

# DREAL

Pays de la Loire

Concertation publique

## AMÉNAGEMENT DU PÉRIPHÉRIQUE NORD DE NANTES

Dossier de synthèse



# 1

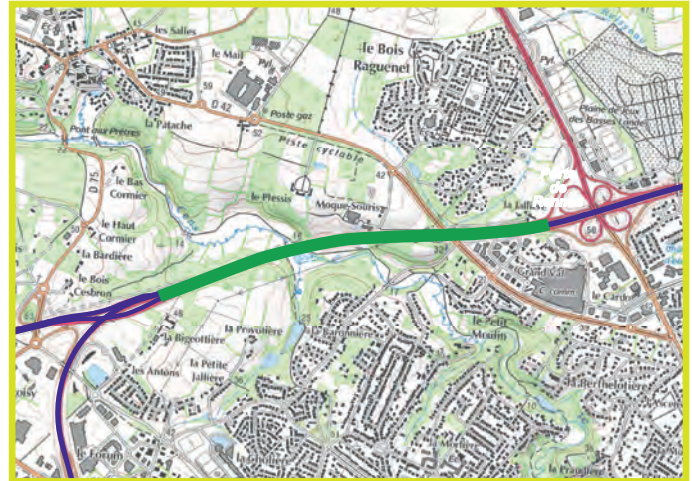
## Objet de la concertation

**L**ong de 42 kilomètres, le périphérique nantais assure la continuité de grands itinéraires de transit nationaux, dessert les grands équipements de la métropole et distribue les circulations indispensables au fonctionnement de l'agglomération nantaise.

Avec le développement de l'aire urbaine, le trafic empruntant le périphérique a cru de façon importante, jusqu'à accueillir près de 100 000 véhicules par jour sur certaines sections ; la congestion du réseau est de ce fait significative aux heures de pointe. Le périphérique nord est la section la plus chargée de cet axe et connaît aujourd'hui des congestions récurrentes.

Aussi, dès 2011 les études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique de l'aménagement du périphérique nord ont été engagées pour permettre de mobiliser les crédits de travaux de cette opération jugée prioritaire, dans le cadre du programme de modernisation des itinéraires routiers (PDMI), puis du CPER.

La concertation vise à recueillir les avis sur les différentes options d'aménagement étudiées et analysées selon les modalités définies par l'article L300-2 du code de l'urbanisme. Cette concertation publique complète les échanges institutionnels et permettra d'éclairer le choix définitif du maître d'ouvrage.



### DÉROULEMENT D'UNE OPÉRATION D'INVESTISSEMENT ROUTIER

La conception d'une infrastructure s'effectue selon un processus qui permet d'assurer la progressivité des études et l'association des partenaires et citoyens. Le déroulement concernant l'aménagement du périphérique nord de l'agglomération de Nantes est le suivant :

2011 - 2013		2014 - 2015				2016	
Études et comparaison des scénarios d'aménagement	Concertation interservices et des acteurs locaux	<b>CONCERTATION PUBLIQUE SUR LES SCÉNARIOS</b>	Étude de la solution retenue	Saisine de l'Autorité Environnementale	Enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP)	Procédures d'acquisition foncière	Réalisation des études de détail (projet) et procédures réglementaires liées à la loi sur l'eau et aux espèces protégées
							Réalisation des travaux et mise en service de l'aménagement

### CE PROJET D'ENVIRON 2 KILOMÈTRES EST DÉLIMITÉ :

- à l'ouest, par la porte d'Orvault,
- à l'est, par la porte de Rennes.

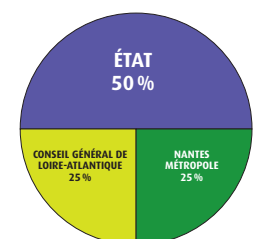
### CETTE OPÉRATION A POUR OBJECTIF :

- d'adapter les caractéristiques du périphérique nord au trafic qu'il supporte,
- d'améliorer les conditions de déplacement,
- de fiabiliser les temps de parcours,
- de contribuer à la requalification environnementale de l'infrastructure,
- d'améliorer la sécurité routière.

### LES SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT ENVISAGÉS SONT :

- la création de voies auxiliaires d'entrecroisement avec une bande d'arrêt d'urgence de 2,50 mètres,
- la création de bandes d'arrêt d'urgence gérées dynamiquement, fermées à la circulation pendant les heures creuses et ouvertes à la circulation pendant les heures de pointe.

