

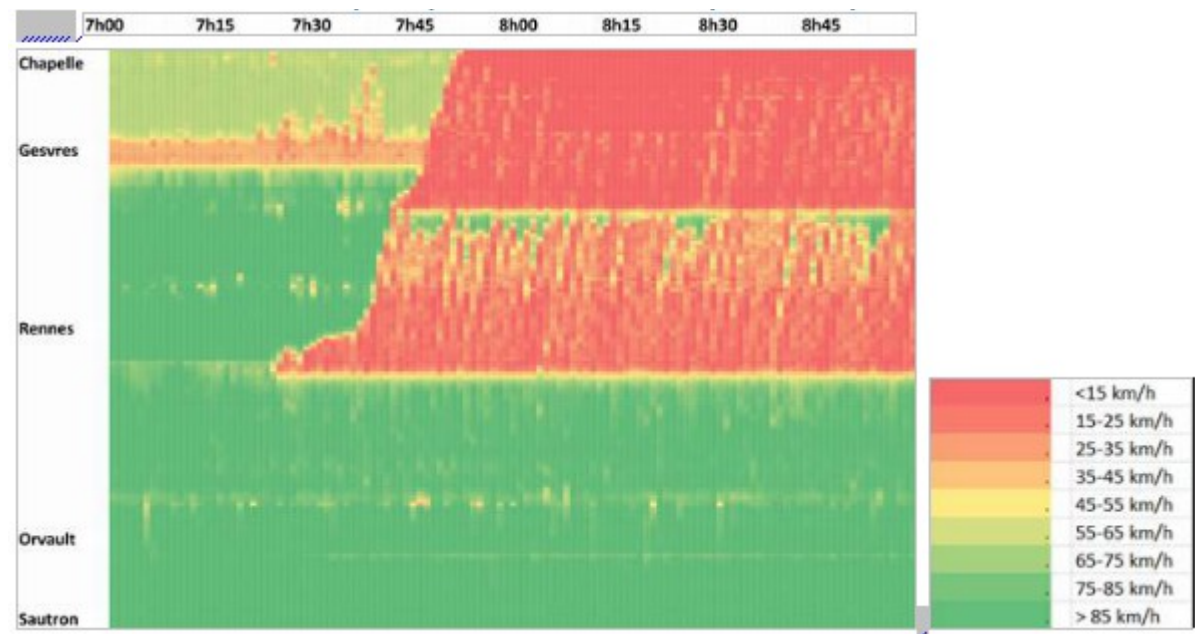
dossier complémentaire

Remarques 6, 7, 8, 10, 11, 16, 17

Remarque n°6 :

