire

L'opération d'aménagement est respectueuse du cycle de l'eau, les équipements et mesures mises en place permettent de répondre aux enjeux et aux orientations :

- o - du SDAGE Loire Bretagne 2016-2021 (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux) et en particulier avec les orientations suivantes (règle 11) :
 - o prévenir le ruissellement et la pollution des eaux pluviales dans le cadre des aménagements (3D1)
 - o réduire les rejets d'eaux de ruissellement dans les réseaux d'eaux pluviales (3D2)
 - o traiter la pollution des rejets d'eaux pluviales (3D3).
- du SAGE Estuaire de la Loire (Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux de 2009) et en particulier avec les dispositions des règles suivantes (règle 11) :

- protection des zones humides (règle 1)
- niveaux de compensation suite à la destruction des zones humides au double de la surface, près du projet, au sein du territoire du SAGE (règle 2)
- limitation des ruissellements et de l'érosion des sols " compensation de la destruction de haies, talus..." (règle 10)
- incidences du projet sur le risque inondation et atteinte de bon état écologique (règle 11)
- gestion des eaux pluviales " débit de fuite 3l/s/ha" (règle 12)
- gestion quantitative de la ressource en eau superficielle (règle 14)

En ce qui concerne le SCoT (Schéma de Cohérence territoriale) de la métropole Nantes-Saint-Nazaire, le projet répond l'un des objectifs "d'apaiser le réseau routier", le projet vise à fluidifier la circulation, réduire les congestions routières de la Porte de Gesvres et améliorer le temps de parcours des usagers.

En ce qui concerne le PLUm (Plan Local d'Urbanisme Métropolitain) exécutoire depuis le 23 avril 2019, celui-ci prend en considération le projet d'aménagement de la Porte de Gesvres.

En ce qui concerne le SRCE des Pays de la Loire (Schéma Régional de Cohérence Ecologique 2015), le projet d'aménagement de la Porte de Gesvres ne provoque pas de coupure sur les composantes de continuité écologique régionale. Les impacts sur la trame bleue (cours d'eau du Gesvres, de la Ménardais et de la Petite Censive), sur la trame verte boisée et la trame herbeuse sont qualifiés de faible.

En ce qui concerne Le SRCAE de la région des Pays de la Loire (Schéma Régional Climat Air Energie 2015) et le Plan Climat de Nantes Métropole :

Le trafic supplémentaire à l'état projeté, s'il induit une augmentation générale des émissions, celles-ci n'induiront pas selon les modélisations, de dépassement des seuils réglementaires définis pour la qualité de l'air ; les efforts de réduction de la pollution de la qualité de l'air d'origine routière relève de l'introduction de nouvelles normes nationales d'émission des polluants, du progrès technologique et du renouvellement du parc automobile.

Les seuls leviers d'action en phase d'exploitation en faveur de leur diminution concernent l'amélioration de l'efficacité énergétique des moyens de transport motorisés, abstraction faite du développement des modes de transports alternatifs à la voiture, et les paramètres liés à l'entretien du réseau (fréquences et quantités de remplacement des dispositifs de sécurité et des revêtements).

Le projet ne propose pas de compensation à l'artificialisation supplémentaire des sols.

Considérant les observations du public et du mémoire en réponse

Le mémoire en réponse prend en compte l'intégralité des observations recensées dans le procès-verbal de synthèse des observations remis le 09 octobre 2020. Il répond à l'ensemble des observations concernant la demande d'autorisation environnementale, par exemple :

- l'application de la note technique du 22 février 2019 dans le cadre d'une nouvelle étude « Air » n'a pas d'incidence significative sur les résultats des émissions de polluants déterminés selon l'ancienne note méthodologique abrogée de février 2005, ni sur les conclusions portées dans le dossier d'enquête publique ; l'étude démontre même la baisse des émissions malgré un trafic en augmentation

- les données de trafic prises en compte dans les études de la qualité de l'air correspondent bien à celles établissant la situation initiale à 2015 sans projet DREAL et sans projet Cofiroute ainsi qu'à celles des situations de référence 2024 et 2044 avec projet DREAL et sans projet Cofiroute, avec projet DREAL et projet Cofiroute

- la pertinence de restaurer une ancienne peupleraie en aulnaie-frênaie

- la prise en compte effective dans l'étude des niveaux de bruit de l'élévation des bretelles d'échange au niveau de la boucle de l'échangeur de la Porte de Gesvres

- la confirmation que les modélisations des niveaux de bruit déterminés sur 2 tronçons homogènes à l'horizon de la mise en service 2024 + 20 ans ont été établies à partir des données de trafic correspondant aux situations de référence 2024 et 2044

- la mise en œuvre d'un enrobé à haute performance acoustique, comme réalisé entre les Portes d'Orvault et de Rennes sur tout le linéaire du projet d'aménagement de la Porte de Gesvres

- la plantation de 171 sujets au titre des compensations liées aux travaux de déplacement de la ligne RTE sur les parcelles proposées par la ville de la Chapelle-sur-Erdre

- la confirmation de l'absence d'impact des travaux sur le peucedan des marais

- la réalisation d'un inventaire complémentaire sur les chiroptères en période hivernale

- la confirmation que l'implantation de la nouvelle ligne RTE n'est pas située dans un passage de vols d'oiseaux et de chauves-souris et ne nécessitant donc pas la réalisation d'une étude de terrain

- des éléments d'information sur les surfaces nettes artificialisées dans le cadre de l'opération d'aménagement malgré l'absence de compensation surfacique « désartificialisée ».

La commission d'enquête unanime

émet un AVIS FAVORABLE à l'Autorisation environnementale unique au titre de la loi sur l'eau avec dérogation espèces protégées, SOUS RESERVE que le Maître d'ouvrage compense les surfaces nettes artificialisées (soit 1,4 ha) sur des espaces proposés par Nantes Métropole ou les communes d'assiette du projet.

2. AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA DEMANDE DE DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE.

En application de l'Arrêté Préfectoral AP N° 2020/BPEF/043 du 30 juillet 2020, il a été procédé à une enquête publique unique pour le projet d'aménagement de l'échangeur de la Porte de Gesvres.

Cette enquête publique unique porte sur :

- l'autorisation environnementale unique (AEU) au titre des articles L181-1 et L181-2 du Code de l'environnement (loi sur l'eau et dérogation à l'interdiction de destruction des espèces protégées)
- la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) des travaux nécessaires à la réalisation du projet
- la cessibilité des parcelles constituant l'emprise de l'opération envisagée en vue de délimiter exactement les immeubles à acquérir par voie d'expropriation et d'identifier, de façon précise, les propriétaires et autres titulaires de droits concernés par le projet.

Les présentes conclusions se rapportent à la demande de déclaration d'utilité publique.

2.1. Le contexte

Long de 42 km, à 2 x 2 voies sur la quasi-totalité du parcours, le périphérique nantais est classé en réseau routier national et assure la continuité de grands itinéraires nationaux ; il dessert également de grands équipements (port maritime, aéroport Nantes-Atlantique, stade de la Beaujoire...) et distribue les circulations indispensables au fonctionnement de l'agglomération nantaise.

La société Cofiroute exerce la maîtrise d'ouvrage du projet d'aménagement de la Porte de Gesvres en application d'un décret du 28/8/2018 qui approuve le dix-huitième avenant à la convention passée entre l'Etat et Cofiroute pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes.

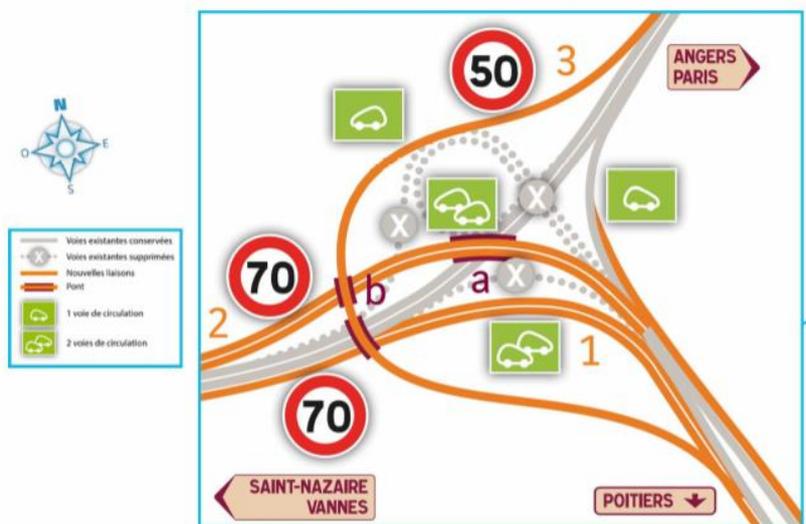
Cet avenant porte engagement de la société Cofiroute à réaliser l'opération dénommée « A 11- aménagement de l'échangeur de la Porte de Gesvres ».

2.1.1 Le projet

Le projet vise à assurer la continuité du périphérique à 2 x 2 voies, entre la Porte de Rennes et la Porte de la Chapelle. Les aménagements portent sur les sections courantes de l'A11 et de la N844, ils incluent la reconfiguration de l'échangeur de la Porte de Gesvres.