À l'issue de cette concertation, le maître d'ouvrage en établira le bilan qui sera annexé aux prochaines enquêtes publiques. Une solution sera retenue et les études plus fines seront poursuivies afin d'engager la suite, dont notamment l'enquête d'utilité publique.



FINANCEMENT DES ÉTUDES

### QU'EST-CE QU'UNE VOIE D'ENTRECROISEMENT ?

Il s'agit d'une voie complémentaire facilitant les échanges entre deux portes successives.

### SITUATION ACTUELLE

#### CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE

- une infrastructure majeure, au cœur des dynamiques de développement urbain et économique,
- continuité autoroutière d'importance nationale : A11 (Paris), Route de Rennes, Route de Vannes, A83,
- nœud d'accès aux fonctions métropolitaines et territoires touristiques du Grand-Ouest, de Loire-Atlantique et de Nantes,
- distribution des différents secteurs d'activités de l'aire urbaine,
- support des flux de déplacements dont domicile-travail.

**Les flux de transit nationaux, régionaux et départementaux = moins de 10 % du trafic**

**Besoins propres aux habitants de l'aire urbaine = 90 % du trafic**

#### LES NIVEAUX DE TRAFIC

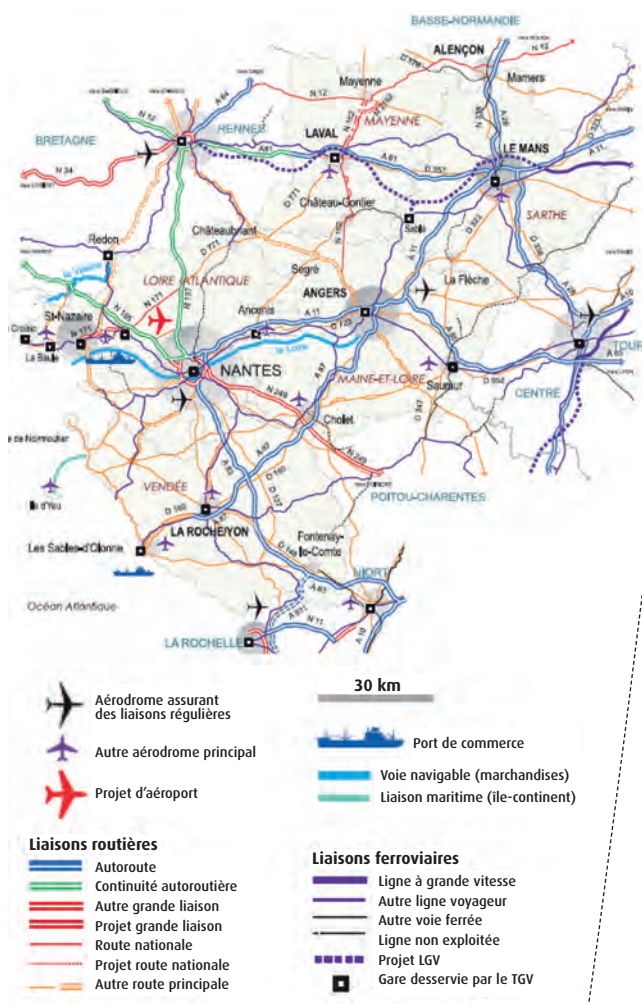
- **LE TRAFIC MOYEN JOURNALIER ANNUALISÉ (TMJA)** 2011 est de 94 400 véhicules / jour dont 9,4 % de poids-lourds,
- **EN JOUR OUVRÉ**, ce trafic journalier avoisine les 100 000 véhicules / jour,
- **EN PÉRIODES DE POINTE**, les niveaux de trafic évoluent entre 4 000 et 4 600 véhicules / heure avec un taux relativement faible de poids lourds de l'ordre de 5 %.

