

REÇU EN PREFECTURE
NANTES, le
22 AVR. 2022

ANNEXE N° 1

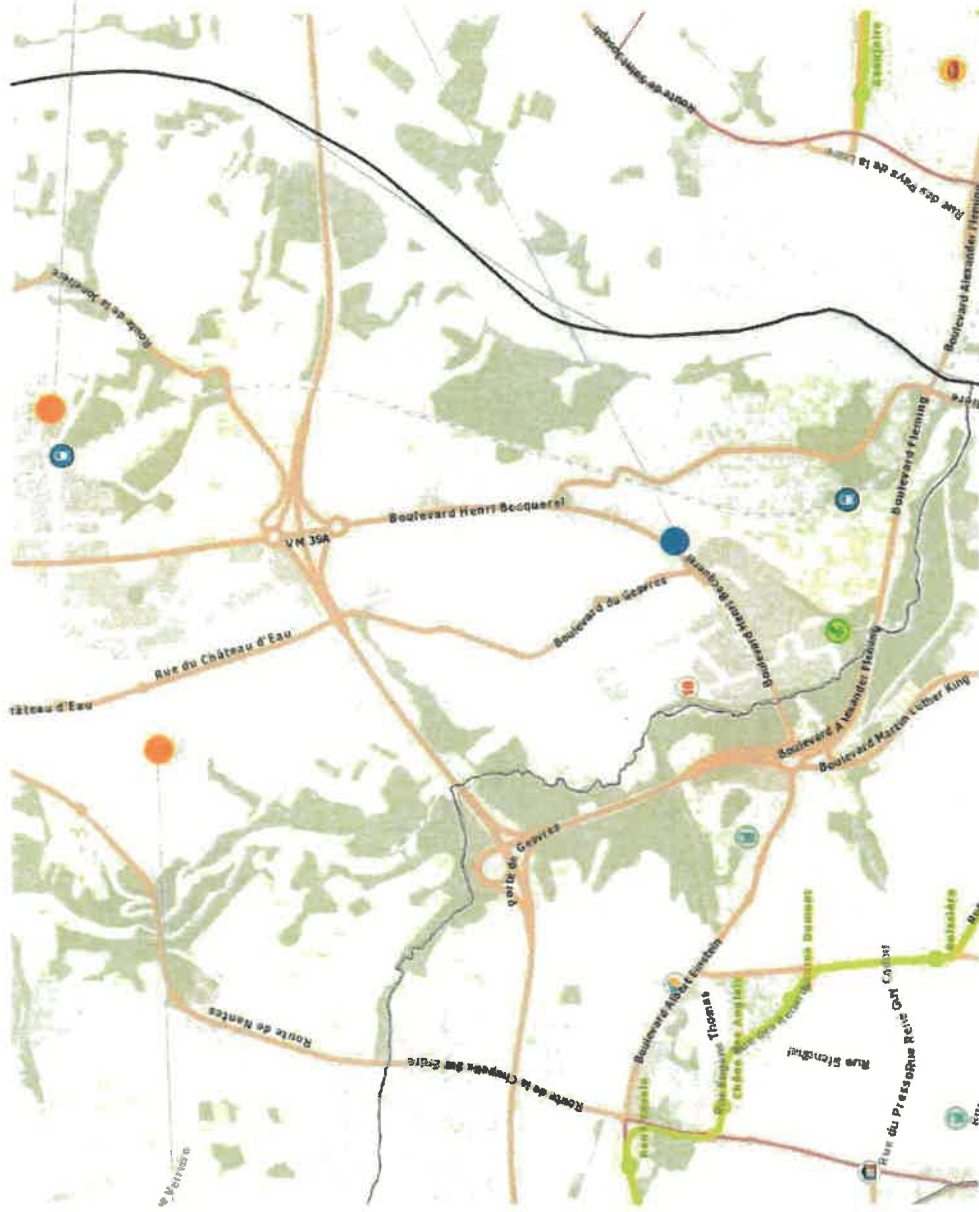
affichage arrêté enquête
Direction Animation
Rue Jean Jaurès

affichage arrêté enquête
Hôtel de Ville

affichage arrêté enquête
Bibliothèque



Information enquête publique L1 L2 – CETEX



affichage arrêté enquête
Pôle Culturel Capellia
Rue de Roche Blanche

affichage arrêté enquête
Direction du Cadre de Vie
4 rue de Bretagne

Calicot Boulevard Becquerel
Semaines 9, 10, 11

ANNEXE N° 1 bis

REÇU EN PREFECTURE
NANTES, le

22 AVR. 2022

ANNEXE n° 2



SOCIETE CIVILE PROFESSIONNELLE
C. LEBLANC – P. SAGNIEZ – S. LEROUX – E. MICHELON-CHESNOT
HUISSIERS DE JUSTICE ASSOCIES
C. GRELEAUD
HUISSIER DE JUSTICE

20, bld Emile Romanet - BP 88750
44187 NANTES Cedex 4
Tél. : 02.51.84.32.50 - Fax. : 02.40.73.13.64
Email : hjnantes@huissier-nantes-atlantique.com
Site de paiement sécurisé : www.huissier-scpleblanc.fr



SEMITAN Direction Technique - Maîtrise d'Ouvrage

**3, rue Belier
BP 64605
44046 NANTES Cedex 1**

REFERENCE A RAPPELER :

Affaire : SEMITAN Direction Technique - Maîtrise
d'Ouvrage
c/ QDD

Vos refs : Passage 23/03 aff Enquete Publique Connexion
lignes L1-L2

Nos refs : C142872/CL/ 101

Dossier suivi par :
Ligne directe :
E.mail :

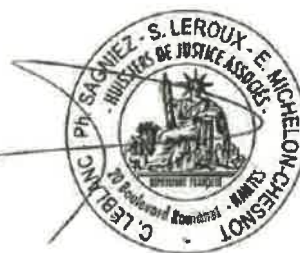
Nantes, le 13.04.2022

Monsieur le Directeur,

Je soussigné, Christophe LEBLANC, huissier de justice associé, atteste avoir procédé aux constatations de l'affichage réglementaire de l'ouverture de l'enquête publique relative au projet de connexion des lignes L1-L2 de tramway sur les communes de Nantes et la Chapelle sur Erdre, de construction d'un centre technique et d'exploitation (CETEX) et de construction d'un parking relais P+R sur le site de Babinière sur la commune de la Chapelle sur Erdre, aux dates suivantes :

- Le 07.02.2022
- Le 22.02.2022
- Le 11.03.2022
- Le 23.03.2022

Fait pour servir et valoir ce que de droit.



2022

E 21000189/44

ANNEXE N°3

DÉPARTEMENT DE LOIRE-ATLANTIQUE

NANTES MÉTROPOLE
SEMITAN

REÇU EN PREFECTURE
NANTES, le

22 AVR. 2022

ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

Projet de connexion des lignes L1-L2 de tramway sur les communes de Nantes et de La Chapelle sur Erdre, construction d'un CETEX et d'un parking relais P+R sur le site de Babinière à La Chapelle sur Erdre

PROCÈS VERBAL DE SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

Françoise BELIN
Commissaire enquêtrice

PROCÈS VERBAL DES OBSERVATIONS

Le vendredi vingt-cinq (25) mars deux mille vingt-deux (2022) à neuf (09) heures,

Je soussignée,

Françoise BELIN, commissaire enquêtrice

me suis rendue dans les locaux de la SEMITAN, 3 rue Bellier à Nantes - 44000 - où j'ai rencontré, en application de l'article R 123-18 du Code de l'Environnement :

Mesdames Sakina FAOUZI, cheffe de projets à Nantes Métropole et Géraldine CLOPEAU, chef de projets à la SEMITAN,

consécutivement à l'enquête publique unique concernant le projet de :

- connexion des lignes L-1-L2 de tramway sur les communes de Nantes et de La Chapelle sur Erdre,
 - construction d'un centre technique et d'exploitation (CETEX),
 - construction d'un parking relais P+ R sur le site de Babinière sur la commune de La Chapelle sur Erdre,
- (enquête publique n° 21000189/44).

Je communique à Mmes FAOUZI et CLOPEAU **la nature et la synthèse des observations qui ont été faites par le public** sur les registres « papier » ouverts à la mairie annexe du Ranzay à Nantes) et à la Direction du Cadre de Vie et des Solidarités de la Chapelle sur Erdre, sur l'adresse courriel dédiée enquete-publique-2912@registre-dematerialise.fr, ainsi que sur le registre dématérialisé à l'adresse suivante <https://www.registre-dematerialise.fr/2912>

pendant la durée de l'enquête publique qui s'est déroulée du lundi 21 février 2022 à 08h30 au mercredi 23 mars 2022 à 17h30 inclus, soit pendant 31 jours consécutifs.

Il est rappelé que le présent procès-verbal n'a pour d'autre objet que de retranscrire de manière objective et neutre, les observations et propositions du public reçues pendant l'enquête publique.

*
* *

Ainsi, pendant la durée de l'enquête :

- deux registres d'enquête « papier »
- une adresse courriel dédiée
- un registre dématérialisé

ont été ouverts.

J'ai reçu onze (11) personnes, ai constaté quatre-vingt-seize (96) observations sur les registres d'enquête et sur le registre dématérialisé.

Enquête publique unique

Projet de connexion des lignes L1-L2 de tramway sur Nantes et la Chapelle sur Erdre, construction d'un CETEX et d'un parking relais P+R sur le site de Babinière à La Chapelle sur Erdre

Enquête n° E 21000182/44

SF GE
Page 2 sur 7

Préambule

L'enquête publique unique est relative au projet de :

- connexion des lignes L1-L2 de tramway sur les communes de Nantes et de La Chapelle sur Erdre,
 - construction d'un centre technique et d'exploitation (CETEX),
 - construction d'un parking relais P+R sur le site de Babinière sur la commune de La Chapelle sur Erdre,
- porté par NANTES MÉTROPOLE (maître d'ouvrage) et la SEMITAN (mandataire).

L'enquête publique unique est préalable à :

- l'autorisation environnementale (supplétive) avec déclaration loi sur l'eau, dérogation « espèces et habitats protégés » et autorisation de défrichement, au titre des articles L 181-1 et L 181-2 du code de l'environnement,
- la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet, emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme métropolitain (PLUm) (*périmètres des travaux B, C et D*)
- l'approbation du permis d'aménager de la plateforme de Babinière.

1 - Observations du public

1 N - Anonyme ; 2 N - Anonyme ; 3 N - Anonyme ; 4 N - Anonyme ; 5 N - LOISEAU François ; 6 N - Anonyme ; 7 N PHILIPPE Valentin ; 8 N - Anonyme ; 9 N - Anonyme ; 10 N - Anonyme ; 11 N - EDOM Paul ; 12 N - DENORMANDIE Frédéric ; 13 N - Anonyme ; 14 N - DENORMANDIE Frédéric ; 15 N - Anonyme ; 16 N - Anonyme ; 17 N - PINAUD Nicolas ; 18 N - Anonyme ; 19 N - Anonyme ; 20 N - Anonyme ; 21 N - Anonyme ; 22 N - Anonyme ; 23 N - LE LEPVRIER Maxime ; 24 N - POTEREAU Lou ; 25 N - NATU Sydney ; 26 N - SIMON Julla ; 27 N - Anonyme ; 28 N - Anonyme ; 29 N - BLIN Philippe ; 30 N - Anonyme ; 31 M - HENRY Ophélie ; 32 N - Anonyme ; 33 N - Anonyme ; 34 N - Anonyme ; 35 N - MICHENEAU Gilles ; 35 N - LEVESQUE Hugues ; 36 N - Anonyme ; 37 N - Anonyme ; 38 N - HORHANT Clément ; 39 N - Anonyme ; 40 N - PESLERBE Caroline ; 41 N - Rbd Lauriane ; 42 N - ADJAOUD Chloé ; 43 N - N - Anonyme ; 44 N - CARDINAL Quentin ; 45 N - Anonyme ; 46 N - Anonyme ; 47 N - AUFRAY Laure ; 48 N - BOYER Christelle ; 49 N - BESNIER Angéline ; 50 N - Anonyme ; 51 N - Anonyme ; 52 N - Anonyme ; 53 N - BOSSER Régine ; 54 N - Anonyme ; 55 N - VINET Jean-Roch ; 56 N - G Alicia ; 57 N - Anonyme ; 58 N - Anonyme ; 59 N - LE KERNEC Estelle ; 60 N - Anonyme ; 61 N - MAUNIER Guillaume ; 62 N - MARIOT Méline ; 63 N - DUGAST Patrick ; 64 N - Anonyme ; 65 N - DAVID Nicolas ; 66 N - EPAILLARD Nicolas ; 67 N - Anonyme ; 68 N - PHILIPPE Sabine ; 69 N - Syndic copropriété ; 70 N - DENORMANDIE Frédéric ; 71 N - MAUNIER Guillaume ; 72 N - Soaz Soaz ; 73 N - Anonyme ; 74 N - ROSTREIN Guy ; 75 N - SPECQUE Matthieu ; 76 N - SPECQUE Matthieu ; 77 N - SPECQUE Matthieu ; 78 N - VERDIER Dominique ; 79 N - LUTZ Arthur ; 80 N - Anonyme ; 81 N - Anonyme ; 82 N - Anonyme ; 83 N - IDRIS Adel ; 84 N - MONSTIER Ghislain ; 85 N - Anonyme ; 86 N - ETCHEVERRY Rudy, conseil syndical EFUL les Hauts de l'Erdre ; 87 N - LE DRU Augustin ; 88 N - RIVIÈRE Jean-Marc ; 89 N - RICHARD Daniel ; 90 N - SOUAIED Oussama ; 91 N - BOULERY Nicolas, ARALB ; 92 N - EVALLY Franck ; 93 R NR - LE NOUVEAU Philippe ; 94 N - Anonyme ; 95 N - MAILLARD Olivier ; 96 N - Anonyme, Groupe écologique et citoyen à la Ville de Nantes et Nantes Métropole.

1 - Connexion L1-L2 du tramway

Le public est majoritairement favorable à ce projet. L'essentiel des observations du public sur ce thème concerne les subtilités entre la **connexion** des lignes L1 et L2 du tramway, la **prolongation** des lignes L1 ou L2 ou encore le **raccordement** des lignes L1 ou L2. Beaucoup d'observations abordent la phase 3 du projet.

Il est, aussi, fait référence à l'évitement du centre-ville. Il est demandé, également, des fréquences plus importantes à certains horaires et, autant que faire se peut une synchronisation, surtout avec les trains allant sur Paris.

Enquête publique unique

Projet de connexion des lignes L1-L2 de tramway sur Nantes et la Chapelle sur Erdre, construction d'un CETEX et d'un parking relais P+R sur le site de Babinière à La Chapelle sur Erdre

Enquête n° E 21000182/44

Page 3 sur 7

1 - 1 LES DÉLAIS

Il s'agit ici du délai écoulé depuis 2006, soit au début du projet, et du délai pas encore arrêté de la mise en fonctionnement de la connexion L1-L2.

Beaucoup d'observations demandent que la phase 3 soit enclenchée pendant les travaux de la phase 2. Un intervenant dit même que Nantes Métropole doit y mettre les moyens. Il est aussi demandé un calendrier précis et que cette connexion soit prioritaire dans le plan de développement des transports.

1 - 2 LE FRANCHISSEMENT DU PÉRIPHÉRIQUE

Là, encore, les suggestions sont diverses pour déterminer le bon passage. Mais plusieurs intervenants considèrent que ces travaux sont urgents. Il est préconisé d'intégrer des voies douces piétons/vélos.

Il est souhaité que les tracés retenus évitent le Gesvres.

1 - 3 LES MODES DOUX

Des recommandations sont faites sur le traitement des modes doux, notamment pour l'accessibilité. Demande de prévoir une liaison douce (piétons + vélos) directe avec l'arrêt de Babinière et les bords de l'Erdre sans passer au-dessus du périphérique.