Le schéma ci-après, extrait de la notice explicative (page 10 de la « pièce C ») illustre les principaux aménagements projetés au terme de la « variante D optimisée » qui a été retenue et fait l'objet du dossier soumis à enquête publique :

- 1 Créer une nouvelle liaison à 2 voies pour relier le périphérique Nord au périphérique Est.
 - 2 Créer une nouvelle liaison à 2 voies pour relier le périphérique Est au périphérique Nord.
 - 3 Créer une liaison simplifiée entre l'A11 et le périphérique Est.
- a La construction d'1 pont pour franchir l'autoroute A11.
 - b La construction de 2 ponts au-dessus des 2 liaisons périphérique Nord / périphérique Est et de l'autoroute A11.



Ainsi, le projet d'aménagement de la Porte de Gesvres organise la création :

- de deux nouvelles liaisons à deux voies pour relier le périphérique Nord au périphérique Est et la déconstruction des bretelles auxquelles elles se substituent,
- d'une nouvelle liaison pour relier l'A11 et le périphérique Est dans le sens nord-sud et l'adaptation de la bretelle d'accès dans le sens sud-nord.

Ces liaisons nécessitent la construction de trois ponts.

Il organise également :

- des adaptations des sections existantes du périphérique. Ainsi, alors que les sections actuelles du périphérique sont à 2 x 2 voies entre la Porte de Gesvres et les Portes de Rennes et de la Chapelle, ces aménagements conduisent à l'ajout d'une, voire deux voies d'insertion ou d'entrecroisement sur toute la longueur des deux tronçons, conduisant de fait à des sections d'au moins 2 x 3 voies de la porte de Rennes à la Porte de La Chapelle,
- la construction de 3 nouveaux ponts dont celui (après démolition) assurant la continuité de la départementale 69,
- l'allongement du pont qui franchit le Gesvres
- le déplacement d'un pylône électrique et donc de la ligne haute tension.

Enfin les vitesses seraient comme actuellement de 70 km/h sur le périphérique-Est et de 90 km/h sur le périphérique-Nord et relevées sur la quasi-totalité des bretelles (actuellement 30km/h) : 50 km/h pour les échanges entre l'A11 et le périphérique Est et 70 km/h sur le périphérique à la hauteur de la Porte de Gesvres.

Le projet intègre également des aménagements en faveur de l'environnement et de la santé publique :

- l'extension et la modernisation des deux bassins de rétention existant à l'est (BR1.2 / BR2) et la création d'un nouveau bassin dans la boucle de l'échangeur au nord de l'A11 (BR1.1)

- la réalisation d'un mur anti-bruit de 365 m de long et de 3 mètres de haut, le maintien du merlon au droit de la Chambre d'agriculture par raidissement de talus, et la mise en œuvre d'isolation de façades
- la compensation au double de sa surface d'une zone humide de 1232 m² impactée par le projet (restauration d'une peupleraie et création d'une mare)
- des plantations, aménagements paysagers, reboisements, replantation de 171 arbres correspondant au déboisement nécessaire au déplacement de la ligne électrique haute tension
- la réalisation de clôtures de protection de la faune au niveau des bassins de rétention
- le réaménagement des abords après les travaux.

Par ailleurs et en raison des interruptions de circulation résultant de la construction d'ouvrages mentionnées ci-dessus, le projet développe plusieurs perspectives offrant pendant ces interruptions des modalités alternatives de déplacement.

Ces perspectives visent essentiellement à renforcer l'offre de transport collectif par une augmentation des fréquences des lignes 96 et 85 et à offrir la possibilité d'un abonnement pour accéder à l'autoroute A11 depuis le péage de Carquefou.

Compte tenu de l'importance de ces interruptions, notamment :

- 14 mois pour la D69 qui reçoit environ 8000 véhicules/jours (source AURAN),
- 18 mois pour la bretelle de raccordement de l'A11 (en venant de Paris) au périphérique-Est, laquelle reçoit quotidiennement 5500 véhicules/jours, la commission d'enquête considère que ces perspectives font partie intégrante du projet.

Le coût du projet est évalué à 57 499 000€ TTC ; il se décompose ainsi (en € hors taxe, valeur mai 2016) :

| | |
|----------------------------------|------------|
| . Etudes et direction de travaux | 3 418 000 |
| . Acquisitions et frais annexes | 1 800 000 |
| . Travaux | 38 825 000 |
| . Mesures environnementales | 3 873 000 |
| Soit un TOTAL HT de | 47 916 000 |

A défaut de calendrier précis, le dossier soumis à enquête publique présente le phasage suivant :

Phase 0 préparatoire : débroussaillage, déboisement, accès et pistes de chantier, déviation fibre optique ...

Phase 1 préalable : élargissement du périphérique Nord en intérieur et extérieur, modification de la ligne RTE, déblai de la future liaison périphérique Nord – périphérique Est, démolition du PS3 et construction des culées du PS3bis, construction des appuis sud des PS4bis et PS4ter.

Phase 2 travaux : Travaux du périphérique Nord, construction de la pile centrale du PS3bis, du tablier, des superstructures, et rétablissement de la route de la Chapelle-sur-Erdre, construction de l'écran phonique en crête de déblai de périphérique Nord extérieur, construction de la déviation provisoire pour continuité de la liaison périphérique Est vers périphérique Nord, terrassement de la bretelle A11 Paris vers périphérique Est, élargissement du PI5 sur le bras

secondaire du Gesvres, construction des appuis Nord des PS4bis et PS4ter, Elargissement du périphérique Est intérieur.

Phase 3 travaux et ouvrages : construction de la liaison périphérique Est vers périphérique Nord, assemblage et lançage des tabliers des PS4bis et PS4ter, aménagement de la bretelle existante périphérique Est vers A11 Paris, élargissement du périphérique Est extérieur.

Phase 4 achèvement : fin des travaux de la bretelle A11 Paris vers périphérique Est, fin des travaux de chaussées sur A11, démolition du PS4 existant au dessues de l'A11

2.1.2 L'enquête

Le dossier d'enquête est composé des pièces désignées ci-dessous :

| N° Volume | N° Pièce | Description sommaire | Nbre Pages |
|---|----------|---|---------------------------------------|
| 0 | | Guide de lecture | 15 |
| 1 | Pièce A | Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives | 14 |
| | Pièce B | Plan de situation | 3 |
| | Pièce C | Notice explicative | 35 |
| | Pièce D | Plan général des travaux | 4 |
| 2 | Pièce E | Résumé non technique de l'étude d'impact | 48 |
| | Pièce F | Etude d'impact et document d'incidence Natura 2000 Annexe 1 : étude O.G.E. Annexe 2 : étude complémentaire Ouest'Am | 464 + 29 Annexe 381 + Annexe 35 |
| | Pièce G1 | Dossier d'Autorisation unique au titre des installations, ouvrages, travaux, et aménagements au titre de la Police de l'Eau | 106 |
| | Pièce | Dossier de Demande de Dérogation au titre des Espèces / Habit | 107 |
| 3 | Pièce H1 | Avis du Conseil National de la protection de la Nature Avis de l'Autorité Environnementale | 28 |
| | Pièce H2 | Mémoire en réponse de VINCI Autoroutes à l'Autorité | 171 |
| | Pièce I | Bilan de la concertation publique | 23 |
| 4 | Pièce J | Enquête parcellaire | 9 |
| Avis obligatoires | | Autorité environnementale / Conseil National de la Protection de la Nature CNPN / SAGE Estuaire de la Loire | 35 |
| Nombre total de pages au format A3 | | | 1507 pages |

La préparation de l'enquête

Cette enquête a fait l'objet de deux réunions préliminaires de travail avant l'ouverture d'enquête :

- l'une organisée avec l'Autorité organisatrice le mardi 27/07/2020 en la Préfecture de Nantes avec la présence de Mme Marie-Anne Roncière (Chef du bureau des procédures environnementales et foncières -Préfecture 44)
- et l'autre avec le maître d'ouvrage Cofiroute (Mr Bon, Chef de service Echangeurs Cofiroute) et la maîtrise d'œuvre ARCADIS (Mr Giret, - Directeur de projets), le mercredi 28/07/2020.

Les pièces du dossier d'enquête publique unique (AEU, DUP et parcellaire) pour mise à disposition du public dans les locaux de la Direction du Cadre de Vie et des Solidarités de la Mairie de la Chapelle-sur-Erdre (siège de l'enquête) et de la mairie-annexe Nantes-Nord ont été vérifiées et les registres d'enquête associés ont été cotés et paraphés par la commission d'enquête dans les services de la Préfecture de la Loire-Atlantique le mercredi 28/07/2020.

Les visites et reconnaissances des lieux

Deux visites des lieux ont été réalisées

- le jeudi 20/08/2020 sous la conduite du maître d'ouvrage et de la maîtrise d'œuvre. Cette visite a été réalisée à partir de deux points de vue préalablement sélectionnés : les ouvrages PS02 et PS03 surplombant les 2 côtés de l'autoroute A11, section allant vers la Porte de Rennes à l'Ouest et section allant vers la Porte de Gesvres à l'Est
- le jeudi 03/09/2020 à l'initiative des 3 membres de la commission d'enquête sur l'ensemble des sections du périphérique intérieur et du périphérique extérieur entre les Portes de la Chapelle et de Gesvres, et les Portes de Gesvres et de Rennes en vue de repérer plus concrètement l'emplacement des ouvrages de franchissement existants et prévus par le projet, les bassins de rétention, les lotissements, les immeubles et boulevards adjacents...