#### L'AMÉNAGEMENT ACTUEL : CONGESTIONS RÉCURRENTES

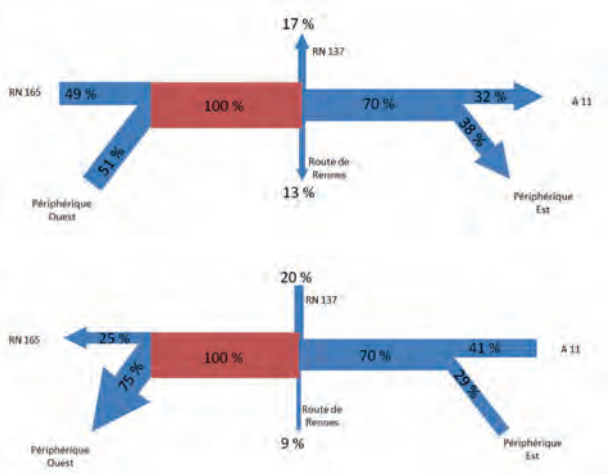
**AUX HEURES DE POINTE** du matin et du soir, la situation est aggravée sur le sens Orvault-Rennes, du fait de la réduction progressive de 4 à 2 voies ne permettant pas de gérer les afflux importants de trafic (périphérique ouest et RN165) et les entrecroisements.

#### CONSÉQUENCES

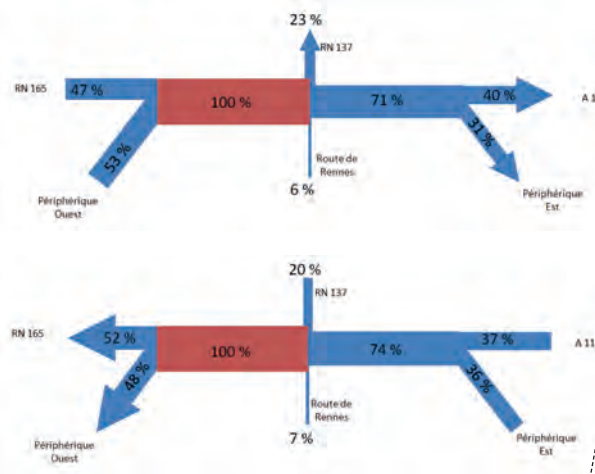
- **REMONTÉES DE FILES** en section et sur la RN165 pouvant atteindre 2 kilomètres de longueur,
- **CIRCULATION DENSE** en accordéon sur le sens extérieur, du fait d'un dimensionnement à 2 voies insuffisant pour gérer les entrecroisements,
- **DENSITÉ DU TRAFIC** rendant l'insertion depuis la RN137 difficile en heures de pointe du matin au niveau de la porte de Rennes.



**L'IMPORTANCE DES ENTRECROISEMENTS**, les vitesses pratiquées en périodes creuses et les congestions récurrentes en heures pleines expliquent une concentration d'accidents supérieure, sur cette section, à la moyenne du périphérique.



Répartition des trafics entre les portes d'Orvault et de Rennes le matin.



Répartition des trafics entre les portes d'Orvault et de Rennes le soir.

## SITUATION FUTURE SANS AMÉNAGEMENT

(pour prévoir au mieux les aménagements à long terme nécessaires, il faut se projeter dans la situation du territoire en 2035)

À L'ÉCHELLE DU GRAND OUEST, les principaux pôles urbains du grand ouest ainsi que le littoral continueront de voir leur population augmenter. Les échanges entre ces pôles d'attractivité s'accroîtront.

### Le territoire d'étude en 2035 : scénario E



#### Dynamiques territoriales et armature urbaine

- Dynamique démographique (2010-2035)
- Cœurs de centres urbains majeurs : ils connaissent une forte dynamique de développement.
- Couronnes périurbaines des centres urbains majeurs : elles se stabilisent dans leurs limites des années 2010 et se structurent autour de polarités bien desservies.
- Villes petites et moyennes (reliées au réseau ferroviaire) : elles enregistrent un développement soutenu.
- Villes petites et moyennes (non reliées au réseau ferroviaire) : des services de rabattement par cars permettent un développement modéré.
- Zones littorales : elles connaissent une pression démographique liée à des dynamiques résidentielles.

#### Réseaux, échanges et inter-relations

- Portes d'accès privilégiées aux grands réseaux d'échanges nationaux et internationaux.
- Principaux corridors d'échanges empruntant les réseaux structurants (routiers et ferroviaires LGV)
- Liaisons ferrées interurbaines.
- Services de rabattement par cars interurbains.

À L'ÉCHELLE DE L'AIRE URBAINE NANTAISE, le développement territorial s'effectuera autour d'une armature urbaine, hiérarchisée en 2 niveaux :

- le centre urbain majeur de Nantes Métropole,
- les 5 pôles structurants du SCoT métropolitain (Blain, Nort-sur-Erdre, Saint-Etienne-de-Montluc, Treillières, Grandchamp-des-Fontaines) et les 12 polarités secondaires des SCoT de l'aire urbaine (Héric, La Chapelle-Basse-Mer, La Haie-Fouassière, Le Loroux-Bottereau, Nozay, Plessé, Saint-Julien-de-Concelles, Saint-Mars-du-Désert, Saint-Philbert-de-Grand-Lieu, Sainte-Pazanne, Savenay, Vallet).

