



BILAN DE LA CONCERTATION

Concertation préalable

Projet de contournements du bourg d'Orvault

Mai 2019

Nantes Métropole



CLIENT

RAISON SOCIALE	Nantes métropole
COORDONNÉES	2 cours du Champ de Mars 44 923 Nantes Cedex 9 Tél. 02.40.99.48.48- Fax 02.40.99.52.99
INTERLOCUTEURS	Madame Sabine COUET/Monsieur Laurent POTIRON Tél. 02.40.99.52.53 Tél. 02 40 99 50 53 Sabine.couet@nantesmetropole.fr Laurent.POTIRON@nantesmetropole.fr

SCE

COORDONNÉES	4, rue Viviani – CS26220 44262 NANTES Cedex 2 Tél. 02.51.17.29.29 - Fax 02.51.17.29.99 E-mail : sce@sce.fr
INTERLOCUTEUR	Monsieur Pierre ROCA Tél. 02.51.17.28.87 E-mail : pierre.roca@sce.fr

RAPPORT

TITRE	Bilan de la concertation
NOMBRE DE PAGES	22
NOMBRE D'ANNEXES	0
OFFRE DE RÉFÉRENCE	83739 – Avril 2017
N° COMMANDE	Notification – Marché n° 2017-28470

SIGNATAIRE

RÉFÉRENCE	DATE	RÉVISION DU DOCUMENT	OBJET DE LA RÉVISION	RÉDACTEUR	CONTRÔLE QUALITÉ
83739	23/04/19	Édition 1	-	MPD	PRC
83739	07/05/19	Edition 2	Corrections NM du 07/05/2019	PRC	MPD

Sommaire

1. Un projet intégré dans la stratégie urbaine de la métropole nantaise.....	5
1.1. Plan de Déplacement Urbain (PDU).....	5
1.2. Plan Local d'Urbanisme métropolitain (PLUm).....	5
2. La concertation préalable.....	6
2.1. Le déroulement de la concertation préalable.....	6
3. Les objectifs du projet.....	8
3.1. La situation actuelle.....	8
3.2. Le projet.....	8
4. Analyse de la concertation préalable.....	9
4.1. Synthèse.....	9
4.2. Analyse des grandes thématiques issues de la concertation préalable.....	11
4.3. Synthèse et conclusion de la concertation préalable.....	18

1. Un projet intégré dans la stratégie urbaine de la métropole nantaise

Le projet de contournement est intégré dans la stratégie globale de la métropole Nantaise notamment dans deux documents de planification : le Plan de déplacement Urbain (PDU) et le Plan Local d'Urbanisme métropolitain (PLUm).

1.1. Plan de Déplacement Urbain (PDU)

Le projet de contournement d'Orvault est identifié dans le Plan de Déplacement Urbain (PDU) dans la fiche action 12 « *améliorer l'accessibilité et l'intégration de la métropole dans les grands réseaux* » notamment l'action 3 « *améliorer l'accessibilité routière de la métropole* » pour apaiser le centre bourg et maintenir le niveau de service sur les pénétrantes de l'agglomération.

1.2. Plan Local d'Urbanisme métropolitain (PLUm)

Au conseil communautaire du 5 avril 2019, la Métropole a approuvé le Plan local d'urbanisme (PLUm), commun aux 24 communes.

Le PLUm est une traduction concrète du projet de territoire à l'horizon 2030, il remplace les PLU communaux et définit les règles qui s'appliquent pour chaque instruction d'urbanisme, il est opposable depuis le 23 avril 2019.

Le projet de contournement d'Orvault est identifié dans le tome 6 du cahier communal d'Orvault. (Synthèse des choix réglementaires traduits à l'échelle communal).

Le projet de contournement d'Orvault est un élément structurant du projet de développement urbain de la métropole dans les 5 prochaines années.

2. La concertation préalable

2.1. Le déroulement de la concertation préalable

Le lancement et les modalités de la concertation préalable est approuvé par le conseil communautaire du 8 février 2019. La concertation s'est organisée de la manière suivante :

- **Une conférence de presse** le 12 février 2019 annonçant le lancement de la concertation par Joseph PARPAILLON, maire d'Orvault, et Bertrand AFFILE, Vice-Président de Nantes Métropole.
- **Une concertation sur Internet** par le registre dématérialisé du 11 mars au 8 avril 2019.
- **Une concertation matérialisée** du 11 mars au 8 avril 2019 au Centre Technique Municipal d'Orvault (7 rue du Croisy), au siège de Nantes Métropole (2 cours du champ de Mars).

Sur le site internet et les sites d'Orvault et de Nantes métropole, il a été mis à disposition la notice explicative détaillée du projet présentant l'ensemble des diagnostics réalisés et les études de différents tracés. Les rapports techniques détaillés des diagnostics environnementaux et des études de circulation étaient également uniquement consultables par voie électronique sur le site internet.

La notice mise à disposition présente :

- Les objectifs du projet
 - La synthèse des diagnostics environnementaux
 - Les variantes de tracé
 - Les effets attendus du projet sur la circulation
 - Le calendrier de l'opération
- **Une exposition publique** du 11 mars au 8 avril 2019.
 - **Un conseil de quartier le 26 mars 2019** pour présenter le projet de contournement par secteur, le bilan des études et des variantes. Cette présentation a été assurée par Nantes métropole avec un temps d'échange avec les habitants (Notamment l'association du Bourg d'Orvault et l'association du lotissement de la Salle) avec Nantes métropole et les élus d'Orvault.
 - **Une réunion publique** le 17 avril 2019 à l'Odyssée (Orvault) à 18h30 avec les panneaux de l'exposition publique à l'accueil pour présenter le projet de contournement à l'ensemble des habitants présents à cette réunion.