Les Réunions d'échanges :

La commission d'enquête a sollicité des réunions d'échanges avec les services de l'Etat, Nantes Métropole, les élus de la Chapelle-sur-Erdre et du quartier Nantes-Nord et le bureau d'études CEREMA :

- le 20/08/2020 - Nantes Métropole : Mme Bénédicte Levionnais, Directrice du département des déplacements Métropole et Mr Guillaume Le Denmat, Direction des Investissements et de la Circulation
- le 20/08/2020 - CEREMA : Mr Damien Courbe, chef de groupe mobilité
- le 09/09/2020 - DREAL des Pays-de-la-Loire : Mr Lemoing Stéphane : Service Intermodalité Aménagement Logement et Mr Floch Eric : Service Intermodalité Aménagement Logement
- le 09/09/2020 - Mairie de la Chapelle-sur-Erdre : Mr Roussel, maire de La chapelle, Mme Andromaque (1ere adjointe), Mme Guillou (directrice des services du cadre de vie et des solidarités)
- le 24/09/2020 - Quartier Nantes Nord : Pascal Bolo, 7^{ème} Adjoint mairie de Nantes, Adjoint de quartier Nantes Nord.

L'information du public – les publicités et affichages de l'enquête :

En application de l'article 9 de l'Arrêté Préfectoral du 30 juillet 2020 :

- l'enquête unique a fait l'objet d'insertions dans chacune des éditions de Ouest France et de Presse Océan des 4 et 21 août 2020, soit plus de 15 jours avant l'ouverture de l'enquête avec un rappel dans les 8 premiers jours de celle-ci.
- l'avis d'enquête publique a été publié par voie d'affiches au format A2 dans les mairies des deux communes concernées et sur les lieux de l'opération, dans le même délai de 15 jours avant et pendant toute la durée de celle-ci.

Les membres de la commission ont eu l'occasion de contrôler la réalité de l'affichage sur site pour une partie des 60 panneaux attestés par huissier et le maître d'ouvrage, en particulier ceux situés aux abords immédiats des ouvrages de franchissements de l'autoroute A11 et du « périphérique-Est ». Ils ont également eu l'opportunité de s'assurer de la réalité des messages diffusés sur les panneaux à messages variables (dits PMV) ou les bandeaux autoroutiers d'informations, en particulier les 25, 26 et 30 août et 3, 5, 18, 20 et 30 septembre 2020 pour ceux situés immédiatement de part et d'autre de la Porte de Gesvres (tant sur l'A 11 aux abords des sortie 25 et porte 37 que sur le périphérique-Est) et à proximité de la barrière du péage d'Ancenis.

- l'avis d'enquête a également été publié sur le site internet des services de l'Etat en Loire-Atlantique à l'adresse <http://loire-atlantique.gouv.fr>.

Le déroulement de l'enquête

L'enquête s'est déroulée conformément à la réglementation en vigueur, du jeudi 20 août au mercredi 30 septembre 2020 inclus, soit 42 jours consécutifs conformément à la demande de la commission qui a souhaité que notamment les usagers de l'agglomération nantaise disposent d'un mois complet (hors période réputée vacances estivales et a fortiori en cette période de crise sanitaire) pour prendre connaissance du projet et faire part de leurs éventuelles observations.

L'enquête s'est déroulée sans incident et aucune contribution n'a dû faire l'objet de « modération ». Conformément aux dispositions de l'arrêté préfectoral sus visé, le maître d'ouvrage a mis en œuvre un site permettant d'accéder à l'ensemble du dossier numérisé afférent au projet et un registre dématérialisé, consultables à distance ; la loi n'impose pas ces modalités dématérialisées mais elles sont apparues opportunes au regard des usages des ouvrages routiers affectés par le projet, lesquels desservent l'agglomération nantaise au bénéfice majoritaire des mouvements pendulaires (domicile-travail ...cabotage).

Par ailleurs et durant la totalité de l'enquête, le dossier a été mis en ligne sur le site de la préfecture Loire-Atlantique (<http://loire-atlantique.gouv.fr> - rubriques publication, puis publication légale, puis enquête publique).

Une adresse électronique dédiée (porte-de-gesvres@enquetepublique.net) a été créée pour permettre au public de faire part de façon dématérialisée et donc à distance (en sus du registre électronique) de ses éventuelles observations.

Un dossier complet (consultable également sur les lieux en version papier et sur un poste informatique dédié) et un registre papier ont été mis à disposition du public sur chacune des communes, assiette du projet, aux horaires d'ouverture des services concernés (mairie annexe Nantes Nord - 41 route de la Chapelle-sur-Erdre et direction du Cadre de Vie et des Solidarités de la Chapelle-sur-Erdre -24 rue de l'Europe).

Les sept permanences de la commission d'enquête ont eu lieu dans les bureaux déjà cités. Trois d'entre elles, dans les locaux de la mairie annexe Nantes (les 27/08, 9 et 25/09) et les quatre autres (les 20/08, 5, 14 et 30/09), dont la première et la dernière, au siège de l'enquête (direction du Cadre de Vie et des Solidarités de la Chapelle sur Erdre).

A la demande de la commission, l'une d'elle a été organisée un samedi.

Pendant ces permanences, 83 personnes ont consulté les pièces du dossier et ont pu disposer d'informations complémentaires et/ou déposer une contribution.

Les documents dématérialisés, mis en ligne (sur le site <http://loire-atlantique.gouv.fr> (rubriques : Publications / Publications légales / Enquêtes publiques) et consultés pendant la durée de l'enquête, représentent probablement les principaux points d'intérêt du public.

Le plan général de travaux a été 1047 fois téléchargé (899 fois au 20/9/2020 dont 303 au 30/8/2020) ; le plan de situation, 708 fois ; la notice explicative a été téléchargée 539 fois (446 fois au 20/9/2020 dont 160 au 30/8/2020), le résumé non technique, 340 fois (282 fois au 20/9/2020 dont 76 au 30/8/2020) et l'étude d'impact ...207 fois.

A l'expiration du délai d'enquête, les registres d'enquête « papier » ont été clos et signés par le président de la commission d'enquête tel que prescrit dans l'article 6 de l'arrêté préfectoral n° 2020/BPEF/043.

PV de synthèse des observations et mémoire en réponse du Maître d'ouvrage

Le vendredi 09 octobre 2020 après-midi, la commission d'enquête a remis et commenté, le procès-verbal de synthèse des observations recueillies pendant la durée de l'enquête en les locaux ARCADIS de Saint-Herblain, à Mr BON (Chef de service Echangeurs Cofiroute), et ce, en la présence de la maîtrise d'œuvre ARCADIS (Mr GIRET, Directeur de projets et Mme REMOUE en charge des dossiers réglementaires).

Le samedi 24 octobre 2020, la commission d'enquête a reçu par courrier recommandé avec AR, le mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage complet et par courriel le vendredi 23 octobre 2020.

2.1.3 Les contributions

Le total brut des contributions s'élève à 342 (339 numérotées sur le registre dématérialisé auxquelles s'ajoutent 3 contributions qui sont portées sur les registres papier mais qui n'ont pu être reportées sur le registre dématérialisé).

Il peut être légitime de déduire de ces 342 contributions, celles repérées qui font doublon (19) et une "contribution vide".

Sur ces 342 contributions, les registres papiers ont reçu 44 contributions dont 8 annexées y compris (sachant que 41 d'entre elles ont été reversées sur le registre dématérialisé).

Sachant qu'une même contribution peut générer plusieurs observations, les 342 contributions reçues pendant la durée de l'enquête représentent plus de mille observations, soit une douzaine de thèmes de nature différente.

Parmi les plus récurrents figurent : les nuisances temporaires et les compensations, les modes de déplacement collectifs et actifs ainsi que les reports modaux surtout en période de travaux, les caractéristiques du projet et des ouvrages, la qualité de la concertation et du dossier, les nuisances sonores et atmosphériques, la durée de travaux et l'organisation du chantier, les coûts, la transition écologique, les risques naturels et les inondations...

En sus de ces 342 contributions, 4 ont été reçues électroniquement une fois passée la clôture de l'enquête (soit après 17h le 30 septembre) fixée à l'article 1^{er} (2d alinéa) de l'arrêté préfectoral mentionné ; pour cette raison, elles n'ont pu être prises en compte.

Peu de contributions (29) expriment un avis défavorable : celui-ci est le plus souvent fondé sur les caractéristiques routières du projet que leur.es auteur.es considèrent anachronique.

Par ailleurs, 76 contributions, expriment implicitement ou explicitement un avis favorable au projet présenté.

C'est donc une majorité (près de 250) des auteur.es de contributions qui ne se positionne pas sur le projet et préfère soit questionner complémentirement, soit préconiser des améliorations, soit faire part de ses inquiétudes quant aux modalités des déviations (tous modes de déplacement confondus) qui seront susceptibles d'être mises en place et qui affecteront le quotidien des auteur.es ou de leurs proches.

D'autres items reviennent avec une moindre fréquence : les caractéristiques du projet venant pareillement à l'appui d'avis favorables ou non, les nuisances sonores tant en période de travaux qu'en phase d'exploitation, les coûts considérés dans ce cas excessif au regard de la période (réchauffement climatique...) et de ses urgences (raréfaction des ressources...).