1 - 4 LES NUISANCES, LES RISQUES

Des représentants d'habitants proches de la station Ranzay interviennent au sujet des risques de nuisances de bruit au passage des rames, vers l'impasse de l'Oranda et demandent des informations sur les mesures de bruit. Ils souhaitent que le mur anti-bruit prévu soit prolongé devant les maisons de l'impasse de l'Oranda. Des inquiétudes sont également exprimées par d'éventuelles nuisances pendant les travaux.

Le secteur est bien connu par ses inondations qui bloquent l'accès au périphérique. L'observation 91 N insiste sur les effets cumulatifs avec les aménagements en cours. L'auteur de l'observation considère que l'impact semble mal considéré.

1 - 5 LES COÛTS

Quelques observations font référence aux coûts, mais aucune ne rentre dans le détail.

2 - Le site de Babinière

2 - 1 L'ENVIRONNEMENT

- Eviter, Réduire, Compenser

Le public émet des doutes sur les mesures ERC prises pour ce projet, notamment sur les aménagements envisagés sur le site de Babinière ainsi que sur la justification du gain annoncé par le dossier en termes environnementaux.

Il est demandé, à plusieurs reprises, de revoir les compensations sur la totalité du projet, y compris la phase 3, et de replanter des arbres. Deux autres demandes concernent le souhait que la compensation soit supérieure à la réglementation et que l'information sur ces compensations soient faites.

Enquête publique unique

Projet de connexion des lignes L1-L2 de tramway sur Nantes et la Chapelle sur Erdre, construction d'un CETEX et d'un parking relais P+R sur le site de Babinière à La Chapelle sur Erdre

- Les zones humides

Plusieurs observations, en doublon, indiquent le sacrifice d'une zone humide de 1 000 m² et que 8 ha de zones végétalisées seront artificialisées, détruisant des habitats d'espèces protégées. Elles demandent d'appliquer la démarche ERC sur la totalité de la commune de La Chapelle sur Erdre.

- Le corridor écologique

Il est proposé de rétablir la continuité écologique au sein des bassins hydrographiques.

2 - 2 LES NUISANCES, LES RISQUES

Il est peu évoqué les risques ou les nuisances du site de Babinière, pour le moment ce site est isolé et une personne espère qu'il n'en résultera pas de l'insécurité ou de la délinquance.

2 - 3 LES ACCÈS AU SITE

Les accès au rond-point de la Rivière sont souvent saturés, surtout aux heures dites de pointe. Les accès automobiles au site de Babinière risquent d'accentuer le processus. L'auteur de l'observation 72 N propose plusieurs pistes, dont le développement des solutions existantes, parmi celles-ci pourquoi ne pas envisager un déplacement par bateau sur l'Erdre ou la mise en place de navettes ? Cela pourrait-il être envisagé ?

Une question posée concerne les risques de saturation et d'encombrement supplémentaires et de leur conséquence sur la N844 et la route de Saint Joseph.

Une proposition est faite d'une nouvelle bretelle (à hauteur de l'ancienne station par exemple) pour dévier une partie du trafic. Cette option pourrait-elle être adoptée ?

2 - 3 LE PERMIS D'AMÉNAGER

Le dossier prévoit une piste bi-directionnelle de 2.50 m minimum. L'observation 38 N rappelle la réglementation à 3 m, elle a relevé, également, qu'il n'y avait pas de piste cyclable pour traverser le pôle ?

L'obs. 64 N considère que le permis d'aménager soumis à l'enquête publique ne répond pas à l'annexe 4/1/2/6 du règlement du PLUm : tout arbre supprimé à La Chapelle sur Erdre doit être compensé sur la commune. Elle indique, également, qu'il n'y a pas d'évaluation des arbres supprimés et que la compensation des arbres coupés n'est pas présentée. Qu'en est-il ?

Il est souhaité que le site de Babinière soit un véritable pôle d'échange multimodal.

3 - Le CETEX

3 - 1 LE BÂTIMENT

Un observateur s'interroge sur le bien-fondé d'un nouveau CETEX et propose de faire évoluer les CETEX existants. Une proposition est faite que ce bâtiment soit déployé en hauteur notamment pour le siège social, le bâtiment administratif et l'extension du P + R.

Enquête publique unique

Projet de connexion des lignes L1-L2 de tramway sur Nantes et la Chapelle sur Erdre, construction d'un CETEX et d'un parking relais P+R sur le site de Babinière à La Chapelle sur Erdre

L'observation 91 N indique que la densité du CETEX imperméabilise la quasi-totalité de la surface disponible.

3 - 2 LA SÉCURITÉ

L'obs. 60 N relève qu'il n'y a pas de locaux réservés aux professionnels de la TAN qui doivent veiller à la sécurité du public. Qu'en est-il ?

4 - Le P+R

4 - 1 SA CAPACITÉ

Des estimations sont avancées sur la grandeur et l'importance du parking relais : pour certains il serait trop petit considérant le nombre de véhicules qui pourraient y stationner, surtout s'il y avait des prolongations de lignes de bus par exemple, et, a contrario, pour d'autres il est trop important si l'on prend en compte la population des communes voisines susceptibles de venir prendre le tramway à Babinière. Il est aussi proposé de laisser le P + R actuel tel qu'il est tant que la connexion L1-L2 n'est pas effective.

Il est également question de la tarification : gratuité pour ceux qui utilisent les moyens de transports publics ou non par exemple.

4 - 2 EAUX DE RUISSELLEMENT DES PARKINGS

Les différents aménagements sur le site vont imperméabiliser les sols. Le dossier ne précise pas si les eaux de ruissellements des aires de stationnement des rames et des voitures seront traitées comme celles du CETEX ?

4 - 3 SUGGESTION

L'obs. 38 N propose de mettre des panneaux d'information aux sorties porte de Gesvres, porte de la Chapelle, sur le pont de la Jonelière incitant à déposer les véhicules au P + R de Babinière.

5 - Propositions et/ou suggestions du public hors projet

Les propositions et suggestions du public dites hors sujet, ne le sont pas tant que ça, puisque plus ou moins en rapport avec le projet global. Ces réflexions ne sont pas détaillées ici.

5 - 1 DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS PUBLICS EXISTANTS

Plusieurs suggestions sont faites pour des prolongements de lignes que ce soit en tramway, bus, busway, tram-train, ... voire métro. Il est également question d'aménagements en transports publics d'autres secteurs de la métropole. Une observation (88 N) propose que des lignes de bus soient mises en place sur le périphérique.

Quelques observations relèvent les dysfonctionnements du tram-train et souhaitent une meilleure amplitude horaire.

Enquête publique unique

Projet de connexion des lignes L1-L2 de tramway sur Nantes et la Chapelle sur Erdre, construction d'un CETEX et d'un parking relais P+R sur le site de Babinière à La Chapelle sur Erdre

5 - 2 AMÉNAGEMENTS SOUHAITÉS

- Station sur le pont de la Jonelière

L'observation 22 N souhaite un arrêt du tram sur le pont de la Jonelière. Cela serait-il possible ?

- Tarifification

La tarification, vue par les intervenants à l'enquête, concerne aussi bien le tramway que le tram-train. Est-il possible d'étudier des tarifications transversales ?

- Développement des axes routiers

Tout en donnant son sentiment sur le projet, l'obs. 60 N demande de ne pas oublier le développement routier pour ceux qui habitent loin ou qui ne peuvent utiliser les moyens de transports collectifs.

- La Beaujoire et/ou le Parc des expositions

Il avait été question d'une liaison fluviale Navibus Babinière/Beaujoire pour limiter les flux de véhicules les jours de manifestations. Qu'en est-il ?

Je rappelle à Mmes FAOUZI et CLOPEAU qu'elles disposent d'un **délai de 15 jours à compter de ce jour** selon l'article R 123-18 du Code de l'Environnement précité **pour produire un mémoire en réponse** au contenu du procès-verbal que je viens de communiquer et à me transmettre ce document.

Dont procès-verbal que Mmes FAOUZI et CLOPEAU signent avec moi et à qui je délivre copie.

Pour Nantes Métropole,



Sakina FAOUZI

La commissaire enquêtrice,



Françoise BELIN

Pour la SEMITAN



Géraldine CLOPEAU

Enquête publique unique

Projet de connexion des lignes L1-L2 de tramway sur Nantes et la Chapelle sur Erdre, construction d'un CETEX et d'un parking relais P+R sur le site de Babinière à La Chapelle sur Erdre

Connexion lignes L1/L2 du tramway Observations du public pendant l'enquête publique

	Code	Déposant	Observations
1 N	W	Anonyme	Trouve l'extension de la ligne 1 jusqu'à Babinrière très bien pour mieux desservir La Chapelle sur Erdre. Bien plus simple et à l'heure que le tram train. Vivement 2024 !
2 N	W	Anonyme	Travaux très attendus par les habitants des villes périphériques. Complicqué de faire Orvault -Carquefou par exemple en moins d'1h en transport en commun contre 10min en voiture. Coût forcément conséquent, mais projet pour l'avenir de la métropole laissé à nos enfants.
3 N	W	Anonyme	Très pratique pour les étudiants du nord est de Nantes
4 N	W	Anonyme	Beau projet, indispensable pour la future connexion des lignes 1 et 2 au nord de Nantes. Facilitera l'accès à l'université des étudiants du nord de Nantes (Sucé sur Erdre, Nort-sur-Erdre, Châteaubriant)
5 N	W	LOISEAU Francois	Le projet dit de "connexion des lignes L1-L2" est un projet inachevé en l'état. Anoncé en 2006 ce projet n'a eu de cesse d'être reporté. La création de quelques centaines de mètres supplémentaires jusqu'à Babinrière est une déception. Le CETEX est un équipement indispensable à l'exploitation des nouvelles rames. L'extension de ligne n'apporte pas de plus-value sur le maillage du réseau. Au regard des enjeux de mobilité dans une métropole en fort développement démographique, la mise en oeuvre de la phase 3 est très attendue pour : - Faciliter les déplacements dans l'agglomération, sans passer par le centre-ville - Permettre l'accès aux stations des lignes 1 et 2 aux habitants de la périphérie Est, via le parking relais Babinrière, sans avoir à entrer dans Nantes en voiture
6 N	W	Anonyme	Ce n'est pas une connexion ligne 1-2, mais un simple prolongement de la ligne 1 ! Le nom de l'enquête est faux et trompeur !
7 N	W	PHILIPPE Valentin	Est à 100% POUR le Projet de l'extension de la ligne 1 du tramway jusqu'à la Chapelle-sur-Erdre que ce soit pour les balades du week-end ou faire ses courses aux commerces alors OUI à l'extension
8 N	W	Anonyme	Il faut une étude qui justifie le gain environnemental d'une telle infrastructure, en effet l'impact est loin d'être neutre sur : l'occupation au sol, les vibrations sur les constructions existantes D'autre part la vitesse moyenne d'un TRAM est particulièrement basse, quid des potentiels usagers dont l'habitation n'est pas à proximité des stations, comment vont-ils s'y rendre. A ce jour n'a jamais trouvé une étude qui présente les bénéfices de ce moyen de transport par rapport à des transport en commun tels que les BUS électriques
9 N	W	Anonyme	Tout projet ou action qui fera qu'il n'est pas obligatoire de passer par le centre-ville de Nantes pour se déplacer d'un point de la périphérie de l'agglomération à un autre est une bonne chose.

Enquête n° E 21000182/44

			La liaison L1 et L2 (qui tarde beaucoup) est donc attendue avec impatience par les habitants des communes adjacentes à Nantes ...
10 N	W	Anonyme	Indispensable d'étendre la ligne 1 vers La Chapelle sur Erdre, car il est toujours difficile de franchir l'Erdre. La connexion avec la ligne 2 permettra de fluidifier le trafic. Habitant de Nantes Est, trouve important de pouvoir circuler du Sud vers le nord sans passer par Commerce.
11 N	W	EDOM Paul	Habitant sur la Chapelle sur Erdre, est pour ce projet étant donné le peu de tram train qui circule sur la ligne Nantes Châteaubriant, notamment en dehors des horaires de pointe.
12 N	W	DENORMANDIE Frédéric	Avec ce projet de prolongement de ligne de tramway et CETEX à Babinière, une zone humide de 1000 m2 sera sacrifiée et 8 hectares de zones végétalisées dans la zone de confluence de la vallée de l'Erdre et du Gesvres seront artificialisés. Ce projet détruira des habitats d'espèces protégées (lézards à deux raies, orvet fragile, cisticole des joncs notamment) en bafouant les principes de continuité écologique à 300 m de l'Erdre et 150 m du Gesvres. La démarche ERC devra obligatoirement être appliquée. En compensation de cette destruction de biodiversité, il serait opportun de renoncer à construire un cinéma Multiplex et des parkings (qui ne sont pas d'utilité publique !) aux Perrières à La Chapelle sur Erdre, fragilisant une zone boisée de 12500 m2, avec une zone humide de 700 m2 en limite de la zone Natura 2000 des marais de l'Erdre. La cohérence de la démarche ERC sur la commune de La Chapelle sur Erdre serait ainsi respectée.
13 N	W	Anonyme	On peut abattre les arbres pour relier les lignes de tram concernées en replantant des arbres ailleurs. Il est nécessaire de permettre les déplacements collectifs sans passer par le centre-ville et éviter les voitures.
14 N	W	DENORMANDIE Frédéric	Les compensations environnementales liées à ce projet d'extension du tramway et CETEX à Babinière (8 hectares artificialisés en limite du Gesvres et de l'Erdre) doivent être trouvées sur place, en annulant des projets non soumis à DUP à La Chapelle sur Erdre, qui détruisent la biodiversité et des espèces protégées (confirmé par DDTM et OFB 44) : - Projets immobiliers Idéal Groupe et ATARAXIA sur le chemin du Domaine (1 ha de zone d'habitat d'espèces protégées) - Projet Cinéma Multiplex (+ parkings) aux Perrières (1,2 ha de zone d'habitat d'espèces protégées) Article précisant la nécessité des compensations : https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/nantes-44000/nantes-le-tramway-derange-la-cisticole-des-joncs-419553a-7907-11ec-9401-ff60eafb62b
15 N	W	Anonyme	Bonne idée. Attention tout de même au ratio : coût/bénéfice
16 N	W	Anonyme	Perçoit les impacts environnementaux du projet. L'option du Chronobus avec voie dédiée semblerait plus responsable et facile à mettre en œuvre. Une des voies sur cet itinéraire pourrait être réservée aux bus et covoiturages (interdites au autosolistes), non ? Cela aurait ainsi le bénéfice de limiter le trafic automobile en incitant fortement aux alternatives. La fréquence du Tram-train pourrait être améliorée.
17 N	W	PINAUD Nicolas	En l'état actuel, ce projet est presque inutile. Pourquoi faire cette phase 2 et attendre une phase 3 qui n'est même pas encore programmée pour interconnecter les lignes 1 et 2 ? Ce projet tant attendu devrait être prioritaire sur la construction de nouvelles lignes qui sont encore une fois destinées au seul centre-ville de Nantes au détriment de la périphérie et des liaisons inter-périphériques. Il y en a marre de devoir passer par le centre-ville de Nantes et subir parfois plus d'une heure de trajet en transport en commun pour faire par exemple Sainte-Luce - Orvault quand le même trajet en voiture (hors heures de pointe) prend à peine 15 mn. Ce n'est pas comme ça que les habitants de la Métropole abandonneront leurs voitures !!