Pour préparer la concertation préalable, il a été réalisé les actions suivantes :

- Une double page consacrée à la concertation dans le magazine Orvault & CO de mars/avril avec l'annonce de la réunion publique, puis reprise dans l'agenda papier
- Un page sur le site orvault.fr et affichage sur l'agenda du site
- La Newsletter de la Ville envoyée le 8 avril 2019
- L'Info locale programmée le 16/04 dans OF et PO
- Le relais de l'information sur le site Facebook de la ville d'Orvault

NANTES MÉTROPOLE

CONTOURNEMENT D'ORVAULT : BILAN DE LA CONCERTATION PRÉALABLE



Figure 1. Les panneaux d'exposition

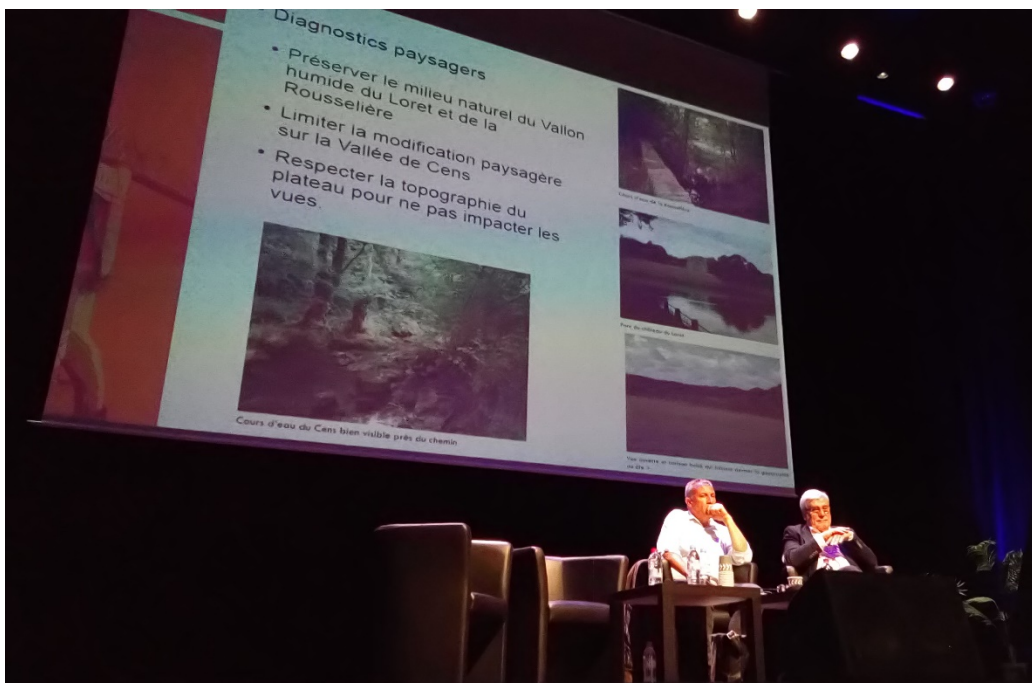


Figure 2. La présentation du projet et des études préalables réalisées lors de la réunion publique

3. Les objectifs du projet

3.1. La situation actuelle

La circulation actuelle dans le centre bourg d'Orvault est ralentie par un nombre trop important de véhicules en transit : environ 10 500 à 12 500 véhicules y transitent chaque jour en semaine (soit 80 % du trafic total). Cette forte circulation s'explique par :

- des pratiques de shunt associées à l'engorgement des pénétrantes et du périphérique nantais ;
- de la périurbanisation qui s'étend au Nord de la commune d'Orvault ;
- de l'arrivée de nouveaux flux endogènes liée au développement urbain du bourg (issus notamment de la ZAC des Garettes).

Les effets négatifs de ce constat sont doubles :

- pour les automobilistes, des pertes de temps générées par la congestion des véhicules, avec des remontées de file qui dépassent 500 m en heure de pointe du matin sur la RD42 Nord et Est, et 1 km en heure de pointe du soir sur la RD75 Sud ;
- pour les habitants du centre-bourg d'Orvault, de nombreuses nuisances (bruit, qualité de l'air) et une dégradation de l'urbanité et des conditions de sécurité pour les modes actifs (piétons et vélos).

Cela a également pour effet de dévaloriser la pratique de ces modes actifs et de renforcer l'attrait de la voiture.

3.2. Le projet

Le projet consiste à :

- Aménager :
 - une voie de contournement Nord (route de type bidirectionnelle – 2X1 voie + piste cyclable – limitation de vitesse à 50km/h, avec franchissement de la vallée de la Rousselière) ;
 - une voie de contournement Sud-Est (route de type bidirectionnelle – 2X1 voie + piste cyclable – limitation de vitesse à 70km/h, avec franchissement de la vallée du Cens) ;
- Reconfigurer le barreau de liaison existant entre ces deux voies de contournement projetées (création d'une piste cyclable latérale et d'un bassin de rétention des eaux pluviales)

Les objectifs poursuivis par ce projet sont :

- réduire les trafics dans le centre bourg d'Orvault en déplaçant les flux de transit sur les deux nouvelles voies de contournement ;
- améliorer le fonctionnement et le cadre de vie du centre-bourg d'Orvault pour les habitants et les usagers grâce à la réduction des nuisances (réduction des nuisances sonores, réduction de la pollution, réduction de la congestion, amélioration de l'accessibilité mode doux).