Sur les 342 contributions reçues (tous médias et doublons compris) :

- Trois (3) contributions émanent de maires (n° 126, 139, 324) :

Les maires de Carquefou, Mauves sur Loire, Sucé sur Erdre et Thouaré sur Loire, font part de leur satisfaction de voir le projet prendre forme tout en demandant une amélioration des mesures temporaires d'accompagnement des déplacements (péage, passerelle ...) et des transports alternatifs à la voiture.

A ce titre, Madame la Maire de Carquefou invoque la nécessité de développer des voies réservées aux transports collectifs (VRTC) sur l'A11.

La contribution du maire de La Chapelle sur Erdre d'une part souligne que le projet « n'a pas pris en compte l'évolution des politiques publiques locales en matière de transition écologique », et d'autre part développe les compensations qui lui semblent devoir être notoirement consolidées voire améliorées (replantations, déplacements dont la non interruption de circulation sur la D69, indemnités d'entreprises impactées ...).

- Neuf (9) proviennent d'associations ou de collectifs ou ont été émises par ceux-ci. Elles sont succinctement présentées ci-après sans ordre particulier ; leur analyse détaillée est bien sûr présentée dans le rapport de la commission d'enquête :
- L'une (n° 69 qui fait doublon avec celle sous le n° 59) a été déposée par le président de l'association « Place au Vélo », pointant notamment les insuffisances du gabarit de la liaison douce" dite "voie verte".
 - Une autre (n°313) est constituée d'une production émise par un collectif « Hameau de l'Angle Chaillou » ; les 12 thèmes (passerelle, bus, voie nouvelle, acoustiques, enrobé, fibre...) qu'elle développe ont été relayés par près d'une dizaine d'habitants de ce secteur. Sept d'entre eux au moins ont repris un à un chacun des 12 thèmes dans autant de contributions différentes. Ainsi, c'est près de 90 contributions qui sont consacrées au hameau de l'Angle Chaillou.
 - Une troisième s'apparentant à une pétition a été déposée à trois reprises par 10 signataires (n° 166 et 167 et celle annexée sous le n° A4 au registre de la Chapelle sur Erdre constituant la 341ème) provient du collectif « Citoyens Ecologistes Nantes Nord » ; elle évoque notamment un copié-collé qui s'avère erroné, un « conflit d'intérêt » pour le maître d'ouvrage et une incompatibilité avec le Schéma Régional Air Climat Energie ; elle souligne des insuffisances environnementales du dossier (mesure du bruit sur un périmètre insuffisant, atteinte aux zones boisées, humides...).
 - Une quatrième (n° 257 en doublon avec la 311) provient du collectif « Solidarités Ecologie » du canton de la Chapelle sur Erdre ; elle s'oppose à la rupture temporaire de circulation sur la D69 et souligne les risques que présente suivant les auteur.es le raccordement du périphérique Nord au périphérique Est. Elle préconise notamment le maintien du pont sur la D69, une jonction rallongée de l'A11 avec le périphérique Est, une 3eme voie entre les portes de Gesvres et de Rennes.
 - Une cinquième a été déposée par le Président de l'association « Nature et Jardins Nantes nord » qui gèrent notamment les jardins familiaux situés au lieu-dit « Angle Chaillou » (n° 102 complétée par n°175), lequel sollicite « des modalités compensatrices de déplacements » pour ses adhérents afin de leur permettre de continuer à accéder aux jardins.
 - Une sixième (n°127), venant à l'appui de contributions déposées par des responsables ou salariés d'entreprises, a été déposée par l'association des Entreprises de la Chapelle sur Erdre (ECE) pour notamment souligner les risques financiers et l'impact sur les activités économiques, des déviations mises en place pendant les travaux. ECE sollicite par ailleurs son association au « Dossier d'Exploitation Sous Chantier ».
 - Une septième (n°318 en doublon avec 319 et celle annexée sous le n° A5 au registre ouvert à la Chapelle sur Erdre) émane et du groupe « Europe Ecologie Les Verts » et de l'Association « AVEC Nantes ». Selon ses auteur.es, le projet est en contradiction avec les orientations de Nantes Métropole (climat, santé ...) comme avec la stratégie nationale des mobilités et la loi relative à la transition énergétique. Ils soulignent les risques accrus de nuisances (air bruit...) et considèrent que le scénario mis à l'enquête publique présente le plus fort impact sur les espaces naturels et que le projet ne prend pas suffisamment en compte le risque d'inondations. En conclusion, ils ne souhaitent pas que la Métropole cofinance le projet et préconisent de reporter la décision.

- Une huitième (n°310) est produite par un groupe d'élu.es de la Chapelle-sur-Erdre et des « colistier.es » ; celle-ci fait part de l'opposition de ses auteur.es au projet, opposition fondée sur des considérations résultant de la transition écologique et une comparaison de coûts entre les différents modes de transport ; cette opposition conduit les auteur.es à prioriser des modes de déplacements alternatifs (collectifs et actifs) au transport automobile.
- Une neuvième (n°332) déposée par le groupe « La Chapelle en Action » qui soutient le projet. Ses auteur.es, préconisent de préserver le pont de la D69 et de mettre à profit la période de travaux pour développer des offres alternatives de déplacements (augmentation de fréquence sur lignes E86 et 96), nouvelles lignes vers Treillières, pérennisation de la navette fluviale ...).

Une grande part des contributions concerne directement ou indirectement la demande de déclaration d'utilité publique du projet ; chacune d'elles n'établit pas pour autant un bilan de ses avantages et de ses inconvénients.

Cependant au titre des avantages, des notions de fluidité de circulation, de gain de temps et d'énergies, d'apaisement des quartiers et de sécurité (report de trafic sur le périphérique en raison de sa fluidité ...) sont fréquemment avancées.

Quant aux inconvénients il y a les références à des textes nationaux (transition énergétique...) ou à des orientations locales que contrarierait le projet ; il y a aussi la nature et l'importance des coûts, et plus souvent les risques et nuisances pendant les travaux ainsi que la nature ou le niveau des compensations qui assombriraient le bilan.

2.2 Les problématiques et les analyses

Suivant une jurisprudence constante l'intérêt public d'un projet résulte d'une approche de type bilantielle, comparant avantages et inconvénients du projet en considérant en particulier les coûts du projet, la prise en compte de l'environnement, les emprises sur propriété privée, les incidences sociales...

2.2.1 La problématique

Le projet soumis à enquête publique vise à améliorer une infrastructure existante, entre la Porte de Rennes et la Porte de la Chapelle, et à assurer la continuité du périphérique nantais à 2 x 2 voies. Alors que pour certains ce projet s'avère « anachronique », pour d'autres il ne fait que réparer une anomalie résultant des différentes phases de construction de ce périphérique qui présente sur son linéaire différents statuts (route nationale, autoroute...).

Quelques observations mentionnent une incompatibilité du projet avec des orientations nationales ou territoriales, et d'autres soulignent :

- les risques et les atteintes que le projet porterait à des zones naturelles que quelques auteur.es considèrent remarquables,

- que l'option retenue développerait le plus long linéaire de voirie à l'origine d'un bilan carbone élevé et impacterait fortement les espaces naturels constitutifs d'un « réservoir de diversité biologique important » irrigué par plusieurs ruisseaux (Gesvres, Ménardaie et Petite Censive) qui ne font pas confluence sur le périmètre du projet, contrairement à l'affirmation d'une contribution.

Enfin, il ressort, de la lecture et de l'analyse des contributions, une inquiétude largement partagée qui concerne les incidences des mesures d'accompagnement prévues pendant les travaux et la durée de fermeture de passages supérieurs existants ; ces mesures que leurs auteur.es jugent imprécises, souvent insuffisantes, affectent les réorganisations des transports collectifs et les déviations mises place quel que soit le mode de déplacement considéré.

Leurs auteur.es évoquent des trajets allongés voire pénalisants pour les modes de déplacements actifs, des organisations familiales plus compliquées et plus rarement des difficultés économiques pour certaines entreprises desservies par la départementale 69, des nuisances accrues au détriment des riverains de ces déviations qui accueilleront les flux automobiles (Bd Becquerel sur la commune de la Chapelle-sur Erdre par exemple) ...

2.2.2 L'analyse

S'agissant d'une infrastructure routière existante qui traverse un territoire urbain (quartiers de Gesvrine ... sur la Chapelle-sur-Erdre, quartiers Nord, des Facultés, du Bout des Landes ... sur Nantes) dont les espaces naturels bénéficient désormais de protections juridiques, il est peu probable que l'aménagement de « la Porte de Gesvres » constitue à lui seul un vecteur d'urbanisation d'autant que le Plan Local d'Urbanisme métropolitain applicable et approuvé antérieurement (le 23 avril 2019) fixe les secteurs à renouveler et/ou à construire et qu'il ne conditionne aucun de ces secteurs à l'aménagement de la Porte de Gesvres.

Par ailleurs, la fluidité attendue et probable du trafic résultant du passage à 2X2 voies des périphériques Est et Nord situés de part et d'autre de la Porte de Gesvres n'a pas d'impact significatif sur la qualité de l'air et génère (à l'horizon de la mise en service de l'ouvrage) une augmentation limitée du bilan carbone de l'ordre de 3% ; certains effets positifs mériteraient d'être affinés comme ceux résultant de gains de temps de parcours estimés, du trafic qui actuellement se répartit sur les boulevards urbains (Bd Becquerel, Einstein ...) pour contourner les fréquents embouteillages observés sur les périphériques Est et Nord.