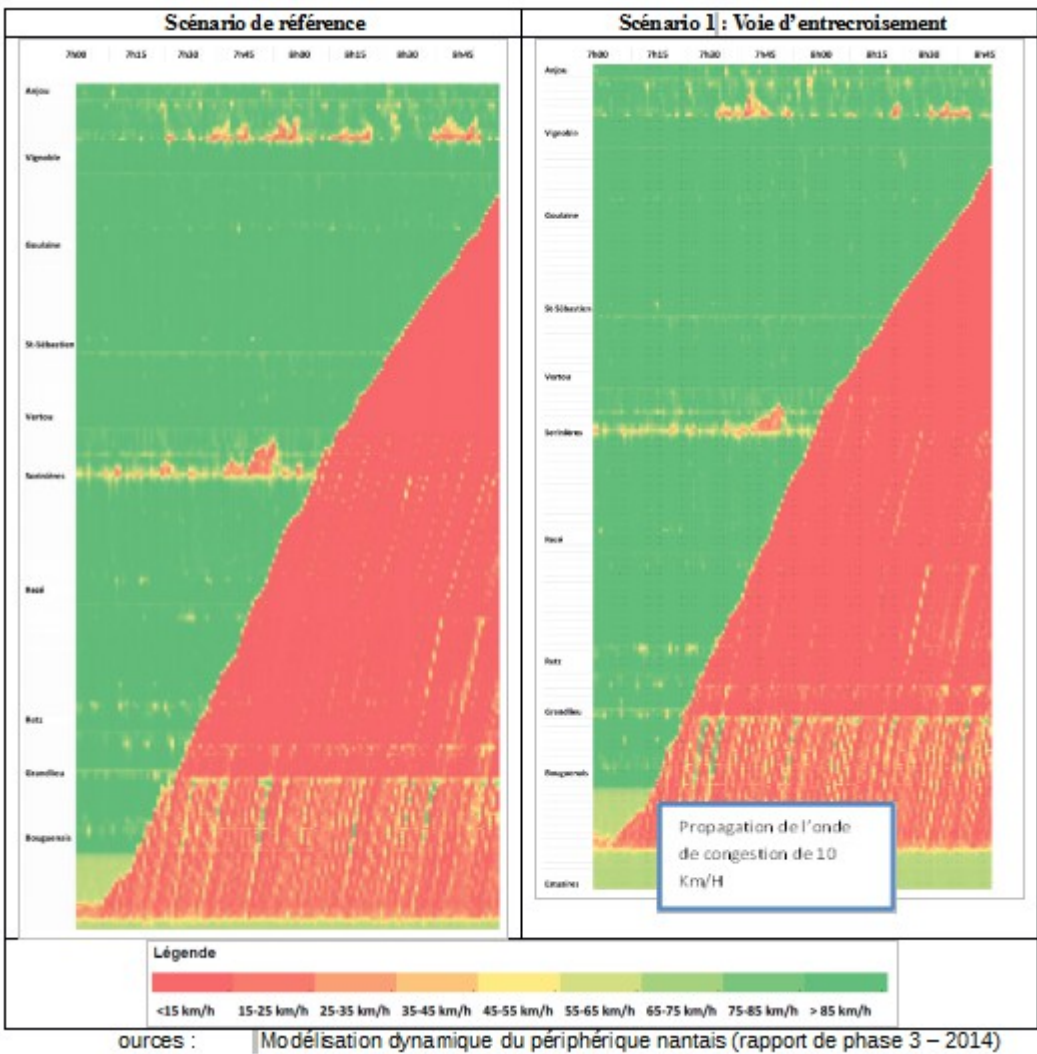
En page 130 de la pièce E étude d’impact, est rajouté :

le profil de vitesse du périphérique extérieur à la période de pointe du matin est le suivant :



En page 19 de la pièce G évaluation économique et sociale sont rajoutés :

les profils de vitesse à la Période de Pointe du Matin sur le périphérique intérieur : situation de référence 2035 et option de projet retenue 2035, sont les suivants :



Remarque n°7 :

le tableau 96 en page 292 de l'étude d'impact est remplacé par le tableau ci-dessous :

Tableau 1 : Excès de risque individuel – Exposition chronique pour des effets sans seuil

Traceurs de risque	État	ERI		
		Moque - Souris	Avenue de la Grange	Impasse de la Conraie
Benzène	État initial	7,82E-06	6,31E-06	7,52E-06
	État de référence - 2035	4,63E-06	4,55E-06	4,61E-06
	État projeté - 2035	4,64E-06	4,56E-06	4,64E-06
Particules diésel	État initial	2,88E-04	1,45E-04	2,91E-04
	État de référence - 2035	2,38E-05	1,15E-05	2,35E-05
	État projeté - 2035	2,41E-05	1,20E-05	2,33E-05
Acétaldéhyde	État initial	1,59E-07	8,42E-08	1,59E-07
	État de référence - 2035	4,57E-08	2,33E-08	4,33E-08
	État projeté - 2035	4,58E-08	2,48E-08	4,62E-08
1,3-Butadiène	État initial	8,55E-06	4,53E-06	8,51E-06
	État de référence - 2035	9,04E-07	4,35E-07	8,37E-07
	État projeté - 2035	8,62E-07	4,41E-07	8,80E-07
Formaldéhyde	État initial	8,02E-07	4,26E-07	4,26E-07
	État de référence - 2035	2,04E-07	1,04E-07	1,93E-07
	État projeté - 2035	2,06E-07	1,12E-07	2,07E-07
Benzo(a)pyrène	État initial	2,27E-08	1,50E-08	1,75E-08
	État de référence - 2035	4,66E-08	2,40E-08	4,43E-08
	État projeté -2035	4,70E-08	2,41E-08	4,48E-08
Nickel	État initial	2,91E-08	1,46E-08	2,99E-08
	État de référence - 2035	2,65E-08	1,33E-08	2,43E-08
	État projeté - 2035	2,20E-08	1,15E-08	2,48E-08
Chrome	État initial	1,68E-05	8,43E-06	1,73E-05
	État de référence - 2035	1,45E-05	7,40E-06	1,31E-05
	État projeté - 2035	1,18E-05	6,34E-06	1,38E-05
TOTAL	État initial	3,22E-04	1,65E-04	3,25E-04
	État de référence - 2035	4,42E-05	2,40E-05	4,24E-05
	État projeté - 2035	4,17E-05	2,35E-05	4,29E-05