			De plus, l'interconnexion des lignes 1 et 2 permettra également de soulager le périphérique Est qui est plus que saturé aux heures de pointe. Ne comprend pas que Nantes Métropole n'ait pas encore été capable de faire cette analyse qui a déjà été réalisée par le quidam qui passe des dizaines de minutes chaque jour bloqué dans les embouteillages, et pas par plaisir mais par obligation, alors que quelques minutes lui suffiraient en tramway pour aller de Haluchère vers les Fac ou vers Orvault. Il est plus que temps que ce projet qui est sans cesse remis sous la pile d'extension de lignes pour le centre-ville passe à la vitesse supérieure, et que d'autres projets de liaisons périphériques en transport en commun voient le jour. Trouve anormal que l'énorme zone d'activité qui s'étend sur Sainte-Luce et Carquefou ne soit desservie que par quelques rares bus au cours de la journée alors que plusieurs milliers de travailleurs en provenance de toute l'agglomération s'y rendent chaque jour. Comment expliquer également la complexité et le temps (plus de 45 mn) pour effectuer le trajet Sainte-Luce - Carquefou en transport en commun alors que ces deux communes ne sont séparées que par la seule Route de Paris et qu'en voiture cela prend 3 mn? Mesdames et Messieurs les édiles de Nantes Métropole, sachez que tous les habitants de la périphérie ne travaillent pas en centre-ville! Vous voulez nous faire préférer les transports en commun et laisser nos voitures dans nos garages? Alors faites le nécessaire, mettez-y les moyens et cessez de penser aux seules dessertes du centre-ville de Nantes ! Oui à l'interconnexion des lignes 1 et 2, mais avec une phase 2 et une phase 3 réalisées dans le même temps !!
18 N	W	Anonyme	Est pour le rallèlement lignes 1 et 2 du tram
19 N	W	Anonyme	Se positionne pour ce projet
20 N	W	Anonyme	Attend l'interconnexion des deux lignes depuis des années. Habitant en banlieue nord-est se rend régulièrement au nord du centre-ville, cela lui sera très utile.
21 N	W	Anonyme	Projet très intéressant qui pourrait fluidifier les accès aux transports aux heures de grandes affluences (faciliterait donc les déplacements lors des mouvements pendulaires les matins, midi et soir). Permettrait d'éviter de nombreux changements et encombrements à Commerce devenu difficile d'accès à certaines heures, au vu des trams remplis à leurs pleines capacités d'accueil.
22 N	W	Anonyme	Résident au pied du pont de la Jonellière, soutient vivement ce projet. Suggère également de faire un arrêt de tram sur le pont de la Jonellière afin de faciliter : - la mobilité et l'accès aux transports en commun des résidents du quartier (majoritairement en voitures) et - l'accessibilité aux espaces verts des Nantais notamment en raison du manque de places de parking autour de l'Erdre et de l'engorgement de voitures.
23 N	W	LE LEPVRIER Maxime	Trouve dommage que rien ne soit prévu pour que le service de transport soit UTILE et EFFICACE. Il y a un enjeu démographique et d'accessibilité derrière les transports en commun. Pense qu'il serait plus judicieux de compléter le réseau TAN d'au moins deux lignes de métro. Notamment une à la londonienne qui ferait le tour de la ville. Pense qu'en terme de vitesse/efficacité on y serait. L'idée est de rendre moins dépendant le train urbain des aléas de la route. Pourquoi l'argent n'est pas dédié ça ? Pense que le tram a montré ses limites, il faut le compléter.

			Propose d'échanger dessus et participer à des études etc. A 25 ans et pense que dans 10 ans ce sera plus qu'une bonne nouvelle d'avoir un métro.
24 N	W	POTÉREAU Lou	Vote Qui: Bientôt à La Chapelle sur Erdre. N'envisageait que la voiture pour se rendre à son travail à Nantes C'est génial de pouvoir être relié au centre-ville par le tram. Cela va dynamiser la Chapelle sur Erdre et permettre à ses habitants d'être à quelques minutes de la ville. Aujourd'hui il n'existe que le tram train et le bus C2 pris à René Cassin pour se rapprocher du centre de Nantes. Non accessibles pour des jeunes ou des adultes isolés en campagne qui devraient marcher longtemps sur des routes dangereuses et non éclairées pour arriver sur ces réseaux. Un grand avancement pour Nantes et sa périphérie.
25 N	W	NATU Sydney	En 2022, où l'alerte écologique est au plus haut, ne comprend pas comment des projets de la sorte peuvent être encore envisagés... Une zone humide de 1000 m2 sera sacrifiée et 8 hectares de zones végétalisées dans la zone de confluence de la vallée de l'Erdre et du Gesvres seront artificialisés. Ce projet détruira des habitats d'espèces protégées en bafouant les principes de continuité écologique à 300 m de l'Erdre et 150 m du Gesvres ! Demande l'abandon de ce projet !
26 N	W	SIMON Julia	Trouve que cette idée résoudreait certains problèmes de mobilité au sein de la métropole. Faciliterait le trajet des Nantais et aiderait à réduire le nombre d'automobilistes au sein de la métropole. Nantes qui se dit être une « ville verte » doit continuer à améliorer la mobilité au sein de la ville et cela passe forcément par les transports en commun. Il est vrai que la liaison Nantes Ouest et Est reste très compliquée et longue pour ceux qui effectueraient la traversée de manière régulière.
27 N	W	Anonyme	Avec ce projet de prolongement de ligne de tramway et CETEX à Babinière, une zone humide de 1000 m2 sera sacrifiée et 8 hectares de zones végétalisées dans la zone de confluence de la vallée de l'Erdre et du Gesvres seront artificialisés. Ce projet détruira des habitats d'espèces protégées (lézards à deux raies, orvet fragile, cisticole des joncs notamment en bafouant les principes de continuité écologique à 300 m de l'Erdre et 150 m du Gesvres ! La démarche ERC (Éviter Réduire Compenser) devra obligatoirement être appliquée. En compensation de cette destruction de biodiversité, il serait opportun de renoncer à construire un cinéma Multiplex et des parkings (qui ne sont pas d'utilité publique !) aux Perrières à La Chapelle sur Erdre, fragilisant une zone boisée de 12500 m2, avec une zone humide de 700 m2 en limite de la zone Natura 2000 des marais de l'Erdre. La cohérence de la démarche ERC sur la commune de La Chapelle sur Erdre serait ainsi respectée.
28 N	W	Anonyme	Enfin ???? Ça serait tellement pratique Surtout les soirs de match pour aller à la Beaujoire
29 N	W	BLIN Philippe	Si ce projet est d'utilité publique, il n'en demeure pas moins destructeur à grande échelle pour la biodiversité du secteur sud de la Chapelle sur Erdre (flore, faune, zones humides devenues cruciales avec le changement climatique). Pour respecter la démarche ERC, il nous faut trouver absolument une ou des compensations rapides. Renoncer au projet de cinéma multiplex à

30 N	W	Anonyme	la Chapelle sur Erdre serait une solution qui répondrait à cette attente même si elle n'est que partielle. Cet espace naturel boisé et humide doit être préservé de tout bétonnage inutile.
31 M	M	HENRY Ophélie	Il serait intéressant de développer aussi les lignes de bus sur la Chapelle sur Erdre pour rendre l'accès vers Babinrière plus simple. Très bonne idée pour éviter de passer par le centre pour aller entre le Nord de Nantes et l'est de Nantes. En effet, trouve que les bus ne suffisent pas à faire le lien, il faudrait que le tramway le fasse aussi. Soutient ce projet.
32 N	W	Anonyme	Pense que c'est une très bonne idée pour éviter de passer par le centre pour aller entre le Nord de Nantes et l'est de Nantes. En effet, trouve que les bus ne suffisent pas à faire le lien, il faudrait que le tramway le fasse aussi. Soutient ce projet.
33 N	W	Anonyme	Habitante de Gesvrine, prend le tram-train de Babinrière tous les jours pour aller au travail, donc une extension de tram jusqu'à Babinrière lui servirait davantage pour ne pas avoir de correspondance pour accéder au centre-ville de Nantes. Pense aussi que cette ligne servirait aux étudiants de la Chapelle à se rendre aux universités et aux écoles nantaises.
34 N	W	MICHENEAU Gilles	Ont voté à La Chapelle sur Erdre et non pour la Mairie de Nantes.
35 N	W	LEVESQUE Hugues	Ces projets vont détruire d'importantes zones comportant une riche diversité biologique. Ils présentent néanmoins un intérêt non négligeable pour des déplacements écologiquement sages. Il sera donc judicieux et responsable de compenser les atteintes à la biodiversité qui en découleront. Pour cela, il faut 1- analyser l'ensemble des aménagements prévus sur la commune de la Chapelle sur Erdre, et mettre fin à des destructions d'espaces naturels riches en biodiversité tels qu'ils sont envisagés pour la construction d'un multiplex "cinéma" et certaines zones d'habitation. 2- définir de nouvelles créations de zones naturelles, avec plantations d'arbres.
36 N	W	Anonyme	Très bonne chose pour réduire l'utilisation de la voiture. Par contre la préservation de l'environnement naturel est vraiment essentielle donc la conjugaison des deux serait l'idéal. Il faudrait également rajouter l'arrêt Babinrière sur la ligne de bus 86 car aujourd'hui c'est en voiture qu'il faut y aller, enfin quand le parking est accessible... Ce qui n'est pas le cas actuellement !
37 N	W	Anonyme	Super projet qui va améliorer les connexions ainsi que les déplacements entre le nord et l'est de la ville sans oublier La Chapelle sur Erdre mais également apporter un dynamisme nouveau à ces secteurs.
38 N	W	HORHANT Clément	- Projet intéressant pour ajouter un mode pour traverser l'Erdre (actuellement : voiture et bus dans les bouchons, ter peu fréquent). - Pour transformer Babinrière en vrai pôle intermodal (et pourquoi pas Haluchère aussi), il faudrait étendre le réseau des vélos en libre-service (Bicloo). ter<>tram<>bus<>vélo - Attention sur les modes doux /\ bien respecter les recommandations pour un aménagement cyclable de qualité : séparation physique, identification visuelle (chaussée d'une autre couleur), continuité et priorité des piétons et vélos sur les autres modes (trotoirs traversants par exemple) etc... NON aux "voies vertes", partagées avec les piétons, ou carrément transformer la rue en vélo-rue...

			<p>- VOLUME 7 - PERMIS D'AMÉNAGER DE LA PLATEFORME BABINIÈRE ; page 24 : une piste bi-directionnelle, c'est minimum 3m /1/ d'autant plus s'il y a des barrières !</p> <p>- Vélo : il n'y a aucun aménagement cyclable pour traverser le pôle ?</p> <p>- Suggestion pour privilégier le parking relai + le tram : afficher sur les zones de congestions une information pour inciter à laisser sa voiture dans le parking relais (porte de Gesvres, porte de la Chapelle, sur le pont de la Jonelière).</p> <p>- Dommage que la suite (liaison L1-L2) ne soit pas prévue à ce jour avant que le secteur devienne trop dense.</p> <p>D'ailleurs, il serait bon de vouloir faire passer cette liaison par la porte de la Chapelle côté Nantes (Boulevard Albert Einstein qui fait la liaison Cardo (L2) et porte de la Chapelle (L1))</p> <p>- Dommage que la suite (liaison L1-L2) ne soit pas prévue à ce jour avant que le secteur devienne trop dense.</p>
39 N	W	Anonyme	<p>A l'heure actuelle du réchauffement climatique, détruire une zone naturelle aussi grande est un vrai gâchis.</p> <p>Le projet de connexion des 2 lignes de trams sans cesse retardé et aucun aperçu sur sa réalisation en termes de date.</p>
40 N	W	PESLERBE Caroline	<p>L'arrivée du tram à la Chapelle sur Erdre est une urgence incontestable pour fluidifier et connecter le nord de Nantes aux facultés, aux grands pôles économiques et au centre-ville. C'est le moyen de générer un réel engouement des utilisateurs pour les transports publics. En effet, l'utilisation de la voiture étant pour beaucoup obligée jusqu'aux portes de Nantes pour atteindre le tram, les utilisateurs ne descendent plus de leur véhicule, pour beaucoup individuel, une fois le périphérique passé. Ils continuent leur chemin en voiture car ils ont fait le plus dur : passer le périphérique.</p> <p>Il est donc urgent de faire ce pont par-dessus le périphérique intérieur.</p>
41 N	W	Rbd Lauriane	<p>Avec ce projet de prolongement de ligne de tramway et CETEX à Babinière, une zone humide de 1000 m2 sera sacrifiée et 8 hectares de zones végétalisées dans la zone de confluence de la vallée de l'Erdre et du Gesvres seront artificialisés. Ce projet détruira des habitats d'espèces protégées (lézards à deux raies, orvet fragile, cisticole des joncs notamment) en bafouant les principes de continuité écologique à 300 m de l'Erdre et 150 m du Gesvres !</p> <p>La démarche ERC (Éviter Réduire Compenser) devra obligatoirement être appliquée. En compensation de cette destruction de biodiversité, il serait opportun de renoncer à construire un cinéma Multiplex et des parkings (qui ne sont pas d'utilité publique) aux Périères à La Chapelle sur Erdre, fragilisant une zone boisée de 12500 m2, avec une zone humide de 700 m2 en limite de la zone Natura 2000 des marais de l'Erdre. La cohérence de la démarche ERC sur la commune de La Chapelle sur Erdre serait ainsi respectée.</p>
42 N	W	ADJAOUD Chloé	<p>Pour le projet de prolongement de la L1, le top pour être écolo serait d'avoir la suite avec le train tram jusqu'à sucé pour 1€ de + et pas 4€/ trajet. Mais déjà comme ça cela pourrait libérer le périp</p>
43 N	W	Anonyme	<p>A hâte de voir cette prolongation de ligne jusqu'à Babinière. Habitante de Gesvrine prend les transports en commun chaque jour pour aller travailler en centre-ville. l'arrivée du tramway va tout changer pour elle : choix multiples de déplacement pour le travail, ne plus être tributaire d'un seul mode de transport, ne plus utiliser sa voiture pour aller en centre-ville pour ses loisirs.</p> <p>Ne voit que du bon et cela va dynamiser les commerces autour de Babinière, notamment "elle l'espère", le centre commercial de Gesvrine.</p> <p>Espère que cela n'engendrera pas insécurité ou délinquance autour de cette zone n'ont plus...</p>