Cette plus grande fluidité sur les périphériques nantais limitera les risques de contournement évoqués ci-dessus et contribuera, conformément aux objectifs du Plan de Déplacement Urbain de la métropole, à l'apaisement des quartiers proches desservis par ces boulevards affectés par les pratiques d'évitement.

Par ailleurs, les usagers bénéficieront d'une qualité de vire améliorée du fait des réductions estimées des temps de parcours.

En outre de nombreux riverains bénéficieront de meilleures protections phoniques en particulier les habitants de l'Angle Chaillou dont les résidences seront protégées par un mur disposant d'une altimétrie (en tête de mur) supérieure à celle existant actuellement (en crête de merlon).

Enfin, la commission d'enquête observe que « la variante D optimisée » réduit les impacts et nuisances (par ailleurs arithmétiquement compensés) sur les espaces naturels ; ainsi les atteintes à l'environnement au regard des mesures conservatoires ne paraissent pas excessives au vu des avantages du projet.

La commission d'enquête note que le maître d'ouvrage ne propose aucune compensation à l'accroissement de surfaces artificialisées malgré les objectifs nationaux en matière de transition énergétique et de réchauffement climatique.

En ce qui concerne les mesures d'accompagnement que l'on peut qualifier de sociales (pour les différencier de celles à caractère environnemental), elles portent sur les modalités alternatives de déplacement et sont esquissées.

A moins de 6 mois d'un début de travaux espéré pour le début de l'année 2021 suivant les éléments du dossier, la commission d'enquête :

- regrette qu'au dossier soumis à enquête, ces mesures ne disposent pas d'un niveau d'études et de précisions comparables au projet routier ; les déviations routières préconisées figurent sur des plans qui rendent difficile tout repérage situationnel : elles ne disposent ni d'échelle, ni de légende.
- note que désormais la départementale 69 est une voie métropolitaine ce qui, de ce fait, confère à l'avis de Nantes Métropole une autre portée juridique et que désormais les reports de circulation concernent et impactent essentiellement des voies métropolitaines, tant pour les voies déviées que celles accueillant les reports de trafic. Ainsi « la mise en état » afin de supporter ce trafic supplémentaire ne peut constituer un préalable à la mise en œuvre de ces déviations.
- note que les propositions afférentes aux transports collectifs ne sont guère mieux servies : les lignes renforcées ne possèdent ni plan des lignes remaniées, ni d'horaires attestant de fréquences augmentées ; il n'est pas prévu de parc relais ou de co-voiturage.
- observe que ces mesures compensatoires souffrent de méconnaissance contextuelle à laquelle une simple enquête de terrain eut permis de pallier. De telles investigations autoriseraient une meilleure prise en compte des conditions de déplacement de certains bénéficiaires des jardins familiaux de l'Angle Chaillou ou des entreprises dont la clientèle pourrait être détournée du fait des interruptions et déviations de circulation envisagées.

Cette méconnaissance ainsi que l'insuffisance, voire l'absence, d'études et de mesures palliatives ou compensatoires nient en quelque sorte :

- les difficultés des familles qui vont devoir réorganiser leurs déplacements sans pouvoir les projeter au moment de l'enquête publique, faute d'informations suffisamment précises
- le vecteur de lien social que peuvent constituer des jardins familiaux, surtout en période de crise sanitaire
- les risques économiques que pourraient subir des entreprises et commerces impactés par le projet.

Par ailleurs et comme le souligne le rapport de la commission d'enquête, le Maître d'ouvrage répond à l'un des arguments métropolitains que la commission n'a pu considérer : celui-ci concerne l'éventualité d'une gratuité du péage de Carquefou.

En effet la délibération métropolitaine qui vaut avis et présente cet argument a été prise au-delà du délai de 15 jours fixé par l'article 7 de l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête et a été communiquée à la commission d'enquête le 26 octobre 2020 par les services préfectoraux.

Sur ce point cependant si le Maître d'ouvrage considère que la gratuité du péage ne constitue pas "une mesure d'accompagnement pertinente" faute "de compétitivité de l'itinéraire de report" en résultant, il en va de même (et pour la même raison) en ce qui concerne la proposition d'abonnement formulée au péage de Carquefou par le maître d'ouvrage.

Du reste, la commission fait observer qu'au vu des précisions fournies par le maître d'ouvrage, "le coût de la gratuité" est proche du coût de construction d'une passerelle provisoire supportant tout mode de déplacement.

Enfin, le projet, n'implique pas la destruction de bâtis d'activités ou à usage d'habitation ; il ne compromet pas davantage les équilibres d'une exploitation maraîchère (affectée sur une petite partie appartenant à Nantes Métropole il ne nécessite pas non plus le départ de résidents. Aussi, les atteintes à la propriété privée existent mais n'apparaissent pas excessives au regard des avantages que présentent le projet.

2.3 Conclusions

En conclusion et pour toutes les raisons ci-dessus développées,

Désignée par décision du Président du Tribunal Administratif de Nantes n° E20000083/44 du 08 juillet 2020 pour exécuter l'enquête publique unique concernant le projet d'aménagement de l'échangeur de la Porte de Gesvres sur les communes de Nantes et de la Chapelle-sur-Erdre,

Après avoir vu et analysé les documents mentionnés en particulier :

- l'Arrêté préfectoral n° 2020/BPEF/043 du 30 juillet 2020 prescrivant du jeudi 20 août au mercredi 30 septembre 2020, l'enquête publique unique susvisée
- les pièces du dossier d'enquête unique couvrant l'autorisation environnementale unique (l'étude d'impact, la loi sur l'eau, la demande de dérogation espèces protégées), la déclaration d'utilité publique (DUP), la cessibilité des parcelles constituant l'emprise de l'opération
- l'Avis d'ouverture de l'enquête publique unique paru à deux reprises par voie de presse
- l'Avis d'ouverture de l'enquête publique affiché du 31 juillet 2020 au 30 septembre 2020 (pour la ville de la Chapelle-sur-Erdre) inclus et du 4 août 2020 au 30 septembre 2020 inclus (pour la ville de Nantes mairie annexe de Nantes-Nord), ainsi qu'en différents lieux de l'emprise du projet et du territoire communal comme en atteste le certificat du Maître d'ouvrage daté du 23 octobre 2020.
- les observations portées par les instances et les services de l'Etat reçues avant l'ouverture de l'enquête (l'Autorité Environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable « CGEDD », le Conseil National de la Protection de la Nature « CNPN », la Commission Locale de l'Eau du Schéma d'aménagement et de gestion des eaux Estuaire de la Loire)
- les observations portées par le public et versées sur le registre d'enquête dématérialisé
- les attestations d'affichage établies par les Maires des communes concernées et le responsable de projet

- le mémoire en réponse du Maître d'ouvrage au procès-verbal de synthèse des observations du Public,

Considérant l'enquête publique unique qui a été organisée et s'est déroulée conformément aux dispositions des textes législatifs et réglementaires en vigueur, ainsi qu'aux prescriptions de l'Arrêté Préfectoral N°2020/BPEF/043 du 30 juillet 2020.

Considérant l'information du public, dont les modalités ont permis à la population d'être convenablement informée sur le projet d'aménagement de l'échangeur de la Porte de Gesvres et de s'exprimer sur la mise en place de ce projet, en particulier :

- Les mesures de publicité mises en œuvre notamment les annonces légales en application de l'article R112-14 du Code de l'Expropriation et de l'Arrêté Préfectoral du 20 juillet 2020, s
- les formalités d'affichage dans les mairies de la Chapelle-sur-Erdre, et mairie annexe Nantes-Nord, ainsi que sur les lieux de l'opération en 60 endroits (avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci comme en témoignent les rapports de constat d'Huissiers ainsi que les attestations des Maires et du Maître d'ouvrage)
- les autres formes d'information utilisées tels que des panneaux à messages variables, des bandeaux autoroutiers, mise à disposition d'une vidéo sur tablette dans les mairies...
- La mise en ligne de l'avis d'ouverture de l'enquête publique sur le site internet des services de l'Etat en Loire-Atlantique à l'adresse : <http://loire-atlantique.gouv.fr> plus de 15 jours avant la date d'ouverture de cette enquête et pendant toute la durée de celle-ci jusqu'au mercredi 30 septembre 2020
- la mise en place d'un registre dématérialisé et d'une adresse électronique pendant la durée de l'enquête sachant que le public pouvait également consulter le dossier d'enquête publique sur support papier et sur un poste informatique dédié :
 - dans les locaux de la Direction du cadre de vie et des solidarités de la mairie de la Chapelle-sur-Erdre (siège de l'enquête)
 - à la mairie annexe de Nantes-Nord,

Considérant le dossier de demande d'utilité publique, dont la composition est conforme aux dispositions législatives et réglementaires applicables au projet et définies par les Codes de l'expropriation et de l'Environnement, et qui, sur la forme, apparaît dense, globalement bien structuré, utilement complété par un guide de lecture.