À L'ÉCHELLE PLUS FINE DE L'AGGLOMÉRATION NANTAISE, le scénario de référence intègre les grands projets (le déplacement du CHU vers l'île de Nantes et le regroupement de l'antenne du CHU Nord-Laéneec et du cancerpôle ; le projet « île de Nantes » ; le pôle d'affaires EuroNantes...). Ces derniers participent à la structuration des formes urbaines et à la polarisation de l'aire urbaine autour de son centre urbain majeur : Nantes Métropole.

## SUR LA PÉRIODE 2008-2035

- le dynamisme économique du cœur d'agglomération nantaise est conforté,
- les territoires intra-périphériques gagnent 73 000 habitants, cette augmentation de population étant compensée par le report modal,
- le périurbain (nord notamment) continue à assurer des fonctions en termes de mobilités domicile-travail. Toutefois, ses dysfonctionnements pénalisent l'accès aux emplois et le fonctionnement efficace des activités économiques,
- le report modal envisagé dépend de l'atteinte des objectifs du PDU.

### Traffic en heure de pointe du matin à l'horizon 2035

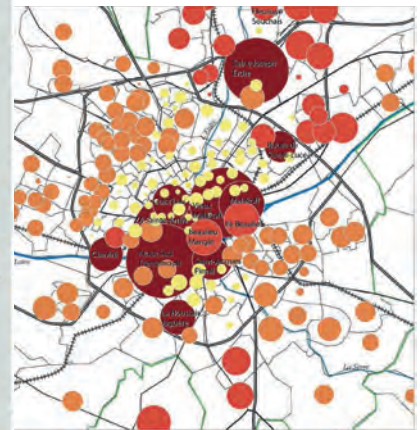
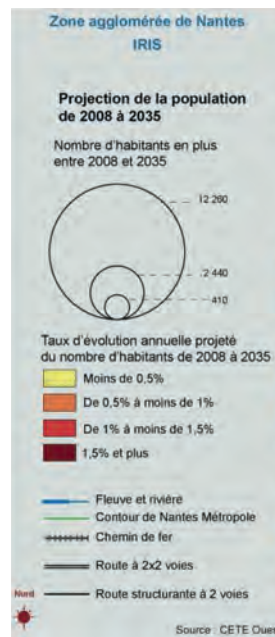
- la croissance porte essentiellement sur le périurbain extérieur (+ 9 %).

### Traffic en heure de pointe du soir à l'horizon 2035

- les évolutions de trafic prévues sont homogènes dans les 2 sens de circulation avec une croissance prévisionnelle de l'ordre de 8 %.

### Traffic journaliers (en moyenne jour + nuit)

- croissance générale du trafic tous véhicules de l'ordre de 16 %.



Projection de la population de l'agglomération nantaise de 2008 à 2035 selon le scénario de référence.

Evolution du nombre d'emplois entre 2008 et 2035 sur l'agglomération nantaise.

## SITUATION ACTUELLE

## EAUX

La zone d'étude est située dans le bassin versant de la Loire. Le périphérique nord franchit le ruisseau du Cens (affluent de l'Erdre, lui-même affluent de la Loire) et son affluent la Jallière. La vallée du Cens constitue une vallée sensible aux inondations. Le périphérique nord n'est cependant pas situé en zone inondable.

**Les enjeux concernent la non-aggravation de la sensibilité aux inondations, la libre circulation piscicole (Cens) et l'amélioration de la qualité des eaux de ruissellement.**

Les trois bassins de traitement des eaux de ruissellement recensés sont sous-dimensionnés et ne permettent pas aujourd'hui de traiter de manière satisfaisante les pollutions chroniques et accidentelles.

Environ 80 % des surfaces de chaussée sont raccordées à un bassin, mais des rejets directs dans le milieu naturel sont observés le long du périphérique.

**Le système d'assainissement actuel des eaux de la plateforme routière est donc largement insuffisant.**

## MILIEU NATUREL

Le périmètre d'étude est concerné par une Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) : la ZNIEFF de type 2 « Vallée du Cens » (intérêts : flore, amphibiens, insectes, mammifères, poissons). Un inventaire complet de la faune et de la flore réalisé sur un cycle annuel de février 2012 à avril 2013, fait état d'une biodiversité relativement restreinte du fait de la fragmentation des habitats et de leur dégradation.

