



PREFET DE LA REGION PAYS DE LA LOIRE

*Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement des Pays de la Loire*

Nantes, le

**17 SEP. 2011**

**AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE  
sur l'étude d'impact du projet d'aménagement  
de la Porte de La Beaujoire  
sur la commune de NANTES (44)**

**Introduction sur le contexte réglementaire**

L'avis qui suit a été établi en application de l'article L.122-1 du code de l'environnement. Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact du projet d'aménagement de la Porte de La Beaujoire à Nantes, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet.

**1 - Présentation du projet et de son contexte**

Nantes Métropole assure la maîtrise d'ouvrage de ce projet de requalification du carrefour de la Porte de La Beaujoire à Nantes. Ce carrefour est situé sur la route de Saint-Joseph de Porterie, au niveau du boulevard périphérique (section Est) de l'agglomération nantaise. Il constitue une porte d'entrée dans la ville et assure la desserte de deux équipements d'importance : le stade de La Beaujoire et le parc des Expositions.

D'autres projets sont situés à proximité immédiate de ce site : le tram-train, la connexion des lignes 1 et 2 du tramway nantais et la ligne Chronobus C6 qui empruntera la route de Saint-Joseph-de-Porterie.

Ce projet vise à valoriser les déplacements à pieds, à vélo et l'accueil des projets de transports en commun (chronobus, tramway) et à limiter les entrées des voitures vers le centre de l'agglomération, tout en préservant la capacité d'échanges entre le périphérique et la route de Saint Joseph desservant le stade et le parc des expositions.

Le projet consiste à remplacer les carrefours à feux existants par un ensemble de giratoires (dont trois doubles), à aménager des couloirs de bus et des pistes cyclables et à transformer un échangeur routier en boulevard urbain.

## 2 - Les principaux enjeux au titre de l'évaluation environnementale

Les emprises retenues pour ce projet d'aménagement sont concernées en partie ouest par le site inscrit de la vallée de l'Erdre.

Le site est majoritairement urbain, avec une voirie principale, la route de Saint Joseph de Porterie et des bretelles de desserte de la rocade. Au sein de la zone d'études sont présents de l'habitat pavillonnaire, des équipements publics et de loisirs, des espaces boisés.

Le projet présente donc des enjeux en terme d'intégration urbaine (gestion des nuisances potentielles pour les riverains, traitement paysager) et d'articulation efficace et harmonieuse des différents modes de déplacements accueillis (sécurité, impacts potentiels sur la qualité de l'air).

## 3 - Qualité de l'étude d'impact

L'étude est globalement synthétique et de qualité inégale selon les thèmes abordés. Les points qui paraissent insuffisamment développés voire manquants sont abordés ci-après.

### **3.1 – État initial et identification des enjeux environnementaux sur le territoire par le porteur de projet**

Un état initial doit formuler une analyse de l'état de référence et de ses évolutions afin de dégager les principaux enjeux à prendre en compte et leurs interactions.

L'étude d'impact présente les enjeux environnementaux de manière pédagogique.

Manquent toutefois des données initiales de trafic routier sur les différentes bretelles de l'échangeur, des mesures relatives à l'environnement sonore initial et le type de plantations présentes sur le site.

A noter que le report du site inscrit de la vallée de l'Erdre est inexact : il manque une partie au sud (au niveau de la voie ferrée) et à l'est (au niveau de la voirie routière).

### **3.2- Analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures pour supprimer, réduire et le cas échéant compenser**

L'étude d'impact présente, par thématiques, les effets temporaires et permanents du projet sur l'environnement, ainsi que les mesures réductrices ou compensatoires sur chacune de ces thématiques.

L'étude d'impact ne présente pas de conclusion sur l'absence d'impact potentiel sur le site inscrit de la vallée de l'Erdre.

Il n'y a pas de précisions sur les éventuelles suppressions d'arbres et, le cas échéant, sur les replantations qui pourraient être prévues en mesures compensatoires.