Le texte VI.12.1.3.6 de la page 294 est complété par la phrase en bleu dans le texte ci-dessous

Aucun risque à seuil par inhalation pour une exposition chronique n'est susceptible de se produire pour les populations situées dans la bande d'étude, excepté pour l'acroléine. Par ailleurs, pour les particules PM₁₀ et PM_{2,5}, les teneurs inhalées par les riverains peuvent dépasser les valeurs guide pour la protection de la santé humaine. Toutefois, il est important de noter que les teneurs de fond de ces polluants dépassent, à elles seules indépendamment du projet, les valeurs guides de l'OMS.

Le risque cancérigène lié à une exposition chronique par inhalation peut être qualifié d'acceptable pour les populations situées dans la bande d'étude, quelle que soit la substance prise individuellement, excepté pour les particules diésel ou le chrome (assimilé en totalité à du chrome VI). De ce fait, le risque cancérigène lié à une exposition chronique par inhalation, toute substance confondue, existe. Ce dernier n'apparaît cependant pas lié au projet.

Par ailleurs, en exposition aigue aucun risque sanitaire n'est susceptible de se produire, suite à la mise en service du projet, pour les populations situées dans la bande d'étude quelle que soit la substance considérée et quel que soit le scénario étudié (2011 ou horizons 2035 avec et sans projet).

La réalisation du projet d'aménagement sur la section nord du périphérique de Nantes n'induirait pas de risque sanitaire supplémentaire pour les effets chroniques à seuil et sans seuil et pour les effets aigus.

Remarque 8 :

Le texte de la page 232 de l'étude d'impact est complété par la figure et le texte ci-dessous :

- Présentation des parcelles expertisées

La recherche de sites compensatoires s'est faite dans le même bassin versant que les zones humides détruites, au plus proche du projet.

Les parcelles expertisées sont localisées au nord du périphérique, de part et d'autre du Cens : il s'agit des parcelles BL34, BN17, BN18, BN19 et BN20.