La notice explicative et le Plan général des travaux (conçu à partir d'une photographie aérienne) sont d'un accès aisé.

Considérant sa compatibilité avec les documents d'urbanisme en particulier :

- le SCoT (Schéma de Cohérence territoriale) de la métropole Nantes-Saint-Nazaire , le projet répond l'un des objectifs "d'apaiser le réseau routier", le projet vise à fluidifier la circulation, réduire les congestions routières de la Porte de Gesvres et améliorer le temps de parcours des usagers.
- et le PLUm (Plan Local d'Urbanisme Métropolitain) exécutoire depuis le 23 avril 2019, celui-ci prend en considération le projet d'aménagement de la Porte de Gesvres.

Considérant en outre les intérêts du projet et les engagements complémentaires du maître d'ouvrage :

- l'intérêt d'assurer sur les périphériques existants une plus grande fluidité de nature, d'une part à réduire et la fréquence des embouteillages et le recours à des itinéraires de contournement, et d'autre part à favoriser l'apaisement des quartiers situés au nord-est de l'agglomération nantaise et proches des périphériques Nord et Est
- les avantages offerts par le projet résultant de la « variante D optimisée » et ses caractéristiques qui limitent les impacts sur les espaces naturels, assurent des protections contre les nuisances sonores au profit de riverains, autorisent des gains de temps de trajet et améliorent la sécurité routière
- les améliorations qui peuvent être apportées concernant en particulier ces mêmes nuisances sonores, l'absence d'impact significatif sur la qualité de l'air et la contribution du projet à la transition énergétique.

Les engagements pris par le maître d'ouvrage à l'occasion de ses mémoires en réponse au CNPN, à l'Autorité Environnementale et à la commission d'enquête dans le cadre du procès-verbal de synthèse, concernent en particulier :

- la réalisation de protections phoniques complémentaires au profit de 6 habitations situées rue du Levant à Nantes (sous réserve des compléments de mesures acoustiques dans le logement cités)
- l'adaptation des travaux sur le pont cadre du bras secondaire du Gesvres, réduisant ainsi l'impact environnemental (ouvrage OH2)
- le suivi écologique sur 30 ans à raison de 9 occurrences des zones compensées et celui des bassins et leur « non mise en défense », en s'attachant les services d'un bureau spécialisé en environnement
- la planification des défrichements
- le recours à un revêtement anti-bruit pour chacune des chaussées réalisées dans le cadre de l'aménagement de la Porte de Gesvres.

La commission d'enquête unanime, émet un AVIS FAVORABLE à la demande de déclaration d'utilité publique SOUS RESERVE que le Maître d'ouvrage agissant en son nom ou pour le compte de l'Etat :

1. **Etudie**, précisément les conditions techniques et préalablement à l'éventuel arrêté de déclaration d'utilité publique, et définisse les conditions de la réalisation à ses frais
 - d'un pont provisoire pour tout mode de déplacement, enjambant le périphérique nord aux abords de la voie métropolitaine 69
 - d'un cheminement (jusqu'au passage supérieur PS 2), parallèle au périphérique nord, longeant ou traversant le golf de Nantes Erdre, au profit des piétons et deux roues au moins.
2. **Précise**, les tracés, les dessertes et les horaires des lignes de bus créées dans le cadre de Voies Réservées aux transports en commun et des lignes 96, 86, 75, E5, la ligne TAN Ouest et les communique aux habitants dans le cadre de réunions publiques (préalables au lancement de l'ordre de service aux entreprises) organisées au moins dans les quartiers concernés des communes d'assiette du projet.
3. **S'assure**, préalablement à l'éventuel arrêté de déclaration d'utilité publique, en cas de gel, de la continuité de la circulation des poids lourds desservant les entreprises situées le long de la VM69 et le cas échéant prend à sa charge, en qualité de Maître d'ouvrage, les adaptations nécessaires en vue d'assurer cette continuité.

4. **Institue** à défaut de la construction d'un pont provisoire supportant tout mode déplacement (ou préconise à l'Etat), la gratuité du péage de Vieillevigne (ou de Carquefou) au moins au profit des habitants du secteur nord-est de la Métropole nantaise afin d'offrir une diversité d'alternatives pour leurs déplacements pendant les interruptions de circulation résultant de la reconstruction des passages supérieurs dits PS3 et PS4ter.

5. **Propose**, et préalablement à l'éventuel arrêté de déclaration d'utilité publique, les procédures et modalités de fixation des indemnisations à sa charge, susceptibles d'être dues aux entreprises :

- par anticipation pour assurer leur pérennité économique durant les travaux
- et « in fine » au vu des résultats financiers.

La procédure retenue doit pouvoir être sollicitée par toute entreprise dont les coûts et/ou les résultats d'exploitation seront impactés par les déviations de circulation tant en ce qui concerne leur clientèle (baisse de chiffres d'affaires) que leurs livraisons ou leurs approvisionnements.

DEUXIEME PARTIE : LES CONCLUSIONS

3 AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LA DEMANDE DE CESSIBILITE DE BIENS AFFECTES PAR LE PROJET

En application de l'Arrêté Préfectoral AP N° 2020/BPEF/043 du 30 juillet 2020, il a été procédé à une enquête publique unique pour le projet d'aménagement de l'échangeur de la Porte de Gesvres.

Cette enquête publique unique porte sur :

- l'autorisation environnementale unique (AEU) au titre des articles L181-1 et L181-2 du Code de l'environnement (loi sur l'eau et dérogation à l'interdiction de destruction des espèces protégées)
- la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) des travaux nécessaires à la réalisation du projet
- la cessibilité des parcelles constituant l'emprise de l'opération envisagée en vue de délimiter exactement les immeubles à acquérir par voie d'expropriation et d'identifier, de façon précise, les propriétaires et autres titulaires de droits concernés par le projet.

Les présentes conclusions se rapportent à l'Enquête Parcellaire préalable aux arrêtés de cessibilité, dans le cadre de la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique.

3.1 Le contexte

3.1.1 Le projet

Fin 2013, l'Etat a confié à Cofiroute, filiale du groupe Vinci et concessionnaire de l'Autoroute A11, la maîtrise d'œuvre et la maîtrise d'ouvrage de l'aménagement de l'échangeur de la Porte de Gesvres incluant les procédures administratives jusqu'à la déclaration d'utilité publique.

Cette opération d'aménagement du périphérique nantais, à l'intersection avec l'autoroute A11 et physiquement localisée sur les communes de Nantes et de La-Chapelle-sur-Erdre, vise à assurer la continuité du périphérique à 2 x 2 voies entre la Porte de Rennes et la Porte de la Chapelle.

Le projet a fait l'objet d'une concertation publique préalable où une étude comparative de 4 variantes « A, B, C, D », et une analyse multi-critères ont été présentées. L'aménagement retenu en final se fait à partir d'une version optimisée de la variante « D », et le coût global de l'opération estimé s'élève à un montant total de 47,9 M€ HT.

Description sommaire des aménagements

Le dossier de projet qui a été soumis à enquête publique prévoit les aménagements suivants :

- la modification des voies de liaison sur un linéaire de 3,3 km afin d'assurer les échanges entre :
 - o le périphérique Nord (*Porte de Rennes A11*) et le périphérique Est (*Porte de la Chapelle RN844*) avec la création d'une bretelle de liaison à 2 voies (*périphérique intérieur*)

- le périphérique Est (*Porte de la Chapelle N844*) et le périphérique Nord (*Porte de Rennes A11*) avec la création d'une bretelle de liaison à 2 voies (*périphérique extérieur*)
 - l'A11 et le périphérique Est avec la création d'une bretelle de liaison simplifiée à 1 voie
 - le périphérique Est et l'A11 avec reprise de la bretelle à 1 voie existante
- la création d'une voie auxiliaire d'entrecroisement en périphérique intérieur entre la porte de Rennes et la porte de la Chapelle et en périphérique extérieur entre la porte de la Chapelle et la Porte de Rennes portant de fait les sections du périphérique à 2x3 ou 2x4 voies sauf à la hauteur de l'échangeur.

Ces nouvelles bretelles de liaisons et l'élargissement de l'autoroute A11 nécessitent :

- la déconstruction du pont PS04 existant sur l'échangeur de la Porte de Gesvres permettant de franchir l'A11 et la construction de 3 ponts :
 - 1 pont pour la bretelle périphérique Est / périphérique Nord : pont de franchissement de l'autoroute A11
 - 2 ponts pour la bretelle A11 vers le périphérique Est : 1 pont au-dessus des liaisons périphérique Nord / périphérique Est et 1 pont au-dessus de l'Autoroute A11
- la destruction du pont PS03 de la route de la Chapelle et la reconstruction d'un nouvel ouvrage en lieu et place intégrant de part et d'autre de celui-ci des bandes cyclables de 1,50 m de large.

La situation parcellaire

Cette enquête menée en parallèle de l'enquête d'autorisation environnementale unique et de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (*DUP*), et conduite conformément au code de l'expropriation (*art. R131-3 et suivants*), a pour objet d'identifier les biens à exproprier situés dans le périmètre du projet ainsi que leurs propriétaires et les autres détenteurs de droits réels.

Le Maître d'ouvrage Vinci-Cofiroute qui a identifié au préalable les parcelles situées dans l'emprise de l'opération, a dressé un plan parcellaire des terrains et bâtiments et établi un état parcellaire avec la liste des propriétaires à l'aide d'extraits des documents cadastraux et des renseignements délivrés par le service de la publicité foncière.