44 N	W	CARDINAL Quentin	Citoyen, résident proche de la Chapelle sur Erdre, donne son avis sur les projets de développement des lignes de tram et de parking relais en périphérie nantaise. Retard de 10 ans de la ville de Nantes sur le développement du périphérique (en comparaison de celui de Rennes sur 3 voies par exemple), et sur le prolongement de ses lignes de tramway. Il est essentiel de prolonger jusqu'à la Chapelle sur Erdre le tramway (de préférence jusqu'à la zone de Capellia), de même pour Orvault (jusqu'à la Bugallière par exemple), et encore plus jusqu'à l'aéroport de Bouguenais. Le nombre et les places des parkings relais sont insuffisants, en comparaison de l'augmentation du trafic routier et du nombre d'habitants à Nantes, en résulte des bouchons insupportables et à l'opposé de l'écologie actuelle...d'ailleurs, rendre gratuit le tramway avec les parkings relais toute la semaine et non que les week-ends, serait enfin un acte civique et écologique sensé.
45 N	W	Anonyme	La prolongation de la ligne 1 jusqu'à Babinrière est absolument nécessaire avec des fréquences importantes. Il est nécessaire en plus que ce soit synchronisé avec les trains arrivants et partants de la gare de Nantes. La prolongation jusqu'à la ligne 2 est également nécessaire afin de réduire les temps de trajets. Pour cela il faut repenser l'accès à la Babinrière depuis le centre de La Chapelle sur Erdre avec un accès rapide et synchronisé via une ligne de bus.
46 N	W	Anonyme	Très bonne idée il faut le faire pour favoriser le tram en ville
47 N	W	AUFFRAY Laura	Trouve le projet très intéressant, permettra de relier le nord de l'Erdre, une connexion grandement attendue. Il faut développer les transports en commun, c'est l'avenir !
48 N	W	BOYER Christelle	Extrêmement favorable à ce projet qui permettra enfin aux habitants du nord du périphérique d'accéder rapidement au centre (et à toutes heures) sans prendre la voiture
49 N	W	BESNIER Angéline	Comment aboutir à la qualité de vie si bien représentée à Nantes avec des temps de trajets parisiens ? Depuis 10 ans et quotidiennement, réalise ses déplacements en transports en commun. Depuis ces nombreuses années, s'est accoutumée aux 45 minutes avec changement, de l'ouest de Nantes aux facultés, du centre-ville au nord-est de Nantes. Les trajets sont agréables, toutefois, le réseau tan ne permet pas d'optimiser le temps lorsqu'il est nécessaire de traverser Nantes, soit les usages de la plupart de la population locale. « Nantes ville verte » / « Nantes piétonne » ne pourra être promise sans s'attarder à relier les périphéries au centre-ville, les périphéries les unes aux autres sans s'attarder davantage aux logiques trajets. Pourquoi développer les axes déjà reliés sans s'implanter sur des zones d'entrepris tels que les axes entre Carquefou et Sainte Luce sur Loire ? Pourquoi déployer des lignes seules sur des axes sans aménagement piéton telle que route de Paris ? La concertation précédente révélait d'ores et déjà collectivement ces besoins. Dans l'espoir que les prochains projets puissent y répondre.
50 N	W	Anonyme	Plus il y a de transports en commun, mieux c'est !
51 N	W	Anonyme	Soutient le projet du tramway et le prolongement de la ligne 1 jusqu'à la Chapelle sur Erdre. Cette ville est très mal desservie.
52 N	W	Anonyme	Avec ce projet de prolongement de ligne de tramway et CETEX à Babinrière, une zone humide de 1000 m2 sera sacrifiée et 8 hectares de zones végétalisées dans la zone de confluence de la vallée de l'Erdre et du Gesvres seront artificialisés. Ce projet détruira des habitats d'espèces protégées (hézards à deux raies, orvet fragile, cisticole des joncs notamment) en bafouant les principes de continuité écologique à 300 m de l'Erdre et 150 m du Gesvres ! La démarche ERC (Éviter Réduire Compenser) devra donc obligatoirement être appliquée. En compensation de cette destruction de biodiversité, il serait opportun de renoncer à construire à La Chapelle sur Erdre, un cinéma Multiplex et des parkings (qui ne sont pas d'utilité publique !) aux Perrières fragilisant une zone boisée de 12500 m2, avec une zone humide de 700 m2 en limite de la zone Natura 2000 des

			marais de l'Erdre ou des Immeubles (non soumis à DUP) sur des zones végétalisées hébergeant des espèces protégées sur le chemin du domaine (projet Idéal Groupe et ATARAXIA sur près d'un hectare) . De cette façon, la cohérence de la démarche ERC sur la commune de La Chapelle sur Erdre serait ainsi respectée
53 N	W	BOSSER Régine	Habite Sucé sur Erdre, déménage très prochainement sur la Chapelle sur Erdre, route de Grandchamp. Travaille sur Nantes route de Paris, et aimerait beaucoup lâcher la voiture et avoir d'autres possibilités que le tram train qui n'offre pas, assez de fréquences. Devrait toutefois laisser sa voiture sur un parking dans la journée. Le projet de prolongation ligne de tram avec parking relais répond pleinement à ses attentes.
54 N	W	Anonyme	Très favorable à une connexion des lignes L1-L2 de tramway entre les communes de Nantes et La Chapelle-sur-Erdre, ceci permettra de relier plus facilement les deux communes.
55 N	W	VINET Jean-Roch	Très bonne chose de prolonger les lignes de tram jusqu'à La Chapelle sur Erdre + faire un parking Relais. Ces infrastructures tendront à réduire l'usage de l'automobile à Nantes Métropole.
56 N	W	G Alicia	Pense que l'idée est très bien de prolonger jusqu'à La Chapelle la ligne 1
57 N	W	Anonyme	Est d'accord pour ce nouveau projet, très intéressant. Ça serait bien pratique.
58 N	W	Anonyme	Le projet d'extension de la ligne de tramway et de création du CETEX à La Babinrière sur 8 ha à la confluence de l'Erdre et du Gesvres va conduire à la destruction d'habitat d'espèces protégées et d'une zone humide (1000 m2) . Il est à noter que 4 ha de zones boisées en limite du Gesvres ont déjà été détruits par les travaux du périphérique en cours. Toutes ces destructions d'habitat d'espèces protégées devront être compensées (démarche ERC) sur la commune. La DDTM doit compenser ces destructions en demandant l'abandon de projets non soumis à DUP sur la commune et qui ont un impact direct sur la biodiversité en ville à savoir le Projet Cinéma Multiplex avec parking 1,2ha) aux Périères et les projets immobiliers Idéal Groupe et ATARAXIA (1ha au total) sur le chemin du domaine. Il en va de la crédibilité de la démarche ERC sur la commune de La Chapelle sur Erdre.
59 N	W	LE KERNEC Estelle	Favorable au projet
60 N	W	Anonyme	Tout aménagement collectif qui vise à réduire notre empreinte carbone dans nos modes de déplacement est bon à prendre. Ceci étant il ne faut pas considérer le vélo et les transports collectifs comme moyens de locomotions prédominants. Les privilégiés, locataires et propriétaires, qui habitent à Nantes et à proximité de Nantes ou bien les gens en bonne santé ne doivent pas être les seuls à pouvoir rejoindre le centre de Nantes. Il faut développer des voies de circulation automobiles et leurs stationnements pour les personnes résidant pas à plus de 20 kms de Nantes Métropole ou de santé fragile. Ces nouvelles infrastructures généreront également beaucoup de flux humain. Il faudra veiller à ce que la sécurité du public et des personnels de la TAN soient assurés par un service d'ordre adapté et positionné sur place. Or ne voit pas de locaux réservés à cela. Domage Enfin, ces travaux importants vont avoir un impact majeur sur la biodiversité du secteur. Nantes Métropole et la ville de La Chapelle sur Erdre doivent prévoir des compensations naturelles. Rejoint les propos de certaines observations lues précédemment. Il faut abandonner la bétonisation inutile d'espace naturels à proximité de l'Erdre comme le projet de cinéma multiplex aux Périères à La Chapelle sur Erdre que je viens de découvrir. Si cinéma il devait y avoir, il faudrait qu'il se fasse avec d'autres activités de loisirs et pourquoi pas à la Babinrière futur carrefour des déplacements.

61 N	W	MAULNIER Guillaume	<p>Très favorable au tramway comme alternative sérieuse à la voiture.</p> <p>En même temps favorable à la préservation des dernières zones naturelles et notamment humides de la métropole. Sur cette zone on trouve des espèces animales et végétales rares et protégées.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eviter : le faire au maximum, - Réduire : prévoir le juste nécessaire, - Compenser: c'est impératif; sur ce point j'attends de nos élus, de nos techniciens de la ville; d'être très concrets et précis : - Combien les espèces protégées vont-elles être déplacées, protégées? - Combien d'arbres vont être plantés et suivis dans leurs croissances? - Où cette compensation sera visible? A combien de km? - Les dernières autres zones humides proches à la Chapelle sur Erdre vont t elles être sanctuarisées? <p>C'est un crève coeur de voir la nature et la biodiversité être ravagées toujours un peu plus quand on sait ce qu'elles nous apportent notamment en ville; ma contribution est un souhait, que vous compensiez au-delà des textes de lois et dans la plus complète transparence</p>
62 N	W	MARIOT Méline	<p>Favorable à cette liaison. Travail sur le secteur de Ranzay et Port Boyer. Le tram faciliterait les déplacements vers l'ouest ainsi que vers le sud de Nantes avec la ligne 2 qui va sur l'île de Nantes. Quel gain de temps au lieu de courir après les correspondances de bus. Rappelle qu'à cause de la crise sanitaire la fréquence de chrono bus c6 n'a pas été augmentée comme prévu initialement aux heures de pointe.</p>
63 N	W	DUGAST Patrick	<p>Le dossier parle de connexion ligne 1 et ligne 2 mais en réalité, il ne s'agit que d'un prolongement de la ligne 1 par le pont de la Jonellère.</p> <p>La présentation du projet est mensongère. Si l'on veut parler de "connexion", il faudrait que les lignes se rejoignent. Il n'en est pas question pour l'instant et nous n'avons aucun calendrier !!</p> <p>Beaucoup d'habitants se félicitent de pouvoir bientôt prendre le tram 1 et le tram 2 depuis la Chapelle sur Erdre alors qu'ils n'y trouveront en réalité que le terminus de la ligne 1. La confusion est totale.</p> <p>Il faut absolument lancer l'étape suivante (prolongement de la ligne 2 vers Babinière) dans la foulée du prolongement de la ligne 1, sans quoi la belle promesse d'une "connexion" n'aura servi qu'à créer une gare de remisage pour les nouveaux tramways de la TAN</p>
64 N	W	Anonyme	<p>Le permis d'aménager remis dans les pièces soumises à enquête publique ne répond pas à l'annexe 4/1/2/6 du règlement du PLUM qui indique que tout arbre supprimé doit être compensé sur la commune de la Chapelle sur Erdre</p> <p>Il ne figure aucun calcul pour donner la valeur des arbres supprimés dans ce projet et rien n'est présenté pour la compensation des arbres coupés.</p> <p>Le dossier de défrichement du dossier répond à la règle environnementale mais ne répond pas à cette obligation urbaine liée au document d'urbanisme.</p> <p>pourquoi ? y a t'il une exception pour les projets portés par le public?</p>
65 N	W	DAVID Nicolas	<p>Très favorable à ce projet, notamment sur la partie d'allongement de la ligne 1 vers Babinière. Cela permettra de se connecter plus rapidement aux lignes du cadran nord-ouest (notamment la 50) sans emprunter une ligne de bus passant par le périphérique.</p>

66 N	W	EPAILLARD Sébastien	Attention toutefois à bien prévoir, si possible, une liaison douce (piétons+vélo) directe entre l'arrêt Babinrière et les bords de l'Erdre, sans passer au-dessus du périphérique. La création du CETEX est justifiée par l'acquisition des nouvelles rames de tramway. La connexion L1-L2 serait très intéressante. En tant qu'ex Carquefolien ayant étudié à la faculté des sciences, aurait bien aimé profiter de cette connexion. A toute confiance en la SEMITAN pour mener à bien le projet dans le respect de l'environnement et de l'ensemble de la réglementation. La prise en compte des modes doux est également appréciable. Favorable au projet.
67 N	W	Anonyme	Le projet d'extension de la ligne de tramway et de création du CETEX à La Babinrière sur 8 ha à la confluence de l'Erdre et du Gesvres va conduire à la destruction d'habitat d'espèces protégées comme le lézard à deux raies, l'orvet fragile, le cisticole des joncs et d'une zone humide (1000 m2). Il est à noter que 4 ha de zones boisées en limite du Gesvres ont déjà été détruits par les travaux du périphérique en cours (VINCI AUTOROUTES). Toutes ces destructions d'habitat d'espèces protégées devront être compensées (démarche ERC-Eviter Réduire Compenser) sur la commune de La Chapelle sur Erdre . La DDTM (Préfecture de Loire Atlantique) doit compenser ces destructions de zones naturelles à la Babinrière, en demandant l'abandon de projets non soumis à DUP sur la commune et qui ont un impact direct sur la biodiversité en ville comme le Projet de Cinéma Multiplex GRAND ECRAN avec parking s(1,2ha) aux Perrières et les deux projets Immobiliers Idéal Groupe et ATARAKIA (sur 1 ha au total) sur le chemin du domaine. Il en va de la crédibilité de la démarche ERC (Eviter Réduire Compenser) sur la commune de La Chapelle sur Erdre . Sur le fond l'idée est bonne bien que La Chapelle /Erdre soit déjà bien dotée en transport en commun 3 gares pour le tramtrain et la TAN avec plusieurs lignes sans oublier les pistes cyclables qui sont bien développées Tout cela pour dire OK mais il sera mieux dans un 1er temps que la ligne de tramtrain fonctionne bien avec moins d'incidents techniques et autres et une meilleure amplitude horaire car Nort/Erdre à un lycée depuis 2ans déjà et le tramtrain est plein à certaines heures faute d'horaires suffisants et beaucoup de tramtrain supprimés cause panne et autres Il est indiqué dans le Volume 3 bloc 1 que "le bruit du passage des rames est plus perceptible avenue du Cristal". Il apparaît que les maisons de l'Oranda sont à la même distance que celles de l'avenue du Cristal. Nous n'avons pas trouvé les documents relatifs à a campagne de mesure acoustique menée du 01 au 05 avril 2019 citée au § 4.5.1.4 du volume 3 bloc 1. Est-il possible de l'obtenir ? En complément est cité au § 3.2.1.1.3 du volume 3 bloc 1 une étude acoustique menée en 2010. Est-ce possible de l'obtenir ? Pourquoi le mur anti-bruit n'est-il pas prolongé devant les maisons de l'Oranda ?
69 N	W	Syndic Copropriété	En phase chantier, il est indiqué au § 5.3.3 que "les déplacements et l'utilisation des engins peuvent être une cause non négligeable de bruit." Compte tenu de la démocratisation du télétravail, quelles sont les dispositions prévues pour limiter les nuisances, les résidents étant plus susceptibles d'être présents aux heures de travaux ? Ny aurait-il pas moyen de mettre le CETEX à un autre endroit sur la Métropole de Nantes ce qui éviterait d'artificialiser 8 ha de zones végétalisées à la confluence de l'Erdre et du Gesvres, impliquant la destruction de zones humides et d'espèces protégées ? De réelles études de faisabilité ont elle été réalisées pour accueillir ces nouvelles rames de tram (plus longues) sur l'actuel centre de Maintenance tram (SEMITAN) de DALBY ou sur le centre de Maintenance tram-train SNCF à DOULON ? Compte
70 N	W	DENORMANDIE Frédéric	

	W	MAUNIER Guillaume	<p>tenu de l'impact environnemental du projet CETEX à Babinrière, Il semble impératif de reprendre la démarche ERC - "Eviter Réduire Compenser" concernant ce projet, en trouvant une solution alternative, avec un impact moindre sur la biodiversité et les zones humides proches de l'Erdre et du Gesvres. Ceci apparaît d'autant plus prioritaire que 4 ha en limite du Gesvres, viennent d'être sacrifiés pour les travaux routiers du périphérique (VINCI) toujours à La Chapelle sur Erdre.</p> <p>Pourquoi un nouveau CETEX ?</p> <p>Pourquoi ne pas faire évoluer les actuels CETEX ?</p>
72 N	W	Soaz Soaz	<p>La prolongation du tramway à la Babinrière était indispensable du fait de l'expansion des communes en particulier celle de La Chapelle sur Erdre. On ne peut que s'en féliciter.</p> <p>Par contre la mise en service du tramway à la Babinrière ne semble pas prendre en compte certains aspects qui risquent de ternir l'efficacité et la cohérence de ce projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le parking de 550 places : - La capacité d'accueil du parking semble sous-estimée par rapport au nombre de potentiels usagers du tramway dans cette zone. - L'accès au site : <p>Il est déjà très difficile, du fait de la circulation ininterrompue, de prendre à droite la D69 vers le centre de La Chapelle sur Erdre ou rejoindre le périphérique.</p> <p>Actuellement, il faut compter au minimum 20 minutes, sans compter les embouteillages liés au trafic les jours et heures habituelles de travail. A certains moments, il y a une file ininterrompue de voitures, de l'arrêt Train-Tram « La Chapelle Aulhay » jusqu'au périphérique.</p> <p>Développer les solutions existantes :</p> <p>Le Train-Tram</p> <p>Le Train-Tram circule le matin en horaires de semaines à partir de « La Chapelle Aulhay » :</p> <p>Les horaires ne permettent pas de prendre les premiers trains pour Paris afin d'assister à des réunions dès 9 heures.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une fréquence insuffisante. <p>Donc pas assez de « train-tram », des horaires qui ne sont pas appropriés aux habitants travaillant à Nantes sans oublier les retards ou les suppressions pour panne et autres... !</p> <p>Propositions d'amélioration :</p> <p>Ses constats par rapport à la Babinrière</p> <p>Pour s'adapter aux déplacements des salariés, il semble évident :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Qu'il serait souhaitable qu'au minimum les habitants de La Chapelle sur Erdre, appartenant à la communauté urbaine de Nantes, puissent accéder à la Babinrière à partir des arrêts « train-tram » de La « Chapelle-Aulhay », « La Chapelle-Centre », « Erdre Active ». <p>Plusieurs avantages :</p> <ul style="list-style-type: none"> * Répartir la population sur plusieurs arrêts, * Permettre aux habitants de rejoindre ces arrêts, au plus proche de leur domicile et d'y laisser leur véhicule, donc : • Limiter la circulation • Répartir les véhicules sur plusieurs parkings.