4. Analyse de la concertation préalable

4.1. Synthèse

Les modalités de la concertation préalable ont été votés le 8 février 2019. Ce sont ainsi une concertation par voie dématérialisée et une concertation sur place (deux sites pour la concertation) qui se sont organisées avec un conseil de quartier et une réunion publique.

Au niveau de la concertation du 11 mars au 8 avril :

- 130 observations sur le registre dématérialisé ont été déposées avec pour certains des documents annexes. Il s'agit des thématiques suivantes : nuisances sonores, pollutions, augmentation de la circulation, impact sur l'environnement naturel, sécurité de la route, coût du projet, impact sur les terres agricoles et les pratiques agricoles,
- 2 observations sur le registre papier disponible au siège de Nantes métropole concernant les impacts sur la faune, la flore et les habitats et l'insertion concernant les pistes cyclables ;
- 12 observations sur le registre papier disponible au CTM d'Orvault concernant les impacts sur le trafic, le cadre de vie, l'impact sur l'environnement naturel, les nuisances sonores ; le développement des modes alternatifs (modes doux, transports collectifs, le coût des travaux, le manque de détail sur l'opération, impact sur les terres agricoles.

Au niveau de la réunion publique du 17 avril 2019 :

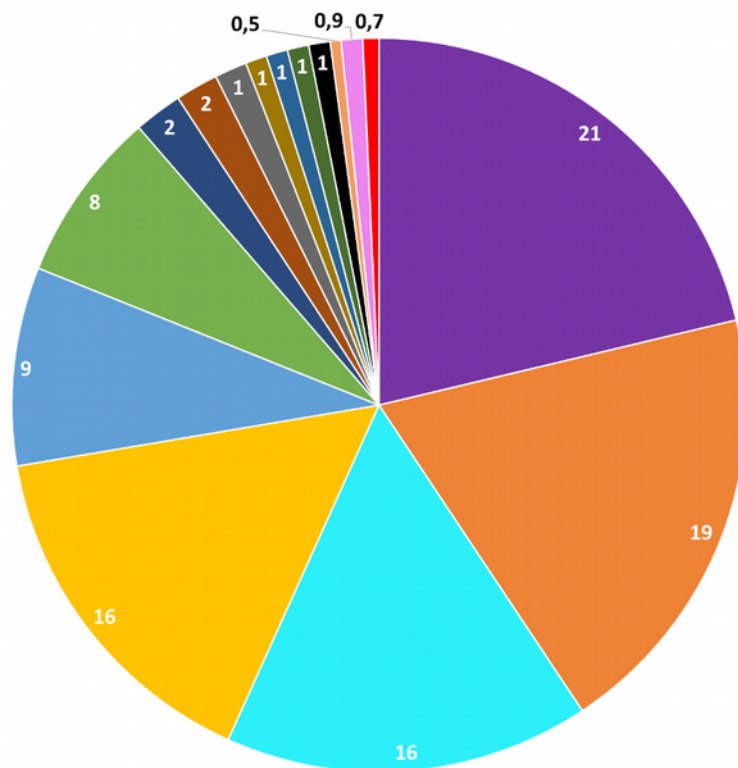
- 16 interventions lors de la réunion publique pendant le temps d'échange concernant la sécurité, les nuisances sonores, la pollution, la protection de l'environnement, le manque de détail des études, l'augmentation du trafic, le développement des transports collectifs, les documents du projet qui ne sont plus accessibles sur le site, le coût financier.
- 4 courriers adressés à Nantes Métropole concernant les thématiques du périmètre d'étude retenu, du niveau de détail du projet, impact paysager au niveau de la vallée du Cens, l'augmentation du trafic, la perte immobilière et foncière, le complément d'étude et les suites de la concertation préalable

Ce sont ainsi 18 grandes thématiques qui sont ressorties lors des observations sur les registres papier et dématérialisé, le conseil de quartier et la réunion publique. Ces thématiques sont présentées sous forme de tableau synthétisant les observations et les réponses à ce stade de la concertation.

Le diagramme page suivante présente la répartition des 18 thématiques.

Les grandes thématiques issues de la concertation en %

- impact trafic
- nuisances (co-visibilité, bruit et qualité de l'air)
- impact biodiversité
- modes de transports alternatifs
- projet face aux enjeux de réchauffement climatique, DD/transition écologique
- coût
- impacts sur la valeur des biens immobiliers
- choix des tracés,
- durée de la concertation préalable
- maintien accès parcelles agricoles/forestières et compensation agricole
- vitesse
- impact paysager sur la vallée du Cens
- conditions de sécurité routière (école St Joseph)
- impact indirect sur le développement urbain
- niveau de détails du projet présenté
- périmètre d'études