L'intérêt principal de la zone repose sur la zone humide de la vallée du Cens et du cortège faunistique la fréquentant, comprenant plusieurs espèces hautement patrimoniales et/ou protégées (Musaraigne aquatique, Loutre d'Europe, Noctule commune, Triton marbré, Rainette arboricole, etc.).

L'insertion de l'infrastructure dans les milieux fréquentés par ces espèces rend possibles des collisions entre les plus téméraires d'entre elles et le trafic routier.

## BRUIT

Les seuils réglementaires à respecter par le projet sont définis conformément à l'article L.571-9 du code de l'environnement. La caractérisation de l'environnement sonore initial a été établie à partir d'une campagne de mesures in situ réalisée du 18 au 22 juin 2012.

Ces mesures ont pour but de caractériser l'ambiance sonore sur les deux périodes réglementaires diurne (6 h - 22 h) et nocturne (22 h - 6 h), afin de déterminer le critère d'ambiance sonore initial, modéré ou non.

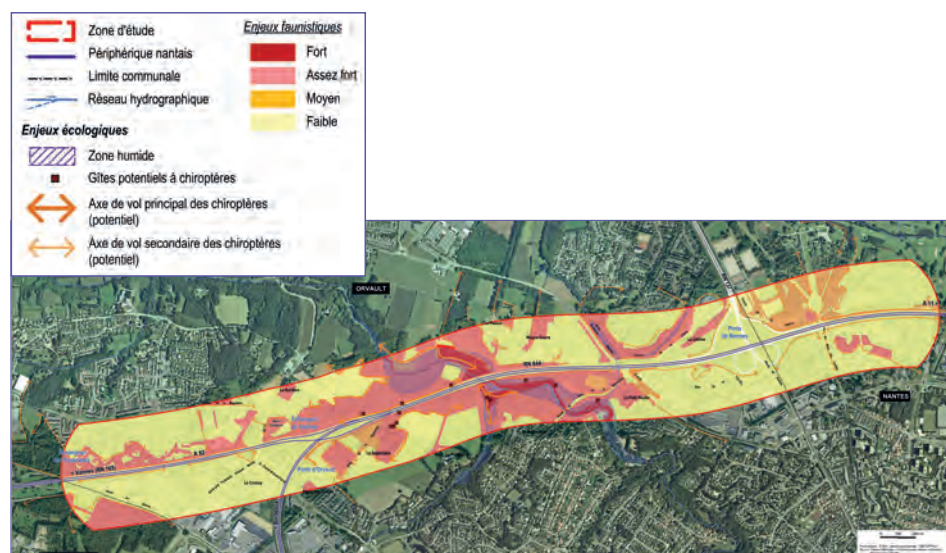
Type de zone réglementaire	Bruit ambiant existant avant travaux toutes sources confondues (en dB(A))	
	LAeq(6 h - 22 h)	LAeq(22 h - 6 h)
Modérée	< 65	< 60
Modérée de nuit	≥ 65	< 60
Non modérée	< 65	≥ 60
2 cas	≥ 65	≥ 60

**La grande majorité des bâtis environnant le projet est située en zone d'ambiance sonore préexistante « modérée ». Seuls quelques secteurs isolés (porte d'Orvault, Moque-Souris et porte de Rennes) présentent des bâtiments situés actuellement en zone d'ambiance sonore « modérée de nuit » ou « non modérée ».**

## AIR

Des mesures in situ de la qualité de l'air ont été réalisées, en 2012, entre les portes de Rennes et d'Orvault. Au cours de cette même année, l'agglomération de Nantes a bénéficié de bons indices de qualité de l'air (indices bon à très bon).

**La situation la moins bonne observée sur le périphérique nord se situe aux abords de la porte de Rennes.**



Synthèse des enjeux écologiques

## SITUATION FUTURE SANS AMÉNAGEMENT

(situation de référence 2035)

**LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX IDENTIFIÉS EN 2011  
SONT POUR LA GRANDE MAJORITÉ LES MÊMES EN 2035.**

### EAU ET MILIEU NATUREL

La densification du trafic routier peut entraîner une augmentation de la pollution de l'eau, avec pour conséquences :

- une diminution de la richesse écologique,
- la dégradation des habitats d'espèces protégées,
- la détérioration progressive de la fonction épuratrice de la zone humide du Cens par accumulation de polluants notamment des métaux lourds.