			<p>- Mais cela signifie qu'il doit y avoir une augmentation des « train-tram » de La « Chapelle-Aulnay », « La Chapelle-Centre », « Erdre Active » pour rejoindre « Babinière » avec des durées maximales de 10 minutes entre chaque « train-tram » et de meilleures dessertes tout au long de la journée.</p> <p>Si l'augmentation de « train-tram » s'avère impossible - ce qui serait dommage - la mise en place de navettes deviendrait obligatoire mais nécessiterait des aménagements spécifiques avec un couloir dédié par exemple aux bus, afin de permettre un déplacement rapide, sinon la problématique ne sera pas résolue du fait de la circulation intense des voitures aux heures de pointes sur ces axes.</p> <p>Ce projet doit viser également à réduire notre empreinte carbone dans nos modes de déplacement et donc utiliser et optimiser tous les moyens existants, dont le « train-tram » ou la prolongation du tram.</p> <p>Et aussi pourquoi ne pas utiliser l'Erdre par bateau, avec des horaires adaptés, pour rejoindre par exemple le Quai de Versailles, où il est possible de prendre des bus et/ou le tram ? Cela serait plus écologique et moins coûteux.</p> <p>Les habitants utiliseront les transports en commun, s'ils sont plus nombreux et mieux adaptés à leurs déplacements. Il faut poursuivre leurs développements sans passer par Commerce et aller de « communes en communes ».</p> <p>Il va sans dire que ce projet doit veiller à la préservation des dernières zones naturelles et notamment humides de la métropole.</p>
73 N	W	Anonyme	<p>Partage l'idée de faire se connecter les lignes 1 et 2 du tramway, ceci entre autres pour décongestionner Commerce et permettre aux étudiants venant par exemple de la gare de ne pas passer par le centre-ville. Mais cela va prendre du temps puisque la phase 3 de cette connexion est encore à l'étude.</p> <p>En attendant, quand le tramway arrivera à Babinière, il semble indispensable de créer une ligne de bus avec une fréquence très importante pour relier Babinière aux Facultés. Renforcer par exemple de manière significative la ligne 66 actuelle.</p> <p>Contrairement à ce qui est indiqué, il ne s'agit nullement du raccordement ligne 1 - ligne 2 tant attendu. Seule la ligne 1 franchira l'Erdre, et nous ne savons pas quand la ligne 2 sera à son tour prolongée. Dans l'attente, pourquoi ne pas prolonger le C20 jusqu'à la Babinière ?</p>
74 N	W	ROSTREIN Guy	
75 N	W	SPECQUE Matthieu	<p>Le principe d'interconnexion des lignes de tramway 1 et 2 est unanimement très bien accueilli mais aussi très attendu. Les travaux du périmètre E ne sont même pas encore programmés alors qu'il s'agit de la partie la plus importante et la plus compliquée (traversée du Gesvres et du périphérique sans ouvrages existants). Il faut démarrer les démarches et les études sinon on n'y sera encore dans 30 ou 50 ans.</p>
76 N	W	SPECQUE Matthieu	<p>C'est une très bonne idée de prolonger la ligne de tramway jusqu'à La Chapelle sur Erdre.</p>
77 N	W	SPECQUE Matthieu	<p>Il ne faut pas délaisser la branche du tramway Halvèque - Beaujoire pour autant.</p> <p>Un prolongement de cette branche de tramway vers le quartier St Joseph de Porterie, qui est en pleine expansion, est à étudier dès que possible ! C'est même incompréhensible que la création ou le renouvellement de quartier entier ne soit pas pensé avec une politique de transport. Il faut donner les moyens aux habitants de se déplacer de façon la plus écologique possible avec des infrastructures adaptées (voies réservées aux cyclistes, tramways...) en particulier dans ces quartiers en (re)nouveau.</p>

78 N	W	VERDIER Dominique	<p>Connexion Ligne 1 Ligne 2 du tramway à Nantes et la Chapelle sur Erdre Le tramway à la Chapelle sur Erdre, on en rêvait depuis longtemps, on peut se réjouir de le voir arriver. Cette 2ème phase de la liaison Ligne 1 ligne 2 du tramway doit prévoir dès maintenant la prolongation future jusqu'à la ligne 2 à partir de la future station de tramway Babinrière.</p> <p>En effet 2 possibilités sont esquissées :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un parcours direct vers la station Recteur Schmitt via le boulevard Martin Luther King à Nantes en traversant la vallée du Gesvres dans sa partie marécageuse. • Un parcours passant par le boulevard Becquerel à la Chapelle, la Porte de la Chapelle et le boulevard Martin Luther King à Nantes jusqu'à la station Recteur Schmitt. <p>Ce 2ème itinéraire, un peu plus long, serait préférable car :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il évitera de traverser la vallée du Gesvres, une zone humide déjà bien endommagée par la rocade routière, et nécessitera un long viaduc avec des fondations profondes. • Il permettra de traverser le Gesvres et la rocade près de l'échangeur de la Porte de la Chapelle par des ponts de longueur réduite et dans une zone où le sol est stable à faible profondeur. • De plus cela permettra de créer une station auprès du boulevard Becquerel pour les habitants de Gesvrine, 900 maisons, les employés de la zone d'activité dont EDF, le SDIS, l'entreprise Sigma, etc... et les étudiants du CREPS. <p>L'orientation des 2 voies après la station Babinrière jusqu'à leur extrémité laisse supposer que le choix de relier la station Recteur Schmitt en traversant le marais du Gesvres est fait. Je demande que l'option via le Boulevard Becquerel soit sérieusement étudiée et proposée pour la dernière phase de la connexion Ligne1- Ligne 2. Cette dernière phase doit être réalisée au plus vite avant d'envisager d'autres opérations routières coûteuses qui soutiennent l'option transport individuel au détriment des transports collectifs. Le reste du projet, CETEX, parking relais, piste cyclable qui va permettre une nouvelle liaison entre Nantes et la Chapelle semblent correctement définis.</p>
79 N	W	LUTZ Arthur	<p>Ce projet de prolongement est une excellente nouvelle pour un bon nombre d'usagers. Aujourd'hui la fréquence des trams entre les deux "branches" (d'un côté Ranzay, de l'autre Beaujoire) est majoritairement moitié moitié (50% dans chaque direction). Espère que la TAN restera sur un tel ratio permettant aux voyageurs d'une de ces deux destinations de ne pas être défavorisés par rapport aux autres.</p>
80 N	W	Anonyme	<p>Un projet de plus qui va dans le bon sens pour l'environnement : plus il y aura de ligne de tramway (et également de centre de maintenance pour accueillir les rames) et meilleur, ce sera pour l'environnement. Est complètement favorable au projet de cette enquête</p>
81 N	W	Anonyme	<p>Avis favorable !</p>
82 N	W	Anonyme	<p>Après consultation de l'ensemble de ces documents, est favorable à la réalisation de ce projet.</p>
83 N	W	IDRISS Adel	<p>Habile le Sud de Nantes.</p>

84 N	W	MONSTIER Ghislain	<p>La plupart des habitants du sud passent par Pirmil, pour se diriger vers le Nord de Nantes</p> <p>Propose qu'une ligne depuis le terminus de la ligne 4 (Vertou) passe le Pont de Cheviré jusqu'au terminus de la ligne 3. Sera efficace pour diminuer le passage par le centre et sera utile pour tous les habitants du Sud.</p> <p>Le projet ne consiste qu'à prolonger la ligne 1, pas du tout une "connexion des lignes L1-L2". Considère que si la ligne 2 n'est pas prolongée, ce ne sera pas une connexion.</p> <p>Le prolongement de la ligne 2 vers Babinrière est autant attendu que celui de la ligne 1. Pourquoi cette communication mensongère ? Pourquoi ne réaliser que la moitié du projet ?</p> <p>Soutient le projet de connexion dans sa globalité, mais pas le prolongement inachevé qui ne concerne que la ligne 1. Nantes Métropole nous promet depuis longtemps une connexion entre les lignes 1 et 2 du tramway. L'intitulé de la concertation laisse espérer à tout le monde que l'on pourra enfin accéder à 2 lignes de tramway depuis le parking relais de la Babinrière. Les contribuables sont trompés car, malgré les éléments de langage, seule la ligne 1 est actée. Cela mérite un calendrier plus sérieux et transparent. Attend mieux qu'un bout de projet, IL FAUT ACCELERER SUR LA LIGNE 2. L'ambition n'est pas à la hauteur des enjeux climatiques et des contraintes liées au prix de l'essence.</p>
85 N	W	Anonyme	<p>Le prolongement de la ligne 1 va engendrer un nouveau trafic de tramways sur la portion Ranzay/Babinrière inexistante aujourd'hui. Ce trafic va être une importante source de bruit au droit des rues Impasse de l'Oranda et Impasse Carassin. Cette nuisance sonore a été prise en compte pour le lotissement du Cristal par la construction d'un mur anti-bruit entre la nouvelle portion de la ligne de tramway et la rue du Cristal.</p> <p>Le Conseil Syndical de l'AFUL Les Hauts de l'Erdre située Impasse Carassin et de l'Oranda demande que le mur anti-bruit prévu rue du Cristal soit prolongé jusqu'à Ranzay pour ne pas subir de nouvelles nuisances sonores. Pour rappel le lotissement se situe à la même distance du tramway que le lotissement du Cristal. Cf plan joint : trait vert pour le mur prévu et en rouge le mur demandé.</p>
86 N	W	ETCHEVERRY Rudy Conseil Syndical AFUL Les Hauts de l'Erdre	<p>L'idée de connecter les tramways 1 et 2 répond aux besoins en mobilité de la population dans ce secteur. Par contre, le projet présenté est seulement une étape vers cette finalité. Demande :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un calendrier précis pour développer le tramway 2 jusqu'à Babinrière, avec une réalisation à court terme, juste après la phase présentée ici - une traversée du tramway 2 au-dessus du Gesvre qui comprenne également des voies dédiées pour les piétons et pour les vélos (aujourd'hui le passage par le rond-point porte de la Chapelle est dangereux car le flux de voitures est important) - Une station Babinrière qui devienne un véritable pôle d'échange multimodal grâce au parking relais, au tram-train, aux tramways 1 et 2, mais aussi à d'autres lignes qu'il faut imaginer faire passer par ici (par exemple le chronobus C20).
87 N	W	LE DRU Augustin	<p>Il faut certes à peine 5 minutes lorsque c'est fluide pour relier en bus (75 depuis Beaujoire et 80 depuis Ranzay jusqu'à Recteur Schmitt) les 2 lignes de tramway mais au moindre accident ou bouchon (ce qui arrive de façon quotidienne) ces lignes se mettent à faire le même trajet en 3 voire 4 fois plus de temps (20 minutes prévues en jour bleu vers 8h du matin pour faire Haluchère à R. Schmitt avec la ligne 80, et ce ne sont que des horaires théoriques !)</p> <p>La saturation des lignes 75 et 80 est déjà présente en jour bleu (en jour vert, c'est encore pire en ce moment), les conducteurs conduisent avec des bus remplis à rabord, sans visibilité sur leur droite puisque la porte est masquée par les voyageurs, ce qui est très dangereux ! Leur charge n'a visiblement pas été étudiée à l'heure actuelle si on en suit les études, uniquement une fois le tramway prolongé jusqu'à Babinrière.</p>
88 N	W	RIVIÈRE Jean-Marc	

89 N	W	RICHARD Daniel	<p>Ces lignes de bus subissent de plein fouet les travaux de la Porte de Gesvres (et prochainement du pont de Bellevue) alors que cette interconnexion COMPLETE reliant les 2 lignes de tramways aurait dû être finie avant le début des travaux de la Porte de Gesvres, afin d'assurer une solution fiable de report pour ne pas prendre la voiture en heure de pointe, ne serait-ce avec les rames actuelles.</p> <p>Des voies bus devraient être mises en place sur le périphérique (surtout les bretelles de sorties des portes de la Chapelle et de la Beaujoire, comme cela a été aménagé sur la sortie ouest de l'A11 pour la ligne E5 au nord de Babinrière) avant la fin de l'interconnexion complète afin d'améliorer ces lignes de bus, à défaut d'avoir un tram.</p> <p>Comme d'autres observations déjà postées par internet sur cette concertation, ne voit pas vraiment d'intérêt de prolonger le tramway uniquement jusqu'à Babinrière, il faut faire absolument les phases 2 et 3 en simultané ! Mettre en place une correspondance supplémentaire avec la ligne C20 (qui devrait déjà à l'heure actuelle remplacer la ligne 66 et être secondée par la ligne 50 à Babinrière ne serait-ce pour faire une correspondance tram-train) pour relier la partie est de l'Erdre aux Facultés sera totalement contre-productif, et donnera encore + envie, de se rabattre sur la voiture sur la totalité du trajet (surtout si les travaux Porte de Gesvres sont finis d'ici là...)</p> <p>Je ne comprends pas non plus l'intérêt de prolonger la ligne C20 pour 2024, pour qu'elle soit raccourcie quelques années après, juste pour compenser la perte de la 3ème phase.</p> <p>J'espère que dans la 3ème phase, la plateforme tramway sera accessible aux bus pour permettre de garder leur fluidité entre Recteur Schmitt et le sud de Gesvres (pour les lignes E5 et 86 par exemple) et non pas séparée juste pour rajouter du gazon, et mettre ces lignes de bus dans la circulation générale.</p> <p>De plus, ce futur CETEX est prévu pour accueillir la soixantaine de futures rames longues mais ça en fait + que du nombre de services sur la ligne 1, et au vu de la saturation annoncée dans vos documents pour la ligne 2 entre École Centrale et Commerce, je suppose que ces nouvelles rames front aussi sur la ligne 2. Mais si la 3ème phase n'est pas faite, les rames vont devoir partir de Babinrière jusqu'à Bouffay à vide, pour rejoindre la ligne 2 ? Elles vont mettre un temps fou pour faire 2km à vol d'oiseau ! Et le moindre incident en centre-ville perturbera la ligne 2 en plus de la ligne 1 (et je ne parle pas des futures lignes).</p> <p>Le noyau de Commerce portera encore mieux son nom, la galère sera encore plus présente alors que les rames pourraient être injectées sur la ligne 2 en même pas 10 minutes avec la 3ème phase.</p> <p>N'est pas sûr qu'un nouveau parking-relais encore plus capacitair à Babinrière soit utile avec seulement la 2nde phase (quand on voit son taux d'occupation actuel avec celui du Ranzy, c'est à dire plus utilisé par des caravanes qui s'installent pour y vivre, plutôt que le report modal), laissez le parking-relais de Babinrière tel qu'il est, ça peut attendre la fin de l'interconnexion afin de voir si il y a un réel besoin (c'est pas la peine qu'il finisse aussi vide que le nouveau de Neustrie).</p> <p>Ce projet manque horriblement d'ambition (il y en a bien pour mettre le tramway vers Atout'Sud au lieu de Basse Île comme prévu il y a encore quelques mois, il faut la même entre Babinrière et Recteur Schmitt, pas un simple chronobus), ce projet est bien trop lent et pas assez étudié en cas de perturbations !</p> <p>La phrase 3 devrait être vraiment terminée pour la partie service voyageur pour 2024 voire 2025, pas plus (et encore, c'est déjà trop tard) !</p> <p>Désolé pour cette longue contribution, espère avoir été assez compréhensif et ouvert de nouvelles questions sur le sujet de cette interconnexion tant attendue !</p> <p>L'enquête publique de 2010 était intitulée « connexion tram L1 - L2 »</p>
------	---	----------------	---