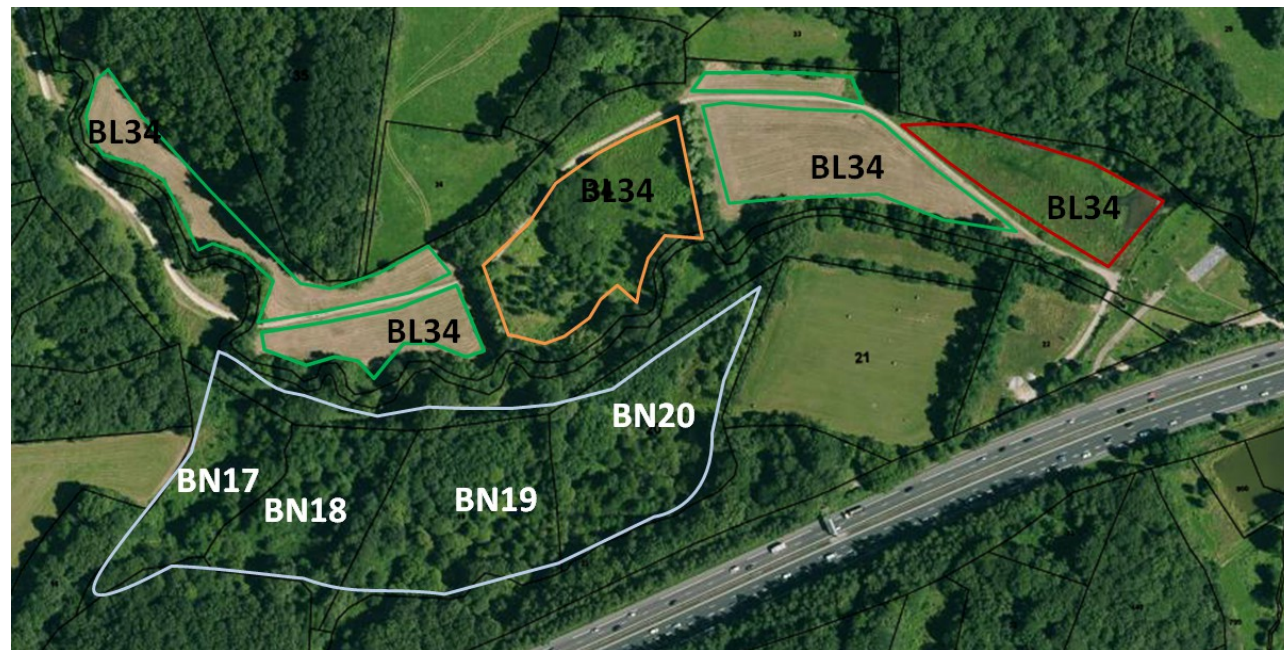


Figure 1 : Localisation des parcelles expertisées

Après plusieurs visites sur le terrain, des échanges avec Nantes Métropole et la ville d'Orvault, et des expertises complémentaires, il s'est avéré que :

- la partie est de la parcelle BL34 (contour rouge) fait l'objet d'une fauche tardive 1 fois par an car la parcelle est en eau très tard (juillet-août) ;
- la partie ouest et centrale de la parcelle BL34 (contour vert) fait l'objet d'une fauche une fois par an en mai-juin ;
- la partie centrale de la parcelle BL34 (contour orange) a fait l'objet d'une mesure de gestion avec la LPO afin de permettre une inondation prolongée du secteur dans les années 90. Les interventions y sont plus sporadiques et consistent en une fauche non exportée ;
- la parcelle BN20 est dans un bon état de conservation aussi aucune mesure de restauration n'est à envisager.

Au regard de ces éléments, seules les parcelles BN17, BN18 et BN19 répondent aux attentes du SDAGE Loire – Bretagne en terme de restauration de zones humides. Il s'avère que le secteur est localisé en bordure sud du Cens, au nord du périphérique et est donc proche du projet par rapport aux zones humides détruites.

La superficie des parcelles BN17, BN18 et BN19 est d'environ 1,5 ha. Ces trois parcelles appartiennent à des propriétaires privés.

Remarque 10 :

Le texte III.7.2. de la page 128 est modifié par le texte ci-dessous :

En heure de pointe du matin, on constate un trafic important en accès sur l'agglomération et le périphérique sur la RN137 :

- l'insertion sur le périphérique extérieur est donc très difficile et crée des files d'attente qui remontent. Celles-ci sont maximales entre 7h45 et 8h15 puis diminuent progressivement ;
- l'insertion sur le périphérique intérieur des véhicules provenant de Nantes centre est difficile à partir de 8h15. Cependant, aucune retenue ne se crée sur la bretelle.

En heure de pointe du soir, les difficultés sont moindres qu'en heure de pointe du matin :

- malgré l'aspect pendulaire des flux, aucun dysfonctionnement majeur n'est à noter sur la bretelle du périphérique nord vers la RN137. En effet, les trafics sont filtrés en amont à la Porte d'Orvault, ce qui permet d'assurer une certaine fluidité ;
- comme le matin, l'insertion sur le périphérique intérieur des véhicules provenant de Nantes Centre est difficile de 17h15 à 18h15. Cependant, aucune retenue ne se crée sur la bretelle.

Remarque 11 :

Les chapitres ci-dessous complètent le texte de la page 261 de l'étude d'impact :

VI.6.3.3. Accidentologie

- *Évaluation des impacts*

La réalisation de l'aménagement permettra, comme indiqué précédemment, de diminuer les temps de congestion du périphérique nord. La majorité des accidents de cette section étant liée aux collisions en chaîne déclenchées par un véhicule à l'arrêt sur la section courante lors d'un ralentissement en heure de pointe.