COFIROUTE a par ailleurs, engagé des échanges avec les propriétaires et occupants déclarés, concernés par l'enquête parcellaire dans l'objectif d'identifier les incidences du projet sur leur propriété et leur exploitation ; les acquisitions foncières amiables sont en cours de finalisation.

Au final, ce sont 12 entités foncières qui ont été recensées sous le statut de terre, sol et landes et qui représentent une enveloppe de 3ha 86a 76ca réparties comme suit :

- 5 parcelles, propriété de la ville de Nantes pour un total de 93a 56ca
- 2 parcelles, propriété de l'Institut National de Recherche Agronomique pour un total de 1ha 92a 30ca
- 1 parcelle, propriété de Nantes Métropole pour un total de 29a 03ca
- 1 parcelle, propriété de la Rivière Nantaise pour un total de 30a
- 3 parcelles de Cofiroute pour un total de 41a 87ca.

Le tableau récapitulatif de l'état et du suivi parcellaire repris ci-après présente :

- les états parcellaires du dossier soumis à l'enquête en police noire

- l'état des notifications individuelles du dépôt du dossier, avis de réception, retour des questionnaires

| PROPRIETAIRE APPARENT | DESIGNATION CADASTRALE | | | CONTENANCE | | | ETAT / SUIVI | | |
|---|------------------------|-------------------|----------------------------------|-------------------|--------------------|-------------------------|-------------------|------------------------|------------------------------|
| | Section / N° Cadastre | Nature de culture | Adresse | Contenance totale | Contenance emprise | Contenance hors emprise | Date Notification | Date Avis de Réception | Date signature Questionnaire |
| Ville de NANTES Direction de l'Immobilier Nantes Métropole Bâtiment Valmy, 11 Avenue Carnot- 44923 Nantes Cedex 9 | OZ 638 | Lande | La Géraudière | 3ha 80a 61ca | 7a01ca | 3ha 74a 60ca | 31/07/2020 | Non daté | 07/09/2020 |
| | OZ 802 | | La Géraudière | 2ha 89a 26ca | 18a02ca | 2ha 71a 24ca | | | |
| | OZ 637 | | Rue Eugène Thomas | 46a 93ca | 36a90ca | 5a 55ca 4a 01ca | | | |
| | OZ 640 | | La Géraudière | 06a 60ca | 4a54ca | 2a 01ca | | | |
| | OZ 631 | | La Géraudière | 10ha 32a 27ca | 13a66ca 13a43ca | 10ha 005a 18ca | | | |
| Institut National de la Recherche Agronomique Rue de la Géraudière BP 71627 - 44300 Nantes | OZ 867 | Sol | 9000 Rue Pierre Adolphe Bobierre | 1ha 69a 66ca | 89a 75ca | 79a 47ca | 31/07/2020 | Illisible | Pas de retour |
| | OZ 857 | | Rue Pierre Adolphe Bobierre | 2ha 08a 68ca | 1ha 02a 55ca | 1ha 05a 52ca | | | |
| Nantes Métropole 2 Cours du Champ de Mars 44000 Nantes | OZ 590 | Terre | L'Angle Chaillou | 1ha 55a 646ca | 29a 03ca | 1ha 26a 86ca | 31/07/2020 | 10/08/2020 | Pas de retour |
| La Rivière Nantaise 18 rue Bouche Thomas 49000 Angers | OZ 653 | Sol | 9001 rue Louis de Broglie | 75a 40ca | 29a 03ca | 75a 10ca | 31/07/2020 | égaré par la poste | Pas de retour |
| COFIROUTE 12 Rue Louis Blériot 92500 Rueil Malmaison | BE 698 | Sol | | 70a 94ca | 41a 06ca | 29a 88ca | 31/07/2020 | / | / |
| | BE 344 | Sol | Les Cahéreaux | 17a 30ca | 55ca | 16a 75ca | | | |
| | BE 345 | Sol | Les Cahéreaux | 5a 78ca | 26ca | 5a 52ca | | | |

3.1.2 L'enquête

L'ensemble de la procédure, sous la forme d'une enquête publique unique (*autorisation environnementale unique, DUP et enquête Parcellaire*), s'est déroulé dans les locaux de la Direction du Cadre de Vie et des Solidarités de la mairie de la Chapelle-sur-Erdre (*siège de l'enquête*) et à la mairie-annexe Nantes-Nord pendant 42 jours consécutifs, du jeudi 20 août 2020 à 9h00 au mercredi 30 septembre 2020 à 17h00 inclus, dans les conditions définies dans l'Arrêté Préfectoral AP N°2020 /BPEF/043 du 30 juillet 2020.

Cette durée d'enquête de 42 jours consécutifs a été souhaitée par la commission d'enquête afin que les usagers de l'agglomération nantaise disposent d'un mois complet (*hors période réputée vacances*

estivales et à fortiori en cette période de crise sanitaire) pour prendre connaissance du projet et faire part de leurs éventuelles observations.

Préparation de l'enquête

Cette enquête a fait l'objet de deux réunions préliminaires de travail avant l'ouverture d'enquête :

- l'une organisée avec l'Autorité organisatrice le mardi 27/07/2020 en la Préfecture de Nantes avec la présence de Mme Marie-Anne Roncière (Chef du bureau des procédures environnementales et foncières -Préfecture 44),
- et l'autre avec le maître d'ouvrage Cofiroute (*Mr Bon, Chef de service Echangeurs Cofiroute*) et la maîtrise d'œuvre ARCADIS (*Mr Giret, - Directeur de projets*), le mercredi 28/07/ 2020

Par ailleurs une visite des lieux a été réalisée sous la conduite du maître d'ouvrage et de la maîtrise d'œuvre le jeudi 20/08/2020.

Information du public - publicité et affichages de l'enquête :

En application de l'article 9 de l'Arrêté Préfectoral du 30 juillet 2020 :

- l'enquête unique a fait l'objet d'insertions dans chacune des éditions de Ouest France et de Presse Océan des 4 et 21 août 2020, soit plus de 15 jours avant l'ouverture de l'enquête avec un rappel dans les 8 premiers jours de celle-ci.
- l'avis d'enquête publique a été publié par voie d'affiches au format A2 dans les mairies des deux communes concernées et sur les lieux de l'opération, dans le mêmes délai de 15 jours avant et pendant toute la durée de celle-ci.

Les membres de la commission ont eu l'occasion de contrôler la réalité de l'affichage sur site pour une partie des 60 panneaux attestés par huissier et le maître d'ouvrage, en particulier ceux situés aux abords immédiats des ouvrages de franchissements de l'autoroute A11 et du « périphérique-Est ». Ils ont également eu l'opportunité de s'assurer de la réalité des messages diffusés sur les panneaux à messages variables (*dits PMV*) ou les bandeaux autoroutiers d'informations, en particulier les 25, 26 et 30 août et 3, 5, 18, 20 et 30 septembre 2020 pour ceux situés immédiatement de part et d'autre de la Porte de Gesvres (*tant sur l'A 11 aux abords des sortie 25 et porte 37 que sur le périphérique-Est*) et à proximité de la barrière du péage d'Ancenis.

- l'avis d'enquête a également été publié sur le site internet des services de l'Etat en Loire-Atlantique à l'adresse <http://loire-atlantique.gouv.fr>.

Accès aux dossiers et registres d'enquête :

En application de la loi (*code de l'environnement*), de l'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête unique (*notamment ses articles 2, 3, 6...*) et durant cette dernière :

- le dossier a été mis en ligne pendant toute la durée de l'enquête sur le site de la préfecture de Loire Atlantique (<http://loire-atlantique.gouv.fr> - *rubriques publication, puis publication légale, puis enquête publique*),
- un dossier complet (*AEU, DUP et parcellaire*) et un registre ont également été mis à disposition du public en version papier et sur un poste informatique dédié dans chacune des communes, assiette du projet, aux horaires d'ouverture des services concernés, à savoir la mairie annexe Nantes Nord (*41*

route de la Chapelle sur Erdre) et la direction du Cadre de Vie et des Solidarités de la Chapelle sur Erdre (24 rue de l'Europe).

- une adresse électronique dédiée (*porte-de-gevres@enquetepublique.net*) a été créée pour permettre au public de faire part de façon dématérialisée et donc à distance (*en sus du registre électronique*) de ses éventuelles observations

- conformément aux dispositions de l'arrêté préfectoral sus visé, le maître d'ouvrage a mis en œuvre un site permettant d'accéder à l'ensemble du dossier numérisé afférent au projet et un registre dématérialisé, consultables à distance à l'adresse <http://porte-degevres.enquetepublique.net/> ; la loi n'impose pas ces modalités dématérialisées mais elles sont apparues opportunes au regard des usages des ouvrages routiers affectés par le projet, lesquels desservent l'agglomération nantaise au bénéfice majoritaire des mouvements pendulaires (*domicile-travail ...*).

Les membres de la commission d'enquête, à chacun de leurs passages et lors de leurs permanences, ont pu vérifier la complétude des différentes pièces du dossier physique, du registre d'enquête publique et de ses annexes, ainsi que le bon fonctionnement des moyens matériels (poste informatique) installés permettant au public de consulter le dossier dématérialisé. Les vérifications effectuées n'ont pas identifié de problème de dégradation ni des dossiers, ni des registres d'enquête.