		<p>De nouveau en 2022, avec l'intitulé "création d'un nouveau CETEX on retrouve la connexion L1 - L2, laquelle ne sera toujours pas effective. Si j'admets que pour des raisons budgétaires on soit obligé d'étaler les phases de réalisations, je ne vois pas pourquoi on n'étudie pas dès le départ la totalité de la liaison. La phase ultime dans le périmètre appelée "E", sera la plus difficile à réaliser et sur le plan environnemental, on ne pourra éviter des incidences fortes ce qui amènera la mise en oeuvre de mesures compensatoires. Un inventaire de telles mesures a été fait dans ce dossier. L'intérêt d'anticiper sur la présentation des besoins en compensation permettrait d'éviter que des possibilités soient perdues au profit de projets de moindre importance.</p> <p>Ce dossier est toutefois très intéressant et j'y suis favorable. Je constate aussi que la piste cyclable sera améliorée et évitera le dénivelé important près du pont de la Jonelière.</p> <p>Enfin, en regardant les plans, je me suis demandé s'il n'y avait pas la possibilité de créer une bretelle de raccordement à cette zone de la Babinière à partir approximativement de l'ancienne station TOTAL qui se trouvait sur le périphérique extérieure. Si cela était possible, ça donnerait la possibilité de dévier une partie du trafic à destination de La Chapelle, ce qui soulagerait l'accès au rond-point de La Rivière, et surtout, en cas d'inondation à cet endroit, ce qui se produit de manière récurrente et qui risque d'être de plus en plus fréquent, de pouvoir dévier une partie du trafic et de minimiser en partie les bouchons consécutifs à cet incident.</p>
90 N	W	<p>Très bonne nouvelle</p>
91 N	W	<p>SOUAIED Oussama</p> <p>BOULERY Nicolas Président de l'ARALB Association des Riverains et Amis de La Beaujoire</p> <p>L'Association des Riverains et Amis de La Beaujoire (ARALB) agit pour la qualité de vie des quartiers qui composent Nantes Erdre, ainsi que sur les aménagements qui influencent cette qualité de vie. Considère que le projet de connexion des lignes de tramway 1 et 2 impactera le quotidien des habitants. A participé à une balade urbaine en 2019.</p> <p>Observations et propositions de l'ARALB :</p> <p>Observation n°1 : impacts sur l'environnement du projet de CETEX</p> <p>Constate la destruction de zones naturelles et forestières de haute valeur, comme la MRaE et le CNPF Pays de la Loire. Le choix des nouvelles rames plus longue rend cohérente l'argumentation technique au détriment d'autres optimisations techniques pour une même capacité de transport.</p> <p>Ainsi l'évitement évoque dans la démarche ERC ne semble pas retenu.</p> <p>La densité des bâtiments proposé par ALA sur le CETEX imperméabilise la quasi-totalité de la surface disponible. Quel serait l'impact de fortes pluies et les risques d'inondations engendrés par de telles surfaces imperméabilisées ; et sur l'impact carbone avec la destruction d'une zone humide, celle-ci fixant le carbone et faisant office de zone tampon.</p> <p>Ainsi l'aspect réduction de l'impact semble mal considéré par ce projet.</p> <p>S'interroge sur les aspects cumulatifs des aménagements récents sur cette zone : échangeur routier et construction du CREPS. Les compensations environnementales apparaissent sous dimensionnées.</p> <p>Proposition n°1 :</p> <p>Souhaite une compensation plus forte que celle détaillée dans la concertation, par exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"> - préciser clairement où et quand vont être reconstruits les habitats détruits et la flore - rendre publique et communiquer sur cette compensation :

		<p>* quel organisme public va la contrôler, * quelles en sont les modalités, * quels sont les risques juridiques pour les contrevenants ?</p> <ul style="list-style-type: none"> - ajouter des crapauds dans d'autres endroits ou autres aménagement favorisant le maintien de la biodiversité en ville - financer des panneaux d'informations claires et accessibles indiquant les lieux des compensations - indiquer les lieux de compensations sur une application par exemple https://www.cartoquartiers.fr/ <p>Proposition n°2 : Les aires de remisages des rames pourraient être davantage exploitées en hauteur pour limiter notamment l'emprise au sol des bâtiments. Il en est de même pour le siège social, le bâtiment administratif et l'extension des P+R.</p> <p>Proposition n°3 : Augmenter les compensations environnementales et de prendre en compte les points soulevés par la MRAd : par exemple en mettant en place un réel corridor est/ouest.</p> <p>Proposition n°4 : Rétablir la continuité écologique au sein des bassins hydrographiques.</p> <p>Proposition n°5 : Les impacts environnementaux de la phase 3 doivent inclure les pertes liées aux projets C et D de la phase 2.</p> <p>Proposition n°6 : L'ARALB souhaite que les tracés évitant le Gesvres soient retenus</p> <p>Observation n°2 : Raccordement des lignes 1 & 2 du tramway Les bénéfices détaillés pour le bilan carbone décrivent les gains liés aux déplacements entre la zone du Petit Port vers la Haluchère jusqu'à la gare SNCF. Mais le raccordement des lignes n'étant pas planifié, les bénéfices environnementaux de ce projet ne seront pas réalisés et cet argument ne peut être retenu. Cette connexion est attendue depuis longtemps par les habitants du secteur .</p> <p>Proposition n°7 : L'ARALB souhaite que le raccordement des lignes 1 et 2 soit prioritaire dans le plan de développement des transports.</p> <p>Observation n°3 : Risque d'encombrement du périphérique Porte 40 du périphérique : les passages de tramway et tram-train sont en « compétition » avec les flux automobiles, piétons, vélos et bus à cadences rapides. Les temps de parcours et les risques pourront s'aggraver avec les encombrements sur la N844 et sur la route de Saint Joseph. La question posée aux cours des consultations est restée sans réponse.</p> <p>Proposition n°8 : L'ARALB souhaite que l'impact de l'augmentation de la fréquence de passage des tramways et tram-train au niveau de la porte 40 soit qualifié et incluse dans le projet de connexion des lignes 1 et 2. Avec ces informations l'infrastructure de cette zone pourra être réévaluée discutée avec les usagers et les habitants.</p> <p>Observation n°4 : Liaison Navibus Babinière/Beaujoire Nantes Métropole souhaite maîtriser les flux de voitures lors des événements au stade et au parc des expositions. Les infrastructures prévues à Babinière ont été présentées dans ce cadre. Il a été question d'une liaison fluviale pour se rendre au stade de la Beaujoire et au palais des expositions ?</p>
--	--	--

			<p>Proposition n°9 : L'ARALB souhaiterait que la SEMITAN et Nantes Métropole communiquent sur l'utilisation de ces investissements pour limiter les flux de voitures lors des événements cités.</p> <p>Observation n°5 : Traitement des eaux de ruissellement des parkings</p> <p>« La protection des eaux et la lutte contre toute pollution par déversements, écoulements, rejets, dépôts directs ou indirects de matières de toute nature et plus généralement par tout fait susceptible de provoquer ou d'accroître la dégradation des eaux en modifiant leurs caractéristiques physiques, chimiques, biologiques ou bactériologiques, qu'il s'agisse des eaux superficielles, souterraines ou des eaux de la mer dans la limite des eaux territoriales ».</p> <p>Le dossier indique que le maître d'œuvre confirme que les eaux du CETEX seront traitées. Cette information vaut-elle aussi pour les eaux de ruissellement de l'aire de stationnement de tram et des voitures ?</p> <p>Observation n°6 : Incidences liées aux risques d'inondations sur les mobilités</p> <p>« De la conservation et du libre écoulement des eaux et de la protection contre les inondations ». Le dossier indique que le point bas de la chaussée au niveau de la porte 39 ne sera pas impacté par les inondations. Les inondations impactent énormément les habitants, les temps de certains parcours sont multipliés par 5, les retours à domicile ou la récupération des enfants ne sont plus quantifiables. Les bus ne peuvent circuler.</p> <p><u>Proposition n°10 :</u> Lancer simultanément le projet de connexion afin de limiter l'impact des inondations du périphérique avec un tramway insensible à ce risque sur ce parcours.</p>
92 N	W	EVALLY Franck	<p>Au regard des besoins en transports sur le secteur et des objectifs de maillage du réseau, la ligne 2 doit être connectée à la ligne 1 rapidement. En d'autres termes, si la phase 3 n'est pas engagée dès à présent, ce projet n'a pas de sens. Oui au prolongement de la ligne 1, mais pas sans prolonger également la ligne. 2</p> <p>1 – la topographie et le nom des lieux restent toujours aussi imparfaits Ce n'est pas une connexion mais un prolongement.</p> <p>2 – Pourquoi faire un ouvrage en aval alors que les piles sont existantes en amont, pont prévu au-dessus du périphérique en 1990 pour permettre le passage de la ligne SNCF de Chateaubriant en 4 files de rail ? Le pont où un seul tablier a été posé, avait été payé par le District.</p> <p>Lors de l'enquête publique, pour la réouverture de la ligne de Chateaubriant, il avait été préconisé de poser le 2^{ème} tablier, payé par la Métropole, puisque le projet de liaison existe depuis 2006, mais le projet n'a pas été retenu.</p> <p>Les élus ont une vision courte et non ambitieuse, facile de jouer avec l'argent du contribuable.</p> <p>En 2006, l'enquête d'utilité publique de jonction des lignes 1 et 2 prévoyait la réalisation en 2013 ou 2015.</p> <p>3 – Pourquoi peut-on faire 2 nouveaux ponts au-dessus du périphérique pour aller vers Recteur Schmitt alors que l'on ne peut pas faire de pont sur le périphérique de Neustrie à l'aéroport (quitte à mettre la voie en position latérale après le pont) ?</p> <p>4 – 30 ans pour faire un nouvel axe de tramway</p> <p>5 – Mode doux</p> <p>Pourquoi les habitants de la Jonelière ne peuvent-ils pas accéder au tramway du Ranzay par le pont de la Jonelière alors que celui-ci a des escaliers de chaque côté ? Il faudrait faire un morceau de trottoir jusqu'à la station Ranzay. Cela explique le grillage régulièrement cassé.</p>
93 N	R NR	LE NOUVEAU Philippe	

			6 – pourquoi un CETEX en bout de ligne, où il faudrait tous les jours injecter des trams haut le pied vers Mitterrand ? Pourquoi ne pas l'avoir prévu dans l'entrepôt de l'usine des Batignolles, où l'on commence à détruire pour faire des immeubles ? Là où avait été envisagé la possibilité de transférer le musée des transports de Paris.
94 N	W	Anonyme	A la lecture du dossier et des nombreuses observations en ce sens, il apparaît évident que la connexion doit être complétée rapidement, avec le lancement de l'étude de la phase 3 sans attendre la fin des travaux de la phase 2. Que de temps perdu dans ce projet pour les personnes qui travaillent et vivent de part et d'autre de l'Erdre, pour les étudiants qui peinent à se loger près des universités, et plus globalement pour les habitants de toute la métropole, de plus en plus saturée de véhicules polluants, encombrants et bruyants
95 N	W	MAILLARD Olivier	C'est une très bonne chose d'étendre le réseau de tramway vers l'Est et de coupler cela avec la réalisation d'un parking relais de grande capacité. Cependant, je m'interroge sur la raison pour laquelle le tramway L2 n'est pas encore validé. Le secteur "Faculté / Petit port / Jonelière / Quartier Nord" restera coupé du secteur "Ranzay / Beaujoire / Haluchère / Jules Verne" Des études de faisabilité ont été réalisées il y a plusieurs années mais le dossier évoque encore 2 familles de tracés envisagées pour franchir le périphérique et la vallée du Gesvres. Certes, ce tronçon est techniquement complexe, mais depuis 2010 il est temps de trancher, de positionner le meilleur franchissement (rapport coût / efficacité / impact écologique) et d'annoncer enfin une échéance à cette connexion L1-L2
96 N	W	Anonyme Groupe écologiste et citoyen à la Ville de Nantes et Nantes Métropole	<p>UNE CONNEXION INDISPENSABLE MAIS INCOMPLETE DES LIGNES 1 & 2</p> <p>Le projet de connexion des lignes 1 et 2 de tramway est un projet dont l'utilité publique est reconnue depuis longtemps. Présent dans le Plan de Déplacements Urbains 2015-2030 tout comme dans les PDU précédents (2000-2010 et 2010-2015), le projet a déjà fait l'objet de nombreuses concertations et délibérations de la part de Nantes Métropole.</p> <p>UN INVESTISSEMENT NÉCESSAIRE POUR AMÉLIORER LE RÉSEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN</p> <p>Le groupe écologiste et citoyen renouvelle son soutien à ce projet et se réjouit des avancées et de l'entrée en phase opérationnelle de la phase du projet avec le raccordement de la Chapelle sur Erdre à la ligne 1. Ce projet permettra de renforcer encore le développement des transports en commun dans notre métropole en améliorant le maillage et en allant vers un réseau décentralisé, où les habitants.e.s ne seront plus contraints de passer par le cœur de l'agglomération dans leurs déplacements en transports collectifs.</p> <p>Nous devons continuer de développer l'offre de transport sur Nantes Métropole si nous voulons atteindre nos objectifs climatiques et encourager les habitants à changer leurs habitudes. En parallèle de l'investissement dans de nouvelles lignes de tram au sud de l'agglomération, il faut continuer de mailler et de connecter les périphéries. Investir dans le tramway, en complément des modes actifs, est nécessaire pour desservir efficacement les zones d'habitat et d'emplois, nouvelles et actuelles, et faire concurrence à la voiture.</p> <p>La construction du CETEX à Babinière, second volet de cette phase 2, permettra de mettre en service de nouvelles rames plus capacitaires pour les tramways qui desserviront la métropole. Le groupe écologiste et citoyen se réjouit d'accueillir ces Trams de grande longueur sur le réseau, gage de notre investissement constant pour améliorer la performance de notre offre de transports en commun.</p>