La diminution des congestions entraînera donc une baisse des accidents.

- *Mesures*

Après mise en service de la nouvelle infrastructure, plusieurs bilans de sécurité routière seront organisés, un premier six mois après la mise en service et un deuxième après trois ans d'exploitation.

Dès la mise en service, et pendant une période de six mois, une surveillance est mise en place par l'exploitant, dont le but est de faire ressortir les points suivants :

- les comportements anormaux des usagers (vitesse, compréhension de la signalisation, manœuvres inadaptées...)
- les signes précurseurs d'une accidentologie corporelle potentielle (exemple : verre brisé, traces de freinage...),
- les circonstances et l'analyse des accidents corporels susceptibles d'être intervenus.

A l'issue de cette première période de six mois, les points relevés sont consignés dans un bilan.

Le bilan à trois ans est établi après une période significative, il fait ressortir les points suivants :

- l'accidentologie (nombre d'accidents, taux, gravité...),
- les diagnostics de sécurité qu'il convient d'entreprendre si le bilan n'est pas satisfaisant,
- les modifications éventuelles à apporter à l'aménagement,
- l'évaluation de l'incidence des éventuels écarts aux règles de l'art,
- les enseignements à en tirer.

VI.6.3.4. Modes actifs

- *Évaluation des impacts*

L'aménagement du périphérique nord n'aura pas d'incidence permanente sur les modes actifs.

Le cheminement piéton cycle le long du Cens sera rétabli.

- *Mesures*

Aucune mesure spécifique n'est nécessaire.

Remarques 16 et 17 :

Le texte ci-dessous complète le chapitre traitant de la qualité de l'air dans l'étude d'impact :

Sur la qualité de l'air

En préambule, l'étude ne conclut pas que le périphérique ne participe pas au dépassement de l'objectif de qualité (seuil non opposable) des PM2.5. Elle conclut que la réalisation de l'aménagement prévu sur la section nord du périphérique n'aura pas d'impacts significatifs sur la qualité de l'air, du fait des prévisions de trafic retenues, et notamment sur les teneurs en PM2.5.

Cette étude réglementaire a pour finalité d'évaluer l'impact sur la qualité de l'air et la santé du projet d'aménagement de la section nord du périphérique. L'évaluation de la contribution du périphérique aux teneurs de fond de l'agglomération nantaise et la mise en place d'un plan d'actions et leurs évaluations afin de réduire les émissions de PM du périphérique nord ne s'inscrivent pas dans le cadre de cette étude.

Par ailleurs, l'ADEME s'est penchée sur l'état des connaissances entre la réduction de la vitesse des véhicules et la qualité de l'air dans nos villes. Néanmoins, de nombreux facteurs interagissent dans le calcul des émissions routières : notamment les conditions de circulation (flux, vitesses) et les caractéristiques du trafic (part modale des différents véhicule, parc roulant). Une diminution de vitesse peut conduire à une diminution des émissions unitaires des véhicules légers pour les particules, mais à une augmentation des émissions unitaires de ces polluants pour les poids lourds; or les émissions unitaires des poids lourds sont nettement plus importantes que celles des véhicules légers. L'impact d'une réduction de vitesse sur les émissions routières d'une infrastructure peut donc varier suivant la composition du parc roulant qui constitue une information déterminante lors de l'évaluation de l'impact d'une réduction de vitesse sur les émissions routières d'une infrastructure.

Le projet ne prévoyant pas de réduction de la vitesse réglementaire, l'étude d'impact du projet ne propose pas l'analyse de ces impacts conformément à la réglementation.

Sur la santé

Conformément à la circulaire de février 2005, l'ERS a été menée pour 3 horizons d'étude: l'état initial, l'état de référence (horizon 2025 sans réalisation du projet d'aménagement) et état projet (horizon 2025 avec réalisation du projet d'aménagement). La réalisation de l'ERS pour des horizons intermédiaires situés entre l'état initial et à l'horizon de référence n'est pas prévue.

Remarque 12

dossier complémentaire sur le bruit