4.2. Analyse des grandes thématiques issues de la concertation préalable

Grande thématique	Les observations (les registres, la réunion publique)	Les éléments de réponses
1- Impact du projet sur les trafics	<p>Plusieurs remarques formulées sur les effets négatifs du projet sur les trafics au regard des résultats des modélisations de trafics futurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Délestage du périphérique Nantais (le contournement deviendra une « 4^{ième} voie » du périphérique) • Saturation au niveau du contournement sud-est dès la mise en service, posant l'opportunité de réaliser ce projet si celui-ci fonctionne mal. • Augmentation du trafic de transit par effet « d'appel d'air » (passage de nouveaux véhicules qui ne transitent pas actuellement pas le centre-bourg). <p>Les modélisations de trafics sont-elles fiables et ont-elles bien pris en considération la mise à 2x3 voies du périphérique nord.</p> <p>Plusieurs solutions émises : élargir le périphérique à 2X4 voies et conception des voies de contournement en 2X2 voies (et non en 2x1 voie comme cela est prévu).</p>	<p>Le projet va permettre de déplacer le trafic de transit circulant actuellement dans le centre bourg d'Orvault sur la périphérie du bourg.</p> <p>Il n'a pas vocation à délester le périphérique nantais qui est une infrastructure gérée par l'Etat et qui concerne des flux de transit bien plus importants.</p> <p>Les modélisations de trafics futurs sont issues d'un modèle appartenant à Nantes Métropole qui intègre le développement urbain programmé par le PLUm et les projets d'infrastructures connus (notamment le projet mise à 2x3 voies du périphérique Nord). Ces modélisations confirment que le projet permettra de réduire le trafic de transit dans le centre-bourg.</p> <p>L'augmentation du trafic de transit par effet « d'appel d'air » est effectivement constatée par ces mêmes modélisations (notamment sur la route de la Garenne). La configuration à 2x1 voies du projet permet de limiter de manière raisonnable cet effet d'appel d'air.</p> <p>Une configuration en 2x2 voies aurait pour conséquence d'augmenter très significativement cet effet d'appel d'air.</p> <p>Ne pas faire le projet ne permettrait pas de déplacer le trafic de transit présent actuellement dans le centre-bourg.</p>
2- Les nuisances (paysage, bruit et qualité de l'air)	<p>Les contournements vont déplacer les problématiques de nuisances sonores, de pollutions du bourg sur la périphérie du centre-bourg d'Orvault (notamment sur les secteurs de la Salle, Mail, Patache, Cormier et Garenne).</p> <p>Plusieurs préconisations formulées pour l'insertion acoustique et paysagère (création de talus, merlons, écrans).</p>	<p>La réduction du trafic de transit dans le centre-bourg va permettre d'améliorer le cadre de vie des habitants, des usagers du centre-bourg, ainsi que les habitants des secteurs pavillonnaires contigus à la RD42 (route de Nantes).</p> <p>Le nombre d'habitations en mesure de subir les nuisances associées au projet est en proportion beaucoup plus faible que le nombre d'habitations qui bénéficiera des avantages induits.</p> <p>Le projet comportera plusieurs mesures de réduction d'impact pour réduire les nuisances portées aux riverains concernés : protections acoustiques, masques paysagers.</p> <p>Ces mesures seront définies de manière précise lors de études de détails à venir.</p>

3- Impact sur la biodiversité	<p>Le projet ne doit pas avoir d'impact sur la biodiversité. Deux secteurs à enjeux ont notamment été portés à la connaissance : le rocher du diable et des pelouses sèches au niveau de la vallée du Cens.</p>	<p>Les inventaires faune/flore/habitats réalisés en 2018 ont permis d'identifier tous les secteurs à enjeux. Ils ont servi de base d'analyse pour le choix des variantes de moindre impact pour l'environnement (dans le respect de la doctrine ERC). Les études de détails à venir permettront d'affiner l'analyse des enjeux et la définition des mesures ERC pour préserver ces milieux.</p>
4- Modes de transports alternatifs	<p>Un certain nombre de remarques concerne l'absence d'étude alternative au projet routier, comme le développement d'une liaison structurante de transports collectifs (ex : prolongement de la ligne 2 du tramway, création d'une ligne Chronobus, augmentation de la cadence des bus sur les lignes existantes, création de parking relais en amont du bourg, création d'aires de covoiturage, rabattement des cars Lilas jusqu'aux terminus des trams). Il est demandé une offre de déplacement multimodale plutôt qu'un contournement « voiture ».</p>	<p>Le projet intégrant des continuités cyclables le long des voies, il permet de favoriser la pratique du vélo. La réflexion pourra être élargie à l'amélioration de la liaison vélos entre La Chapelle sur Erdre et le bourg d'Orvault.</p> <p>En termes de transport en commun : depuis la refonte de la desserte d'Orvault en Septembre 2010, les lignes sur la communes sont en constante progression : + 6% de fréquentation entre 2014 et 2019 sur la L79 (1 401 montées/j) et la L89 (3 126 montées/j). Toutefois elles ne sont pas saturées et elles ont encore des marges confortables de progression. De plus, ces niveaux de fréquentation ne justifient pas la mise en place de lignes de chronobus et encore moins de tramway.</p> <p>Par ailleurs, l'extension de la ligne 2 du tramway ou la création d'une ligne Chronobus ne permettraient pas de réduire le trafic de transit circulant dans le centre bourg qui concernent essentiellement des trafics de shunt de la porte de Rennes. Ce ne sont donc pas des alternatives envisageables pour atteindre les objectifs du projet.</p> <p>Cependant, le projet permettant la diminution du trafic de transit dans le centre-bourg, il améliorera les conditions de circulation pour les lignes de bus existantes (meilleure fluidité améliorant la régularité et la fiabilité des temps de parcours des bus qui empruntent ce même itinéraire).</p> <p>L'opportunité de création d'aires de covoiturage sera étudiée lors des études à venir. L'État, de son côté, mène des études d'opportunité et de faisabilité pour créer des voies réservées aux transports collectifs et au co-voiturage sur la RN137.</p>
5- Opportunité du projet face aux enjeux de réchauffement climatique, de développement durable et de transition écologique	<p>Le projet est en contradiction avec les politiques publiques en matière de réchauffement climatique, de développement durable et de transition écologique.</p>	<p>Le projet répond aux objectifs Plan des Déplacements Urbains de Nantes Métropole (période 2018-2027, perspective 2030) et du PLUm (2018-2030).</p> <p>En réduisant la part du trafic de transit dans le centre bourg, il permettra de faciliter l'usage des modes doux (piétons – vélos) dans le centre bourg.</p> <p>En outre, le projet intègre des continuités cyclables le long des voies, qui permettront d'étendre le réseau cyclable.</p>
6- Coût d'opération	<p>Le coût de l'opération est trop élevé. Qui va financer le projet ?</p>	<p>Une part importante du coût de l'opération est liée à la construction des ouvrages de franchissement de la vallée du Cens et de la Rousselière.</p> <p>Le financement de l'opération sera assuré par Nantes Métropole.</p> <p>Le projet constitue une infrastructure structurante et pérenne pour le territoire, ce qui justifie un tel investissement.</p>