		<p>LA CONNEXION DES LIGNES 1 ET 2 EN LIGNE DE MIRE</p> <p>Le raccordement de la portion entre Ranzay et Babinière est donc une étape clé dans la perspective des connexions des lignes 1 et 2 du tramway, mais elle reste néanmoins un premier pas et nous regrettons que le projet n'aille pas tout à fait au bout de l'exercice d'amélioration du maillage, en permettant dès 2027 la connexion complète des lignes 1 et 2, soit grâce à la portion entre Babinière et Facultés.</p> <p>Nous rappelons ici notre attachement à la poursuite de nos efforts pour connecter des lignes 1 et 2 et offrir une connexion plus fluide entre le sud de l'agglomération et l'Est de la ligne de Nantes, deux atterres fortes qui ont d'ailleurs été confirmées dans les conclusions de la commission du débat public sur la création de nouvelles lignes de tramway et le ré-aménagement du pont Anne de Bretagne en 2021.</p> <p>La desserte des bus jusqu'à Babinière ne semble pas faire l'objet de la consultation ici présente. Bien que des liaisons en modes doux aient été incluses au projet, le P-R actuel de la zone Babinière n'est desservi que par le bus 66, une ligne courte à la fréquence limitée. Le renforcement de cette ligne ou la création d'une desserte en bus, fréquente et rapide, entre le campus Tertre et Babinière est nécessaire, préfigurant ainsi la future connexion en tramway. A titre d'exemple, une prolongation de la C20 jusqu'à Babinière nous semble pertinente.</p> <p>Devant les défis qui sont les nôtres, pour limiter les émissions de gaz à effet de serre de notre métropole, il est urgent d'accélérer le développement pour que la phase 3 du projet qui raccordera complètement les lignes 1 et 2 puisse être réalisée rapidement. Nous devons permettre aux habitants.e.s du nord de l'agglomération de bénéficier d'un réseau de transports efficace qui soit une alternative crédible à la voiture individuelle.</p> <p>UNE RÉDUCTION DE L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL LIMITÉE AU CADRE RÉGLEMENTAIRE</p> <p>La construction d'un CETEX dans le nord-est de l'agglomération est donc un projet d'utilité publique qui répond à un réel besoin des habitants.e.s. Reste qu'il s'agit d'un aménagement lourd qui ne sera pas sans conséquences sur la zone choisie. L'incidence du projet sur les milieux a été étudiée dans le dossier présenté par le maître d'œuvre, rendant nécessaire une compensation environnementale. Celle-ci prendra la forme d'une compensation zone humide sur deux sites distincts, afin de ne pas réduire l'habitat de reproduction de la Cisticole des joncs, passereau protégé présent sur le site de Babinière.</p> <p>Ici, il semble néanmoins que la réduction d'impact, au sens de la démarche "Éviter Réduire Compenser" (ERC selon l'article L.122-3 du code de l'environnement ait pu être rapidement mise de côté au profit d'une action de compensation. Nous demandons à ce que la démarche "Éviter Réduire Compenser" soit appliquée avec la plus grande vigilance à tous les futurs projets d'aménagement urbains, notamment lors du déploiement de la phase 3 du projet de raccordement des lignes 1 et 2, et que l'on tende vers le rétablissement de la continuité au sein des bassins hydrographiques et la mise en place d'un corridor est-ouest.</p>
--	--	--

PROJET DE CONNEXION DES LIGNES
L1- L2 DE TRAMWAY SUR LES
COMMUNES DE NANTES ET LA
CHAPELLE-SUR-ERDRE, CONSTRUCTION
D'UN CENTRE TECHNIQUE ET
D'EXPLOITATION ET D'UN PARKING
RELAIS SUR LE SITE DE BABINIÈRE A LA
CHAPELLE-SUR-ERDRE

OBSERVATIONS DU RESPONSABLE DU
PROJET SUR LE PROCÈS VERBAL DE
SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS DU
PUBLIC

Dans le cadre du projet de connexion des lignes L1-L2 de tramway sur les communes de Nantes et La Chapelle-sur-Erdre, construction d'un centre technique et d'exploitation (CETEX) et construction d'un parking relais P+R sur le site de Babinière sur la commune de La Chapelle-sur-Erdre, l'arrêté préfectoral n° 2022/BPEF/003 du 28 janvier 2022 a fait procéder à une enquête publique unique qui s'est tenue, du lundi 21 février au mercredi 23 mars 2022 inclus (enquête publique n° 21000189/44).

Cette enquête publique unique est préalable à :

- L'autorisation environnementale (supplétive) avec déclaration loi sur l'eau, dérogation « espèces et habitats protégés » et autorisation de défrichement, au titre des articles L 181-1 et L 181-2 du code de l'environnement,
- La déclaration d'utilité publique (DUP) du projet, emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme métropolitain (périmètres de travaux B, C et D),
- L'approbation du permis d'aménager de la plateforme de Babinière.

Un procès-verbal de synthèse (PV) des observations du public pendant l'enquête a été communiqué aux responsables du projet (Nantes Métropole et son mandataire la SEMITAN) le 25 mars 2022 par Mme Belin, commissaire enquêtrice en charge de cette enquête.

Conformément à l'article R 123-18 du Code de l'Environnement, le responsable du projet dispose d'un délai de 15 jours pour produire ses observations suite à la communication de ce PV.

Le présent document constitue les observations du responsable du projet sur ce PV. Il reprend les différentes thématiques établies par la commissaire enquêtrice. Les parties en italique sont des extraits du PV. Les parties en gras constituent les observations du responsable du projet.

1. Connexion L1-L2 du tramway

Le public est majoritairement favorable à ce projet. L'essentiel des observations du public sur ce thème concerne les subtilités entre la connexion des lignes L1 et L2 du tramway, la prolongation des lignes L1 ou L2 ou encore le raccordement des lignes L1 ou L2. Beaucoup d'observations abordent la phase 3 du projet.

Il est, aussi, fait référence à l'évitement du centre-ville. Il est demandé, également, des fréquences plus importantes à certains horaires et, autant que faire se peut, une synchronisation, surtout avec les trains allant sur Paris.

1 1.1 LES DÉLAIS

Il s'agit ici du délai écoulé depuis 2006, soit au début du projet, et du délai pas encore arrêté de la mise en fonctionnement de la connexion L1-L2.

Beaucoup d'observations demandent que la phase 3 soit enclenchée pendant les travaux de la phase 2. Un intervenant dit même que Nantes Métropole doit y mettre les moyens. Il est aussi demandé un calendrier précis et que cette connexion soit prioritaire dans le plan de développement des transports.

OBSERVATION DES RESPONSABLES DE PROJET :

La phase 3 de la connexion L1-L2, correspondant au périmètre E de travaux, est inscrite dans le schéma directeur des transports collectifs, qui prévoit les développements du réseau structurant de transports de Nantes Métropole d'ici à 2035. Des études opérationnelles de cette phase 3 sont prévues être engagées avant 2026.

2 1.2. LE FRANCHISSEMENT DU PÉRIPHÉRIQUE

Là, encore, les suggestions sont diverses pour déterminer le bon passage. Mais plusieurs intervenants considèrent que ces travaux sont urgents. Il est préconisé d'intégrer des voies douces piétons/vélos.

OBSERVATION DES RESPONSABLES DE PROJET :

Le projet prévoit bien l'intégration des voies douces piétons/vélos pour les franchissements du périphérique (Périmètres de travaux B et E correspondant aux phases 2 et 3 du projet de connexion L1-L2).

Il est souhaité que les tracés retenus évitent le Gesvres.

OBSERVATION DES RESPONSABLES DE PROJET :

Le Gesvres longe le périphérique entre la Porte de Gesvres et la porte de la Beaujoire. Ainsi tous les tracés possibles du périmètre E permettant la connexion de la ligne 1 à la ligne 2 depuis Babinière nécessitent de franchir le Gesvres.

3 1.3. LES MODES DOUX

Des recommandations sont faites sur le traitement des modes doux, notamment pour l'accessibilité. Demande de prévoir une liaison douce (piétons + vélos) directe avec l'arrêt de Babinière et les bords de l'Erdre sans passer au-dessus du périphérique.

OBSERVATION DES RESPONSABLES DE PROJET :

Les liaisons modes doux prévues par le projet seront accessibles et adaptées aux usages : pentes maximums de 4%, séparation des flux piétons et vélos avec des revêtements de couleurs différentes et une bande séparative en pavés résine collée, mise en place d'une barrière pour protéger la voie modes doux de l'emprise tramway (Cf. *Description du projet* dans l'étude d'impact §3.2.1.3, Bloc I du Volume 3 ou *Notice PA2* du Permis d'aménager – Volume 7).

Il n'est pas prévu dans le projet de connexion L1-L2 la réalisation d'une liaison directe entre Babinière et les bords de l'Erdre sans passer au-dessus du périphérique. Cette liaison nécessite de franchir les voies du tram-train Nantes Châteaubriant et des aménagements dans le bois de Barbe-Bleue situé dans le site classé de la vallée de l'Erdre.

1.4. LES NUISANCES, LES RISQUES

Des représentants d'habitants proches de la station Ranzay interviennent au sujet des risques de nuisances de bruit au passage des rames, vers l'impasse de l'Oranda et demandent des informations sur les mesures de bruit. Ils souhaitent que le mur anti-bruit prévu soit prolongé devant les maisons de l'impasse de l'Oranda. Des inquiétudes sont également exprimées par d'éventuelles nuisances pendant les travaux.

OBSERVATION DES RESPONSABLES DE PROJET :

L'étude de bruit est détaillée dans l'étude d'impact et notamment sur le secteur de l'impasse de l'Oranda :

- Les enjeux sont présentés au §5.1.4 du chapitre 4 – mesures état initial en 2019 (Bloc II)
- Les résultats des simulations de l'état projeté sont présentés au §5.3.3 de ce même chapitre 4 (Bloc II)
- La méthodologie de réalisation de l'étude acoustique est présentée au §2.3.2 du chapitre 8 (Bloc IV, à partir de la page 53 du pdf).

Les résultats montrent que pour le prolongement de la ligne 1 à Babinière et l'installation du CETEX à Babinière (périmètres B, C et D) les niveaux acoustiques réglementaires ne seront pas dépassés au niveau des habitations de l'impasse Oranda.

Concernant la phase chantier, et comme indiqué dans l'étude d'impact au §5.3.3 du chapitre 4 (Bloc II), les mesures suivantes sont prévues :

- Dans la mesure du possible, le chantier s'abstiendra d'effectuer des tâches bruyantes de nuit, le dimanche et les jours fériés ;
- Positionnement du matériel bruyant le plus loin possible des habitations ;
- Positionnement judicieux des bases vies de chantier de façon à servir de protection acoustique ;
- Mise en place d'un plan de circulation des camions et engins de chantier de façon à limiter leur passage à proximité des zones habitées.

Le secteur est bien connu par ses inondations qui bloquent l'accès au périphérique. L'observation 91 N insiste sur les effets cumulatifs avec les aménagements en cours. L'auteur de l'observation considère que l'impact semble mal considéré.

OBSERVATION DES RESPONSABLES DE PROJET :

Le bassin de rétention qui sera réalisé à Babinière dans l'emprise du CETEX permettra de prendre en compte l'ensemble de la surface active du CETEX, ainsi que la partie de la ligne de tramway et de la voie modes doux situées sur le site de Babinière. Il est dimensionné pour prendre en compte l'ensemble de la surface traitée imperméabilisée alors que partout où cela était possible une infiltration à la source a été réalisée (revêtement poreux pour les parkings, toiture végétalisée pour l'atelier, présences de noues dans les espaces verts...). La régulation des eaux de pluie traitée par ce bassin respecte le SAGE Estuaire de la Loire (débit de restitution des eaux pluviales de 3 l/s/ha pour une pluie d'occurrence décennale). Cette régulation permet de reconstituer les conditions avant mise en place du projet. Le projet ne va donc pas dégrader les conditions actuelles et le risque d'inondation potentiel du secteur.

En complément, l'analyse des effets cumulés du projet avec les aménagements en cours (projets existants ou approuvés) a été réalisé dans le chapitre 7 de l'étude d'impact (Bloc IV, Volume 3) et complété dans le mémoire en réponse à l'avis de la MRAe (Recommandation n°6, §4 du volume 6). Il n'a pas été mis en valeur d'effets cumulés potentiels sur ce sujet.

4 1.5. LES COÛTS

Quelques observations font référence aux coûts, mais aucune ne rentre dans le détail.

2. Le site de Babinière

2.1. L'ENVIRONNEMENT

Éviter, Réduire, Compenser

Le public émet des doutes sur les mesures ERC prises pour ce projet, notamment sur les aménagements envisagés sur le site de Babinière ainsi que sur la justification du gain annoncé par le dossier en termes environnementaux.

Il est demandé, à plusieurs reprises, de revoir les compensations sur la totalité du projet, y compris la phase 3, et de replanter des arbres. Deux autres demandes concernent le souhait que la compensation soit supérieure à la réglementation et que l'information sur ces compensations soient faites.

OBSERVATION DES RESPONSABLES DE PROJET :

Par délibération du conseil métropolitain du 13 décembre 2019, la métropole de Nantes a arrêté les principes d'une démarche ERC métropolitaine pour le développement et l'aménagement de la métropole. Le projet Babinière s'inscrit dans cette démarche métropolitaine.

L'étude d'impact du projet (volume 3) présente les mesures ERC mises en place par le projet. Un évitement majeur de la zone dite « sensible » à l'ouest du site est au cœur de cette démarche. En effet, cette zone humide, habitat de nombreuses espèces protégées n'est pas impactée par le projet.

Des mesures de réduction seront également mises en place, notamment en adaptant la période d'abattage des arbres pour ne pas impacter certaines espèces. Le projet prévoit également la plantation d'un grand nombre d'arbres et d'arbustes sur le site du projet à Babinière : pôle d'échanges multimodal, espaces verts du CETEX, lisière arbustive le long du périphérique, et zone boisée entre le flanc rocheux du CETEX et le pont réalisé au-dessus du périphérique. Ces plantations ont des fonctions éco-paysagères et assurent ainsi une meilleure insertion du projet dans son environnement paysager comme dans son environnement naturel.

Certains impacts ne peuvent cependant être évités notamment en ce qui concerne la zone humide de 1 000m² sur le site de Babinière, l'habitat de reproduction de la cisticole des joncs (8ha de prairie) et le principe de continuité écologique à l'est du site de Babinière, habitat de reptiles. Pour ces 3 impacts, des mesures de compensation sont prévues par le projet.

Il prévoit la création d'un habitat de reproduction pour la cisticole sur le site voisin de Port Barbe ainsi que sur le site de l'ancienne pépinière de la ville de Nantes au nord du Cimetière Parc pour un total de 8ha. Il est également prévu sur ce dernier site une restauration majeure de zone humide permettant de reconstituer *a minima* 6 000m² de zone humide originelle (3 fois plus que le besoin réglementaire). Le coût de ces compensations incontournables, intégré au projet, est de l'ordre de 1 million € TTC. Elles sont en cours de réalisation.

Toutes les mesures ERC feront l'objet mesures de suivi permettant de vérifier leur efficacité.

Le projet de connexion L1/L2 est un projet global découpé en 3 phases temporelles : phase 1 déjà réalisée (périmètre A), phase 2 en cours (périmètres B, C et D) objet de la Déclaration d'Utilité Publique et de la demande d'autorisation environnementale, phase 3 non démarrée (périmètre E). La réglementation (code de l'environnement) impose de présenter les impacts et les mesures ERC (Eviter, Réduire, Compenser), via l'étude d'impact, pour le projet global (les 3 phases). Ainsi une première évaluation des impacts et des mesures a été réalisée pour le périmètre E (phase 3). Cette évaluation permet d'avoir de premiers éléments d'approche environnementale qui seront intégrés aux études ultérieures. Néanmoins les mesures ERC ne pourront être précisées que lorsque le tracé sera défini et étudié dans le détail. Par ailleurs, une nouvelle consultation du public sera menée lorsque la phase 3 sera programmée.

Les zones humides

Plusieurs observations, en doublon, indiquent le sacrifice d'une zone humide de 1 000 m² et que 8 ha de zones végétalisées seront artificialisées, détruisant des habitats d'espèces protégées. Elles demandent d'appliquer la démarche ERC sur la totalité de la commune de La Chapelle sur Erdre.

OBSERVATION DES RESPONSABLES DE PROJET :

L'étude d'impact du projet présente les mesures ERC mises en place par le projet et notamment vis-à-vis de l'impact sur la zone humide de 1 000m² sur le site de Babinière, sur l'habitat de reproduction de la cisticole des joncs (8ha de prairie) et sur le principe de continuité écologique à l'est du site de Babinière habitat de reptiles. Pour ces 3 impacts, des mesures de réduction et de compensation sont prévues par le projet et notamment la création d'un habitat de reproduction pour la cisticole sur le site voisin de Port Barbe ainsi que sur le site de l'ancienne pépinière de la ville de Nantes au nord du Cimetière Parc pour un total de 8ha. Il est également prévu sur ce dernier site une restauration majeure de zone humide permettant de reconstituer *a minima* 6 000m² de zone humide originelle (3 fois plus que le besoin réglementaire). Le coût de ces compensations incontournables, intégré au projet, est de l'ordre de 1 million € TTC.