L'étude ne comprend pas d'analyse des coûts collectifs des pollutions et des nuisances et des avantages induits pour la collectivité, ni d'évaluation des consommations énergétiques prescrites par l'article R.122-3 du code de l'environnement.

Les impacts sur la qualité du cadre de vie et la santé (nuisances sonores, qualité de l'air) sont décrites de manière très succincte.

A noter que l'Etat mène actuellement des études relatives à la mise aux normes et à l'optimisation de l'ensemble périphérique nantais. La compatibilité des deux projets n'est pas évoquée et les impacts éventuels sur le périphérique, principalement constitués par le risque de remontées de file sur les bretelles de sorties devraient être précisés.

Enfin, l'étude d'impact est très succincte sur la notion d'impacts cumulés avec les autres projets d'aménagements prévus à proximité immédiate (le tram-train, la connexion des lignes 1 et 2 du tramway nantais et la ligne Chronobus C6).

### **3.3- Justification du projet**

L'étude d'impact ne présente qu'un seul parti d'aménagement et justifie ce parti unique par la localisation des emprises situées en zone urbanisée, avec des infrastructures d'importance, donc un manque d'espace disponible pour envisager d'autres partis. Si ces contraintes spatiales fortes encadrent indubitablement de manière très serrée les fuseaux possibles, les différentes options techniques qui ont dû être examinées avant d'aboutir à l'option finalement retenue de création de trois doubles giratoires et deux giratoires simples auraient mérité être présentées.

L'étude d'impact précise que ce projet permettra de fluidifier le trafic au moment des heures de pointe.

Cependant, l'étude d'impact ne retrace pas les éventuelles hypothèses techniques analysées. Les informations relatives au trafic routier doivent permettre de s'assurer de la capacité d'écoulement du trafic et de la résolution de la problématique de remontée de files de véhicules sur les bretelles de sortie de l'échangeur.

### **3.4- Résumé non technique**

Le résumé est clair et lisible.

### **3.5- Analyse des méthodes**

L'étude d'impact précise les méthodes utilisées pour analyser les effets du projet sur l'environnement. Elle aurait mérité être plus explicite sur la méthode utilisée et les hypothèses retenues pour un dimensionnement des aménagements permettant un bon écoulement du trafic.

## **4 – Prise en compte de l'environnement par le projet**

Le projet s'attache dans l'ensemble à prendre en compte les enjeux environnementaux relatifs au milieu naturel, à l'eau et au paysage avec des mesures adaptées aux enjeux.

Toutefois, un supplément d'informations sur les questions liées au trafic permettrait de mieux affirmer l'évaluation et la prise en compte des impacts prévisibles notamment sur la qualité de l'air et du bruit.

## 5 – Conclusion

### Avis sur les informations fournies

L'étude d'impact est globalement satisfaisante même si la qualité du cadre de vie et la santé auraient pu faire l'objet d'une présentation plus étayée. Un développement sur l'analyse des coûts collectifs des pollutions et des nuisances et des avantages induits par la collectivité, ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques mériteraient de compléter cette étude d'impact.

### Avis sur la prise en compte de l'environnement

Ce projet s'inscrit dans une démarche volontariste qui vise à favoriser les transports en commun avec la mise en place d'un projet de ligne Chronobus, de pistes cyclables et de l'aménagement d'un boulevard urbain. L'autorité environnementale relève donc la finalité très positive du projet qui va contribuer par ailleurs à reconfigurer et requalifier un secteur aujourd'hui essentiellement dédié à l'automobile.

Toutefois, si le projet s'attache à prendre en compte la plupart des enjeux environnementaux du site en proposant des mesures afin de limiter les impacts résiduels, il n'en demeure pas moins que l'étude d'impact ne permet pas d'exclure complètement le risque de remontée de trafic sur les bretelles de sortie de l'échangeur avec les impacts qui en découleraient.

Le préfet



**Jean DAUBIGNY**