7- Impacts sur la valeur des biens immobiliers	Les voies de contournement risquent d'impacter la valeur des biens immobiliers situés à proximité.	Les voies projetées sont de même nature que la plupart des voies du réseau communautaire (routes à 2x1 voies limitées à 50 et 70 km/h). Les nuisances associées à ces futures voies sont d'un niveau courant. Elles n'auront pas d'influence sur la valeur des biens immobiliers situés à proximité.
8- Choix des tracés	D'autres variantes de tracés peuvent-elles être étudiées ? Les deux contournements, Nord et Sud-Est, sont-ils indissociables dans leur phasage de réalisation ?	Le choix des périmètres d'études est issu d'une étude d'opportunité de 2011 qui a démontré la pertinence de positionner les voies de contournements au Nord et au Sud-Est du centre-bourg. Les variantes de tracés présentées lors de cette concertation préalable présentent toutes les possibilités étudiées, en cohérence avec le cadre réglementaire, technique et historique de l'opération. Les deux contournements sont complémentaires en terme d'effet de report du trafic de transit. Leur réalisation peut néanmoins s'envisager selon des phasages différents ; chaque contournement pouvant fonctionner indépendamment l'un de l'autre. Les études de détails à venir étudieront précisément les conditions de phasage de l'opération en tenant compte de tous les aspects techniques, environnementaux et financiers.
9- Durée de la concertation préalable	Il a été fait plusieurs fois la remarque que la période de concertation préalable a été trop courte, ne laissant pas suffisamment de temps à la population pour s'exprimer. La notice descriptive, l'ensemble des études réalisées et la consultation des observations ne sont plus accessibles depuis la fermeture du registre papier et internet.	La concertation préalable a été réalisée conformément à la réglementation et aux modalités définies dans la délibération du Conseil métropolitain du 8 février 2019. L'ensemble des documents mis à la concertation sont de nouveau consultables sur le site internet. Lien : https://www.nantesmetropole.fr/institution-metropolitaine/dialogue-citoyen/concertation-et-reunions-publiques-29358.kjsp?RH=1263456630551&RF=1276507272042 Lors des études de détails à venir, des réunions seront organisées avec les riverains et exploitants agricoles directement concernés pour les tenir informés de l'avancée des études et tenir compte de leurs remarques dans la définition du projet. Une enquête publique sera organisée au titre du code de l'environnement, du code de l'expropriation et du code de l'urbanisme dans le cadre de l'instruction des procédures réglementaires en vue de l'obtention des autorisations de travaux.
10- Maintien des accès aux parcelles agricoles/forestières et compensation agricole	La phase travaux risque de perturber les conditions d'accès (entrée/sortie) à plusieurs parcelles riveraines et agricoles. Certaines parcelles sont soumises à une gestion forestière (coupe de bois et débardage) et disposent d'un plan de chasse de gibier. Il est donc nécessaire de prévoir une aire de stationnement, et un passage forestier au niveau du Boviduc pour évacuer les grumes.	Tous les accès riverains et agricoles seront maintenus, même pendant la phase travaux. Les boviducs envisagés de part et d'autre de l'ouvrage de franchissement du Cens permettront le passage du bétail et des engins agricoles. Leurs conceptions seront définies lors des études de détails à venir, en tenant compte des pratiques agricoles du secteur.