Le corridor écologique

Il est proposé de rétablir la continuité écologique au sein des bassins hydrographiques.

OBSERVATION DES RESPONSABLES DE PROJET :

Des études faune flore ont été réalisées pour le projet. Elles sont détaillées au chapitre 8 de l'étude d'impact (bloc III, volume 3) et le §8.1.1 précise la méthodologie adoptée. Comme indiqué dans ce chapitre 8, le travail de terrain mené sur la faune et la flore a révélé une fonctionnalité de continuité écologique fortement réduite pour le principe de continuité écologique de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation du Plan Local d'Urbanisme Métropolitain, supprimé dans le cadre du projet. En effet, il est encadré au nord par une zone urbaine (quartier de la Haute Gournière) et au sud par le boulevard périphérique. Les espèces qui se déplacent à plus grande échelle se servent majoritairement de la continuité existante de l'autre côté des voies SNCF dans le site classé de l'Erdre.

Dans les faits, le principe de continuité écologique assure surtout des fonctionnalités écologiques relatives à l'habitat des reptiles et aux zones de nourrissage des chiroptères. Celles-ci sont compensées dans le cadre du projet par la reconstitution d'une lisière arbustive au sud du site du CETEX et la mise en place d'abris terrestres de type hibernaculums.

5 **2.2.LES NUISANCES, LES RISQUES**

Il est peu évoqué les risques ou les nuisances du site de Babinière, pour le moment ce site est isolé et une personne espère qu'il n'en résultera pas de l'insécurité ou de la délinquance.

OBSERVATION DES RESPONSABLES DE PROJET :

L'objectif du projet est d'offrir de nouvelles offres de mobilité et des espaces publics de qualité qui doivent permettre de garantir la qualité de vie du secteur. Par ailleurs, la station tramway sera équipée de caméras de vidéosurveillance reliées au système de supervision de la SEMITAN.

6 **2.3.LES ACCÈS AU SITE**

Les accès au rond-point de la Rivière sont souvent saturés, surtout aux heures dites de pointe. Les accès automobiles au site de Babinière risquent d'accroître le processus. L'auteur de l'observation 72 N propose plusieurs pistes, dont le développement des solutions existantes, parmi celles-ci pourquoi ne pas envisager un déplacement par bateau sur l'Erdre ou la mise en place de navettes ? Cela pourrait-il être envisagé ?

OBSERVATION DES RESPONSABLES DE PROJET :

La métropole prend note de cette suggestion.

Une question posée concerne les risques de saturation et d'encombrement supplémentaires et de leur conséquence sur le N844 et la route de Saint Joseph.

OBSERVATION DES RESPONSABLES DE PROJET :

A la mise en service de la phase 2 de la connexion L1-L2, la fréquence de la ligne 1 jusqu'à Babinière sera identique à celle déjà en place jusqu'à Ranzay. Il n'y aura donc pas d'impact supplémentaire sur le carrefour avec la route de St Joseph.

Le pôle d'échanges multimodal de Babinière a principalement pour vocation à accueillir les usagers du nord de la métropole pour éviter la circulation automobile sur le périphérique (N844) et à l'intérieur de la ville de Nantes.

Une proposition est faite d'une nouvelle bretelle (à hauteur de l'ancienne station par exemple) pour dévier une partie du trafic. Cette option pourrait-elle être adoptée ?

OBSERVATION DES RESPONSABLES DE PROJET :

L'ancienne station-service sur le périphérique extérieur se situe en plein milieu du futur site du CETEX à Babinière. La création d'une bretelle de sortie puis d'une voirie reliée au pôle d'échanges grèverait considérablement la surface du CETEX et réduirait le nombre de positions de remisage pour l'accueil des nouveaux tramways de grande longueur. De plus il serait séparé en deux zones ce qui engendrerait des difficultés d'organisation et de gestion de carrefour. De part ses effets négatifs cette option n'est pas envisageable.

7 2.4. LE PERMIS D'AMÉNAGER

Le dossier prévoit une piste bi-directionnelle de 2.50 m minimum. L'observation 38 N rappelle la réglementation à 3 m, elle a relevé, également, qu'il n'y avait pas de piste cyclable pour traverser le pôle ?

OBSERVATION DES RESPONSABLES DE PROJET :

La voie mode doux qui sera créée du pont de la Jonelière à Babinière prévoit une séparation des flux piétons et vélos avec des revêtements de couleurs différentes et une bande séparative en pavés résine collées.

Etant donné les emprises disponibles, et pour ne pas impacter des emprises privées ou éviter des impacts écologiques majeurs, il n'a pas été possible de faire une voie cycle bi-directionnelle de 3m de large minimum sur tout le tracé comme le recommande le CEREMA. La partie dédiée aux cycles sur la voie mode doux sera cependant au même niveau que la partie piétonne, ce qui permettra aux cycles de doubler ponctuellement. Une largeur de 2m50 *a minima* dédiée aux vélos est prévue sur tout le tracé.

La voie mode doux traverse le pôle d'échanges multimodal au nord le long du P+R sur une largeur de 5m (3m pour les cycles et 2m pour les piétons), après une zone d'aire piétonne de taille réduite, pour garantir les usages divers (piétons / vélos).

L'obs. 64 N considère que le permis d'aménager soumis à l'enquête publique ne répond pas à l'annexe 4/1/2/6 du règlement du PLUm : tout arbre supprimé à La Chapelle sur Erdre doit être compensé sur la commune. Elle indique, également, qu'il n'y a pas d'évaluation des arbres supprimés et que la compensation des arbres coupés n'est pas présentée. Qu'en est-il ?

OBSERVATION DES RESPONSABLES DE PROJET :

Conformément à l'article B3.1.2 de la 1^{ère} partie du règlement du Plan Local d'Urbanisme métropolitain (PLUm), les plantations existantes qui ne peuvent être conservées par le projet seront remplacées par des plantations équivalentes. La valeur des plantations à remplacer a été évaluée à l'aide de l'annexe 4-1-2-6 du PLUm afin de correspondre à la valeur des nouvelles plantations. Ces éléments ne sont pas être présentés dans le permis d'aménager car une partie des arbres replantés se trouvent dans l'enceinte du CETEX, et seront intégrés au permis de construire à venir (hors enquête publique).

Il est souhaité que le site de Babinière soit un véritable pôle d'échange multimodal.

OBSERVATION DES RESPONSABLES DE PROJET :

Le projet prévoit bien que le site de Babinière soit un véritable pôle d'échanges multimodal. Il est composé en plus de la station de tramway et de l'arrêt de tram-train, de 5 quais bus/cars, d'une voie mode doux, de 103 places de parking vélos dont 55 dans le P+R et d'un P+R de 550 places pour les voitures.

Une restructuration du réseau de bus environnant est actuellement à l'étude pour permettre une meilleure desserte du site de Babinière et du tramway ainsi que la correspondance vers la ligne 2 depuis Babinière.

8 3.Le CETEX

3.1.LE BÂTIMENT

Un observateur s'interroge sur le bien-fondé d'un nouveau CETEX et propose de faire évoluer les CETEX existants. Une proposition est faite que ce bâtiment soit déployé en hauteur notamment pour le siège social, le bâtiment administratif et l'extension du P + R.

OBSERVATION DES RESPONSABLES DE PROJET :

L'étude d'impact présente les solutions de substitution étudiées pour l'implantation du CETEX. Elles sont présentées au §5, chapitre 3 (Volume 3, bloc I). Elles permettent d'expliquer pourquoi le site de Babinière a été choisi (connexion de la ligne 1 avec la ligne 2, évitement du centre de Nantes) et pourquoi l'évolution des CETEX existants n'est pas suffisante ou techniquement possible. Il n'est pas prévu dans le projet d'implanter de locaux administratifs sur le site. Le P+R sera bien construit en hauteur, afin de limiter l'emprise au sol.

L'observation 91 N indique que la densité du CETEX imperméabilise la quasi-totalité de la surface disponible.

OBSERVATION DES RESPONSABLES DE PROJET :

La majorité de la surface du site est artificialisée pour les besoins du CETEX. Cependant, afin de limiter l'imperméabilisation, l'infiltration à la source des eaux de pluie sur toutes les surfaces possibles (revêtement poreux pour les parkings, toiture végétalisée pour l'atelier, présences de noues dans les espaces verts...) est prévu. Un bassin de rétention permet de réguler l'ensemble des eaux de pluie des surfaces artificialisée avant rejet au milieu naturel.

9 3.2.LA SÉCURITÉ

L'obs. 60 N relève qu'il n'y a pas de locaux réservés aux professionnels de la TAN qui doivent veiller à la sécurité du public. Qu'en est-il ?

OBSERVATION DES RESPONSABLES DE PROJET :

Un bâtiment dit « d'exploitation » est prévu dans le CETEX. Il accueillera la prise de service des conducteurs, le lieu où les conducteurs attendent l'horaire exact avant de conduire en ligne, via un tramway situé sur le remisage ou par relève d'un autre conducteur. Il y aura donc une présence permanente sur le site.

Par ailleurs, la station tramway sera équipée de caméras de vidéosurveillance reliées au système de supervision de la SEMITAN.

10 4.Le P+R

4.1.SA CAPACITÉ

Des estimations sont avancées sur la grandeur et l'importance du parking relais : pour certains il serait trop petit considérant le nombre de véhicules qui pourraient y stationner, surtout s'il y avait des prolongations de lignes de bus par exemple, et, a contrario, pour d'autres il est trop important si l'on prend en compte la population des communes voisines susceptibles de venir prendre le tramway à Babinière. Il est aussi proposé de laisser le P + R actuel tel qu'il est tant que la connexion L1-L2 n'est pas effective.

OBSERVATION DES RESPONSABLES DE PROJET :

Le P+R répond à une ambition forte de la métropole de permettre aux usagers habitants loin des transports en commun de pouvoir stationner leur véhicule aux extrémités du réseau structurant. Dans cet objectif, il a été souhaité prévoir d'ores et déjà un P+R avec une capacité conséquente pour permettre ce report multimodal. De plus, par retour d'expérience sur les autres P+R de la métropole, revenir faire des travaux après la mise en service du pôle d'échanges multimodal de Babinière sera complexe. Il a donc été proposé de réaliser dès maintenant un P+R de 550 places sans attendre la réalisation de la 3ème phase de la connexion des lignes 1 et 2.

Il est également question de la tarification : gratuité pour ceux qui utilisent les moyens de transports publics ou non par exemple.

OBSERVATION DES RESPONSABLES DE PROJET :

Pour les usagers des transports publics, le P+R de Babinière bénéficiera des mêmes conditions tarifaires que les autres P+R avec contrôle d'accès de la métropole :

- gratuité pour les détenteurs d'une carte Libertan (formule sur mesure ou illimitée) qui effectuent un aller-retour en transport dans la journée,
- forfait ticket de 4,50 € pour 24h de stationnement maxi et 1 aller-retour sur le réseau Tan valable jusqu'à 5 personnes voyageant ensemble.

11 4.2.EAUX DE RUISSELLEMENT DES PARKINGS

Les différents aménagements sur le site vont imperméabiliser les sols. Le dossier ne précise pas si les eaux de ruissellements des aires de stationnement des rames et des voitures seront traitées comme celles du CETEX ?

OBSERVATION DES RESPONSABLES DE PROJET :

Toutes les eaux de ruissellement du site qui ne peuvent s'infiltrer sont collectées via le bassin de rétention du site. Le traitement de ces eaux se fait naturellement : dilution via la grande quantité des eaux collectées et système de décantation en fond de bassin et dans les ouvrages de régulation (cf. Etude d'impact §7.3.1.2.1.1.4, bloc III).

12 4.3.SUGGESTION

L'obs. 38 N propose de mettre des panneaux d'information aux sorties porte de Gesvres, porte de la Chapelle, sur le pont de la Jonelière incitant à déposer les véhicules au P + R de Babinière.

OBSERVATION DES RESPONSABLES DE PROJET :
La métropole prend note de cette suggestion.

13 5. Propositions et/ou suggestions du public hors projet

Les propositions et suggestions du public dites hors sujet, ne le sont pas tant que ça, puisque plus ou moins en rapport avec le projet global. Ces réflexions ne sont pas détaillées ici.

14 5.1. DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS PUBLICS EXISTANTS

Plusieurs suggestions sont faites pour des prolongements de lignes que ce soit en tramway, bus, busway, tram-train, ... voire métro. Il est également question d'aménagements en transports publics d'autres secteurs de la métropole. Une observation (88 N) propose que des lignes de bus soient mises en place sur le périphérique.

OBSERVATION DES RESPONSABLES DE PROJET :
La métropole prend note des suggestions faites sur les transports publics sur d'autres secteurs de la métropole. Concernant le secteur du projet de Connexion L1/L2 et CETEX Babinière, une restructuration du réseau de bus environnant est actuellement à l'étude pour permettre une meilleure desserte du site de Babinière et du tramway mais également la correspondance vers la ligne 2 depuis Babinière.

Quelques observations relèvent les dysfonctionnements du tram-train et souhaitent une meilleure amplitude horaire.

OBSERVATION DES RESPONSABLES DE PROJET :
Le tram train est exploité par la SNCF dont l'autorité organisatrice est la Région Pays de la Loire.

15 5.2. AMÉNAGEMENTS SOUHAITÉS

Station sur le pont de la Jonelière

L'observation 22 N souhaite un arrêt du tram sur le pont de la Jonelière. Cela serait-il possible ?

OBSERVATION DES RESPONSABLES DE PROJET :
La largeur actuelle du pont de la Jonelière ne peut accueillir que deux voies ferroviaires, une pour le tram-train et une pour le tramway. Il est prévu la réalisation d'une voie unique pour le tramway pour la traversée de l'Erdre, seule voie unique aujourd'hui sur le réseau de tramway de Nantes Métropole.
De la même façon, le pont actuel a une largeur trop réduite pour permettre l'insertion d'un quai permettant l'arrêt sur le pont.
De plus, l'accès au pont de la Jonelière n'est aujourd'hui possible qu'avec deux escaliers monumentaux de part et d'autre du pont, non accessibles aux personnes à mobilité réduite. Enfin, des voies modes doux existent ou seront créées par le projet de part et d'autre du pont de la Jonelière permettant de relier efficacement les stations Ranzay et Babinière au bord de l'Erdre.

Tarification

La tarification, vue par les intervenants à l'enquête, concerne aussi bien le tramway que le tram-train. Est-il possible d'étudier des tarifications transversales ?

OBSERVATION DES RESPONSABLES DE PROJET :

Sur le territoire de la métropole, il existe déjà une tarification mutualisée entre le tramway et le réseau TER (dont le tram-train) : le prix est identique sur les deux réseaux et permet la correspondance entre les 2 sans surcoût.

Développement des axes routiers

Tout en donnant son sentiment sur le projet, l'obs. 60 N demande de ne pas oublier le développement routier pour ceux qui habitent loin ou qui ne peuvent utiliser les moyens de transports collectifs.

OBSERVATION DES RESPONSABLES DE PROJET :

Nantes Métropole met en œuvre une politique de déplacements conforme à son Plan de Déplacements Urbains dont l'enjeu principal est d'accompagner la dynamique du territoire en préservant le cadre de vie, et qui a pour objectif de concilier la ville mobile et la ville durable.

Il avait été question d'une liaison fluviale Navibus Babinière/Beaujoire pour limiter les flux de véhicules les jours de manifestations. Qu'en est-il ?

OBSERVATION DES RESPONSABLES DE PROJET :

La métropole prend note de cette suggestion.