Réunions d'échanges :

La commission d'enquête a sollicité des réunions d'échanges avec les services de l'Etat, Nantes Métropole, les élus de la Chapelle-sur-Erdre et du quartier Nantes-Nord et le bureau d'études CEREMA :

- le 20/08/2020 - Nantes Métropole : Mme Bénédicte Levionnais, Directrice du département des déplacements Métropole et Mr Guillaume Le Denmat, Direction des Investissements et de la Circulation

- le 20/08/2020 - CEREMA : Mr Damien Courbe, chef de groupe mobilité

- le 09/09/2020 - DREAL des Pays-de-la-Loire : Mr Lemoing Stéphane : Service Intermodalité Aménagement Logement et Mr Floch Eric : Service Intermodalité Aménagement Logement

- le 09/09/2020 - Mairie de la Chapelle-sur-Erdre : Mr Roussel, maire de La chapelle, Mme Andromaque (1ere adjointe), Mme Guillou (directrice des services du cadre de vie et des solidarités)

- le 24/09/2020 - Quartier Nantes Nord : Pascal Bolo, 7^{ème} Adjoint mairie de Nantes, Adjoint de quartier Nantes Nord.

Les permanences de la commission d'enquête :

Au nombre de sept, celles-ci se sont déroulées dans les bureaux des services, à savoir :

- la direction du Cadre de Vie et des Solidarités de la Chapelle sur Erdre qui accueillait le siège de cette enquête (24 rue de l'Europe),

- la mairie annexe Nantes-Nord (41 route de la Chapelle sur Erdre).

Trois d'entre elles se sont déroulées dans les locaux de la mairie annexe Nantes-Nord (les 27/08, 9 et 25/09), les quatre autres (les 20/08, 5, 14 et 30/09), dont la première et la dernière, ont eu lieu au siège de l'enquête (direction du Cadre de Vie et des Solidarités à la Chapelle-sur-Erdre).

A la demande de la commission, l'une d'elle a été organisée un samedi.

L'enquête s'est déroulée dans de bonnes conditions et sans aucun incident conformément aux prescriptions de l'Arrêté Préfectoral, des textes réglementaires et procédures en vigueur et aucune contribution n'a dû faire l'objet d'une « modération ».

PV de synthèse des observations et mémoire en réponse du Maître d'ouvrage

Le vendredi 09 octobre 2019 après-midi, les membres de la commission d'enquête ont remis et commenté, le procès-verbal de synthèse des observations recueillies pendant la durée de l'enquête en les locaux ARCADIS de Saint-Herblain, à Mr BON (Chef de service Echangeurs Cofiroute), et ce, en la présence de la maîtrise d'œuvre ARCADIS (Mr GIRET, Directeur de projets et Mme REMOUE en charge des dossiers réglementaires)

La commission d'enquête a reçu par courrier le samedi 24 octobre 2020 et à sa demande par courriel le vendredi 23 octobre 2020, le mémoire en réponse du Maître d'ouvrage.

A l'expiration du délai d'enquête, les registres d'enquête « papier » ont été clos et signés par le président de la commission d'enquête tel que prescrit dans l'article 6 de l'arrêté préfectoral n° 2020/BPEF/043.

3.2 Synthèse de l'analyse des observations

Aucune observation relative à l'état parcellaire et à l'identification des propriétaires n'a été formulée dans le cadre de cette Enquête Parcellaire ; une observation indique simplement que la partie de la parcelle OZ 590 à exproprier est exploitée par la SCEA LAMISSE qui est une exploitation maraîchère BIO, et qui, à ce titre a droit à des indemnités comprenant le préjudice économique, la perte d'aménagement foncier, la perte de la récolte...

3.3 Conclusions

Après analyse et examen du dossier d'enquête publique unique mis à la disposition du public, des lois et règlements en vigueur, ainsi que des informations et documents complémentaires obtenus en cours d'enquête et compte tenu de la nature du projet, la commission d'enquête émet les conclusions suivantes :

Considérant l'enquête Parcellaire, associée à l'Enquête d'Utilité Publique et à l'autorisation environnementale unique sur le projet d'aménagement de l'échangeur de la Porte de Gesvres, qui a été organisée et qui s'est déroulée conformément aux dispositions des textes législatifs et réglementaires en vigueur, ainsi qu'aux prescriptions de l'Arrêté Préfectoral N°2020/BPEF/043 du 30 juillet 2020.

Considérant l'information du public dont les modalités ont permis à la population d'être correctement informée sur le projet d'aménagement de l'échangeur de la Porte de Gesvres et de s'exprimer sur la mise en place de ce projet, notamment :

- Les mesures de publicité mises en œuvre à travers les annonces légales en application de l'article R112-14 du Code de l'Expropriation et de l'Arrêté Préfectoral du 20 juillet 2020,

- Les formalités d’affichage dans les mairies de la Chapelle-sur-Erdre, et mairie annexe Nantes-Nord, ainsi que sur les lieux de l’opération, avant l’ouverture de l’enquête et pendant toute la durée de celle-ci, en application de l’article R112-15 du Code de l’Expropriation et de l’Arrêté Préfectoral du 20 juillet 2020, et comme en témoignent les rapports de constat d’Huissiers ainsi que les attestations des Maires et du Maître d’ouvrage,
- La mise en ligne de l’avis d’ouverture de l’enquête publique sur le site internet des services de l’Etat en Loire-Atlantique à l’adresse : <http://loire-atlantique.gouv.fr> plus de 15 jours avant la date d’ouverture de cette enquête à partir 31 juillet 2020 et pendant toute la durée de celle-ci jusqu’au mercredi 30 septembre 2020,
- Les autres formes optionnelles de publicité et d’outils de communication mises en œuvre ont permis d’élargir l’information du public sur l’existence et le contenu de l’enquête publique (panneaux à messages variables, bandeaux autoroutiers, mise à disposition d’une vidéo sur tablette dans les mairies...),
- La mise à disposition du dossier d’enquête publique et du registre dématérialisé pendant toute la durée de l’enquête,
- la mise en place d’un même dossier d’enquête publique sur support papier et sur un poste informatique dédié :
 - dans les locaux de la Direction du cadre de vie et des solidarités de la mairie de la Chapelle-sur-Erdre (siège de l’enquête)
 - à la mairie annexe de Nantes-Nord.

Considérant la procédure d’expropriation :

la notification individuelle du dépôt du dossier d’Enquête Parcellaire à la direction du Cadre de Vie et des Solidarités de la Mairie de la Chapelle sur Erdre et en Mairie-annexe Nantes-Nord, sous pli recommandé avec accusé réception, a bien été adressée selon l’Arrêté Préfectoral (*article 8*) et le code de l’expropriation (*R131-6*) par le concessionnaire Cofiroute aux propriétaires. Ainsi, les propriétaires fonciers concernés ont valablement été contactés et ont pu faire connaître leur avis et leurs droits.

La commission note que monsieur Guy Lamisse, probablement en sa qualité de gérant, a reçu l’information relative à l’ouverture de l’enquête parcellaire par lettre recommandée avec accusé de réception datée du 31 juillet 2020.

Considérant le dossier d’enquête parcellaire, mis à la disposition du public, il est composé d’un plan parcellaire et d’un état parcellaire précis, conforme aux dispositions législatives et réglementaires notamment, à l’article R131-3 du Code de l’Expropriation pour cause d’utilité publique. Il permet aux propriétaires de retrouver facilement les limites de l’emprise du projet sur leur(s) parcelle(s).

Considérant l’emprise du projet et le périmètre de DUP

La maîtrise foncière des terrains par Cofiroute agissant en qualité de concessionnaire de l’Etat, lui est bien nécessaire pour réaliser le projet d’aménagement de la Porte de Gesvres tel qu’il est conçu, défini et établi dans le dossier de Déclaration d’Utilité Publique.

L'emprise des terrains a bien été ajustée au strict besoin de l'opération d'aménagement projetée comme définie dans le dossier de DUP qui s'appuie sur une variante "D" optimisée.

Considérant l'Enquête Préalable à la Déclaration d'Utilité Publique pour laquelle la commission d'enquête formule un avis favorable avec réserves (voir ci-dessus).

Considérant l'absence d'observations des propriétaires et détenteurs de droits réels et l'absence d'élément nouveau portés à la connaissance de la commission d'enquête sur l'emprise du projet, le plan et l'état parcellaire.

La commission d'enquête émet un avis favorable de principe à l'acquisition, par voie d'expropriation si besoin, et à la cessibilité des parcelles nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement de l'échangeur de la Porte de Gesvres.

Conclusions établies et signées le 30 octobre 2020,

Tenant compte des conditions sanitaires limitant l'accès aux salles, tenant compte également de la disponibilité des uns et des autres, les présentes conclusions, accompagnées du rapport et de ses annexes, ont été **remises le 4 novembre 2020** au(x) représentant.es de Mr le Préfet de Loire Atlantique conformément à l'arrêté préfectoral du 30 juillet 2020, déjà mentionné.

La commission d'enquête

Jean Claude Verdon

Patrice Merlet

Michel Monier

Commissaire enquêteur

Commissaire enquêteur

Président de la commission