	<p>Préconisation d'installations clôtures (grillage) le long des contournements pour éviter la traversée dangereuse du gibier. Les boviducs envisagés devront également permettre le passage des engins agricoles (tracteurs).</p> <p>Perte de surfaces agricoles exploitées et effet d'ilotage sur les parcelles agricoles du grand cormier.</p> <p>Demande de compensation foncière pour les pertes de surfaces agricoles exploitées.</p>	<p>L'opportunité de mettre en place des clôtures pour le grand gibier sera également étudiée lors des études de détails à venir.</p> <p>Les pertes d'exploitations pour les agriculteurs concernés seront compensées, préférentiellement par la mise à disposition de nouvelles terres exploitables (notamment issues de la reconquête de friches agricoles présentes sur la commune d'Orvault, ou à proximité).</p>
11- Excès de vitesse sur les contournements	<p>Le contournement Sud-Est étant très rectiligne, il risque de favoriser les excès de vitesse.</p>	<p>A ce stade, il est envisagé de fixer la vitesse réglementaire à 70 km/h sur le contournement Sud-Est.</p> <p>La variante E étant plus courte que la variante F, elle favorisera moins les excès de vitesse.</p> <p>Les études de détails à venir permettront d'étudier plus précisément ce risque et de prévoir, s'il y a lieu, des aménagements adaptés (ex : radar automatique).</p>
12- Impact paysager sur la vallée du Cens	<p>Cette vallée est reconnue pour ses qualités paysagères et récréatives. Elle est fréquentée par de nombreux promeneurs. Le contournement Sud-Est risque de dénaturer le cadre de vie.</p>	<p>Le passage de l'ouvrage de franchissement a été placé à l'endroit le plus étroit de la vallée afin de réduire sa longueur et limiter l'impact sur les boisements attenants.</p> <p>L'ouvrage se situera à environ 25 m de hauteur. Cette hauteur relativement importante préservera le fond de vallée et les vues paysagères.</p> <p>Les choix architecturaux seront définis lors des études de détails à venir (dessin et implantation précise des piles de l'ouvrage, dessin des gardes corps). Ils privilégieront une bonne qualité d'insertion paysagère de manière à ne pas impacter le cadre de vie de cette vallée.</p>
13- Aménagement / sécurisation de la RD75 jusqu'à l'échangeur de raccordement RN137	<p>Plusieurs remarques ont été faites sur la RD 75 Est. Cette portion déjà sinueuse et accidentogène risque de l'être encore plus avec le projet.</p>	<p>A ce stade, il n'est pas prévu de faire des aménagements permettant la fluidification du trafic sur la RD 75 Est pour ne pas augmenter l'attractivité du shunt qui est à l'origine du trafic de transit.</p> <p>Ce sujet reste néanmoins à approfondir lors des études de détails à venir, sur les aspects liés à la sécurité routière et continuités cyclables.</p>
14- Effet sur le développement urbain	<p>La création des voies de contournement va favoriser l'étalement urbain autour de ces axes.</p>	<p>Il s'agit d'un projet de contournement pour dévier le trafic de transit du centre-bourg. Il n'a pas vocation à accompagner un développement urbain différent de celui qui est programmé au PLUm.</p> <p>Pour cela, il n'est pas prévu de créer d'accès riverains en débouché direct sur les contournements.</p>
15- Niveau de détails du projet présenté	<p>Plusieurs remarques portent sur le manque de détails du projet ne permettant de se prononcer sur les aménagements proposés.</p> <p>Absence de coupe au niveau de l'ouvrage de franchissement du</p>	<p>Le projet est au stade de la concertation préalable et des études préalables, il s'agit de variantes basées sur de larges fuseaux de tracé.</p> <p>La prochaine étape est de concevoir plus finement les deux variantes de moindre</p>

	<p>Cens. Il est demandé d'approfondir les études.</p>	<p>impact environnemental Nord (variante C) et Sud-Est (variante E).</p>
<p>16- Cohérence du périmètre d'études</p>	<p>Comment a été défini le périmètre d'étude ? Pourquoi des variantes étudiées se situent en dehors du périmètre d'étude ?</p>	<p>Ce périmètre d'étude a été fixé à la suite de l'étude d'opportunité de 2011. Les variantes C et E ont été proposées à la suite des diagnostics de terrains car elles se sont avérées moins impactantes du point de vue environnemental ; cet aspect étant réglementairement incontournable (doctrine Eviter-Réduire-Compenser).</p>
<p>17- Conditions de sécurité routière à proximité de l'école St Joseph</p>	<p>Le contournement Nord risque de dégrader les conditions de sécurité routière à proximité de l'Ecole St Joseph.</p>	<p>Le projet vise à réduire les trafics dans le centre-bourg. Il créera donc, de manière générale, de meilleures conditions de sécurité pour les piétons. Les études de détails à venir permettront de vérifier qu'il n'y aura pas de dégradation localisée des conditions de sécurité au droit de l'école St Joseph. S'il y a lieu, des mesures spécifiques seront prises dans le cadre du projet pour maintenir des conditions de sécurité satisfaisantes.</p>
<p>18- Conservation du barreau intermédiaire</p>	<p>Possibilité de déplacer le barreau vers l'est ? L'augmentation du trafic sur ce barreau va générer des nuisances acoustiques pour les habitants du lotissement de la Salle.</p>	<p>Le barreau intermédiaire est en bon état (chaussée et trottoirs). Il est suffisamment large (7m). Sa conservation est donc souhaitée pour une économie de coût et d'espaces. Il existe, le long de ce barreau, un merlon végétalisé qui protège déjà les habitations du lotissement de la Salle des nuisances sonores. Ce merlon sera conservé. Il pourra éventuellement être étendu au niveau du carrefour giratoire situé à l'intersection du barreau intermédiaire et de la voie de contournement Sud-Est. Cette mesure de réduction sera définie de manière précise lors de études de détails à venir.</p>

4.3. Synthèse et conclusion de la concertation préalable

La circulation actuelle dans le centre bourg d'Orvault est ralentie par un nombre trop important de véhicules en transit.

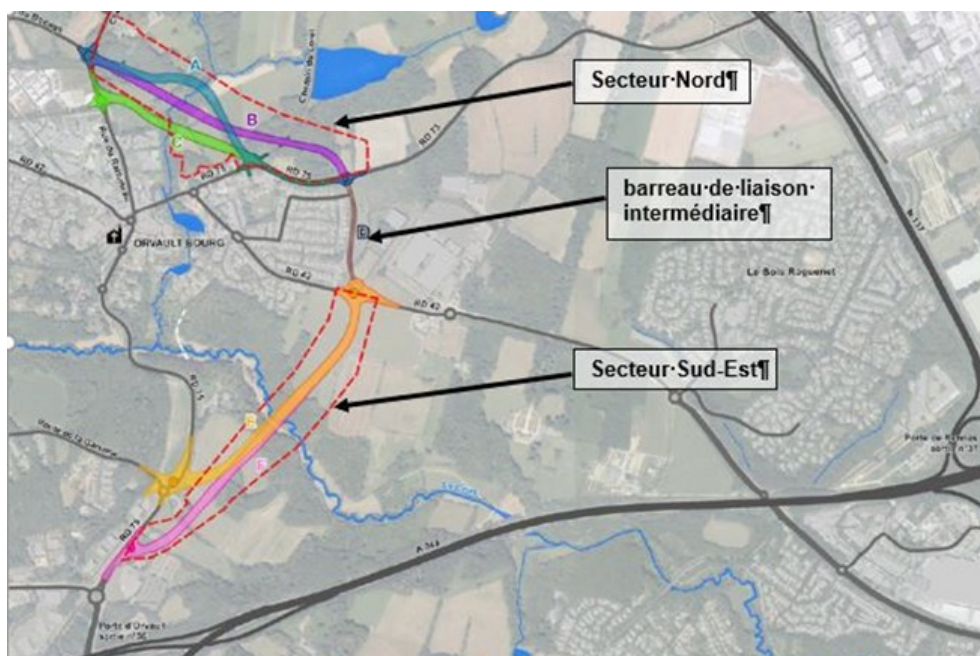
Les effets négatifs de ce constat sont doubles :

- pour les automobilistes, des pertes de temps générées par la congestion des véhicules,
- pour les habitants du centre-bourg d'Orvault, de nombreuses nuisances (bruit, qualité de l'air) et une dégradation de l'urbanité et des conditions de sécurité pour les modes actifs (piétons et vélos).

En réponse à ces problématiques, Nantes Métropole projette la création d'un axe de contournement qui permettrait de déplacer les flux de transit à l'extérieur du centre bourg.

Plusieurs variantes de tracés ont été étudiées, présentées et analysées selon la doctrine réglementaire « éviter, réduire, compenser » (ERC) :

- variantes A, B et C (pour la voie de contournement Nord)
- variantes E et F (pour la voie de contournement Sud-Est)
- variante D (pour le barreau de liaison existant entre les deux voies nouvelles)

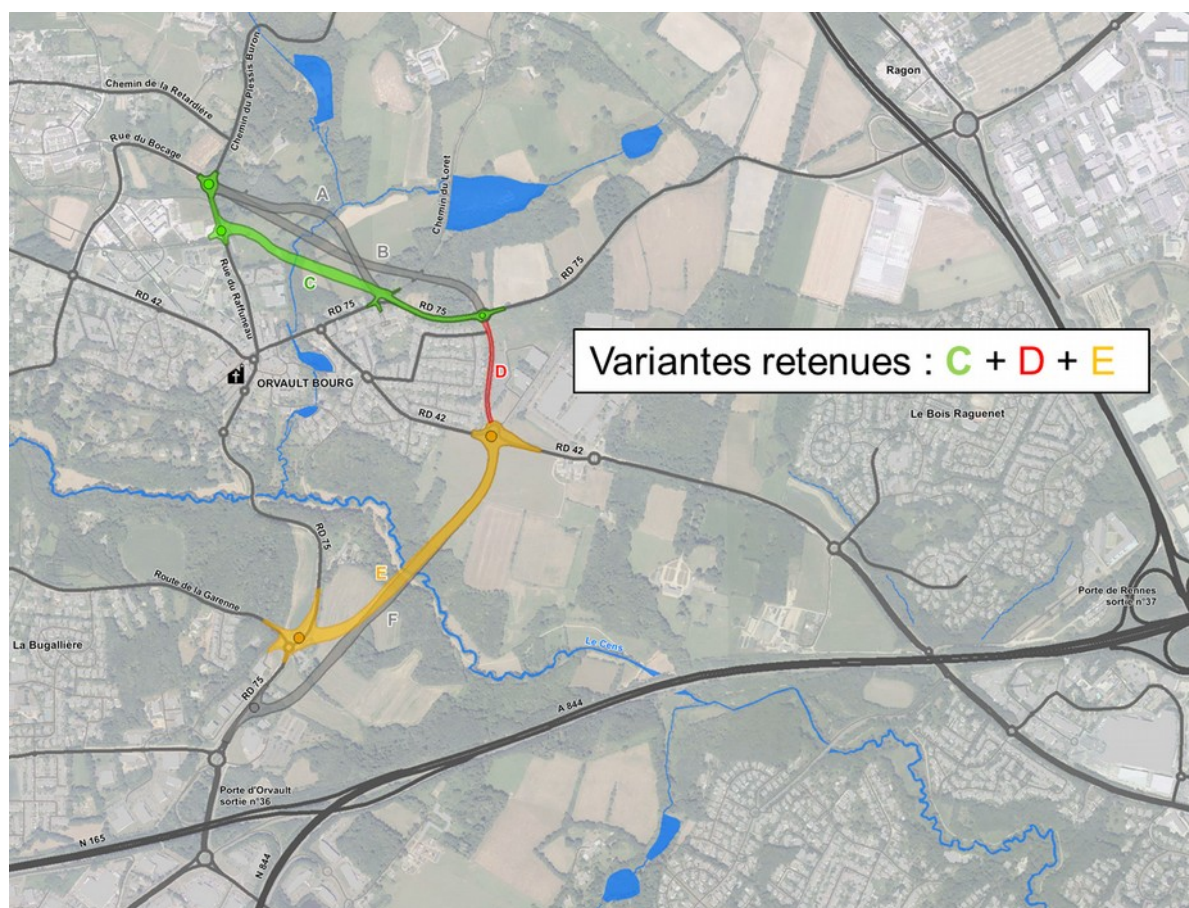


La comparaison de variantes s'est basée en réalisant un bilan avantages/inconvénients au regard des effets sur la circulation, les déplacements, l'agriculture, l'hydraulique, la biodiversité, l'acoustique, la qualité de l'air et paysage.

Au regard de cette analyse multicritères, trois variantes sont ressorties comme étant les tracés de moindre impact pour l'environnement. Il s'agit de la variante C (pour le contournement Nord), de la variante E (pour le contournement Sud-Est) et de la variante D (pour le barreau de liaison intermédiaire).

Ces variantes permettent, en effet, à la fois de répondre de manière satisfaisante à l'objectif du projet (réduction du trafic de transit dans le centre bourg) et de limiter les impacts négatifs occasionnés par le projet :

- Limitation des emprises des voies de contournement sur les parcelles agricoles et conservation des accès à ces parcelles,
- Réduction des impacts sur les zones humides et de l'effet de coupure sur la vallée de la Rousselière,
- Maintien des boisements remarquables en matière de biodiversité et de paysage.



Les avis exprimés lors de la concertation par la voie des registres papiers, internet, conseil de quartier et réunion publique ont permis de recenser les questions et inquiétudes exprimées par la population.

Celles-ci ont été synthétisées sous 18 grandes thématiques :

1. Impact du projet sur les trafics
2. Les nuisances (paysage, bruit et qualité de l'air)
3. Impact sur la biodiversité
4. Modes de transports alternatifs
5. Opportunité du projet face aux enjeux réchauffement climatique, développement durable et transition écologique
6. Coût d'opération
7. Impacts sur la valeur des biens immobiliers
8. Choix des tracés
9. Durée de la concertation préalable
10. Maintien des accès aux parcelles agricoles/forestières et compensations agricoles

11. Excès de vitesse sur les contournements
12. Impact paysager sur la vallée du Cens
13. Aménagement / sécurisation de la RD75 jusqu'à l'échangeur de raccordement RN137
14. Effet sur le développement urbain
15. Niveau de détails du projet présenté
16. Cohérence du périmètre d'études
17. Conditions de sécurité routière à proximité de l'école St Joseph
18. Conservation du barreau intermédiaire

Lors de la concertation, Nantes Métropole et la Ville d'Orvault, ont justifié la proposition des variantes de moindre impact pour l'environnement.

Elles ont également présenté les mesures envisagées pour réduire et compenser les impacts négatifs occasionnés par le projet :

- la création d'une voie verte (piétons/cycles) tout le long de l'axe de contournement pour favoriser l'usage des modes actifs de déplacement,
- la mise en place de protections acoustiques pour réduire l'impact sonore du projet sur les habitations riveraines,
- la mise en place d'aménagements paysagers le long des accotements des nouvelles voies pour favoriser leur insertion paysagère,
- la conception architecturale des ouvrages de franchissement de la vallée du Cens et de la Rousselière pour préserver la qualité paysagère de ces deux vallées (choix appropriés d'implantation des piles, du tablier, des gardes corps et des culées pour réduire la perception de ces ponts),
- la mise en place de protection acoustiques sur l'ouvrage de franchissement du Cens afin de réduire les nuisances sonores pour les usagers de la promenade située en fond de vallée,
- la préservation d'une haie bocagère située le long de la RD75 Est ;
- la création de boviducs de part et d'autre de l'ouvrage de franchissement du Cens pour permettre le passage des animaux d'élevage et des engins agricoles,
- la compensation des surfaces de zones humides et d'habitats naturels qui seront impactés par le projet.

La concertation préalable a permis de confirmer l'analyse de comparaison des variantes et l'intérêt des mesures envisagées pour réduire et compenser les impacts négatifs occasionnés par le projet.

Elle a, en outre, également mis en exergue la nécessité de :

- poursuivre les études de détails du projet de contournements d'Orvault pour affiner l'implantation des aménagements projetés (axe des nouvelles voies, configuration des carrefours, ...) et les mesures envisagées pour réduire et compenser les impacts négatifs occasionnés par le projet,
- poursuivre, lors des études de détails, la concertation avec la population, par le biais notamment :
 - d'échanges réguliers avec les riverains les plus proches et les associations de riverains (Association du Bourg d'Orvault et Association du lotissement de la Salle),
 - d'une consultation des associations de protection de l'environnement (notamment Bretagne Vivante) et du Conservatoire Régional Botanique pour valider avec eux l'efficacité des mesures compensatoires envisagées pour la protection de la biodiversité.
- lancer des études spécifiques sur plusieurs sujets connexes au projet :
 - l'amélioration de la desserte en transports en commun du centre-bourg d'Orvault,

- les modalités de restriction des conditions de circulation dans le centre-bourg (ex : extension zone 30km/h, modification du plan de circulation, installations d'équipements de réduction des vitesses, ...),
- l'opportunité et la faisabilité de réaménager la RD75 Est jusqu'à l'échangeur de raccordement RN137 pour :
 - étendre la continuité piétons/cycles vers la Chapelle-sur-Erdre,
 - améliorer les conditions de sécurité pour les usagers de la route.



sce

Aménagement
& environnement

www.sce.fr

GRUPE KERAN