De même, l'urbanisation prévue diminue les zones d'habitats des espèces protégées.

### BRUIT

En situation de référence 2035, les niveaux sonores sont globalement moins élevés qu'en situation actuelle car l'effet de la baisse de vitesse (du fait des phénomènes plus fréquents de congestion du trafic) est légèrement plus important que l'effet de l'augmentation du trafic prévue.

Par ailleurs, aucun bâtiment n'est exposé à des niveaux sonores dépassant les seuils de définition d'un point noir bruit.

### AIR

L'amélioration de la motorisation du parc automobile permet de compenser l'augmentation de trafic et entraîne une amélioration de la qualité de l'air aux abords du périphérique nord.



*Grenouille agile*



*Couleuvre d'Esculape*



*Prairie humide à jongs de la Vallée du Cens.*

**LES OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT :**

- > **AMÉLIORER LE NIVEAU DE SERVICE DU PÉRIPHÉRIQUE ET FIABILISER LES TEMPS DE PARCOURS :**  
en l'état, la congestion du périphérique génère des externalités négatives (temps perdu, accident),
- > **AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,**
- > **PROTÉGER LA RESSOURCE EN EAUX : EN AMÉLIORANT LA QUALITÉ DES REJETS D'ASSAINISSEMENT pluviaux vers le Cens et le ruisseau de la Jallière en réalisant la mise aux normes du réseau d'assainissement.**

**LES SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT ENVISAGÉS SONT, DANS LES DEUX SENS DE CIRCULATION**

- 1- la création de voies auxiliaires d'entrecroisement avec une bande d'arrêt d'urgence de 2,50 mètres,
- 2- la création d'une bande d'arrêt d'urgence (BAU) gérée dynamiquement, fermée à la circulation pendant les heures creuses et ouverte à la circulation pendant les heures de pointe.

**SCÉNARIO 1 : CRÉATION DE VOIES D'ENTRECROISEMENT****FONCTION D'UNE VOIE D'ENTRECROISEMENT**

Une voie d'entrecroisement est une voie auxiliaire qui relie l'entrée et la sortie de deux portes successives. Cette voie permet dans un même espace, aux véhicules de s'insérer ou de sortir de la circulation, et aux véhicules entrant et sortant entre deux portes successives, de rester sur la voie de droite. Le marquage de la voie d'entrecroisement est constitué de traits plus épais. Dans le cas présent, la voie auxiliaire d'entrecroisement intérieure est longue de 2 kilomètres.

**CONDITIONS D'EXPLOITATION**

La voie d'entrecroisement est ouverte à la circulation 24 h / 24 h. La vitesse maximum autorisée est de 90 km/h. Sur le périphérique intérieur, en raison de la structure du passage inférieur de la RD42, la circulation des poids-lourds sera interdite sur la voie de gauche. La présence d'une bande d'arrêt d'urgence permanente permet :

- l'arrêt des usagers en détresse en toute sécurité,
- l'utilisation par les services de secours et d'entretien en cas d'intervention,
- l'entretien par l'exploitant dans des bonnes conditions.

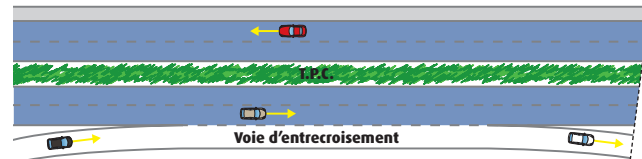
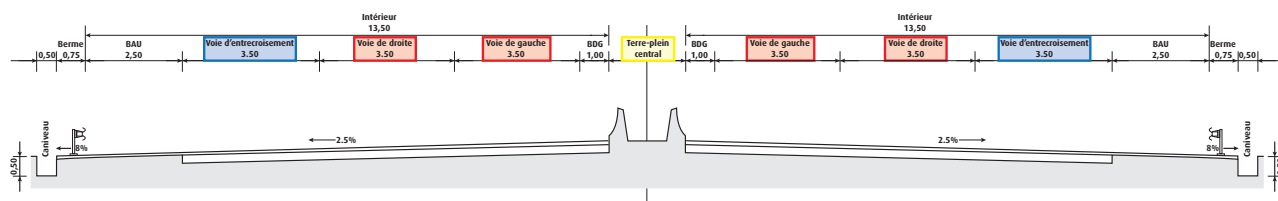
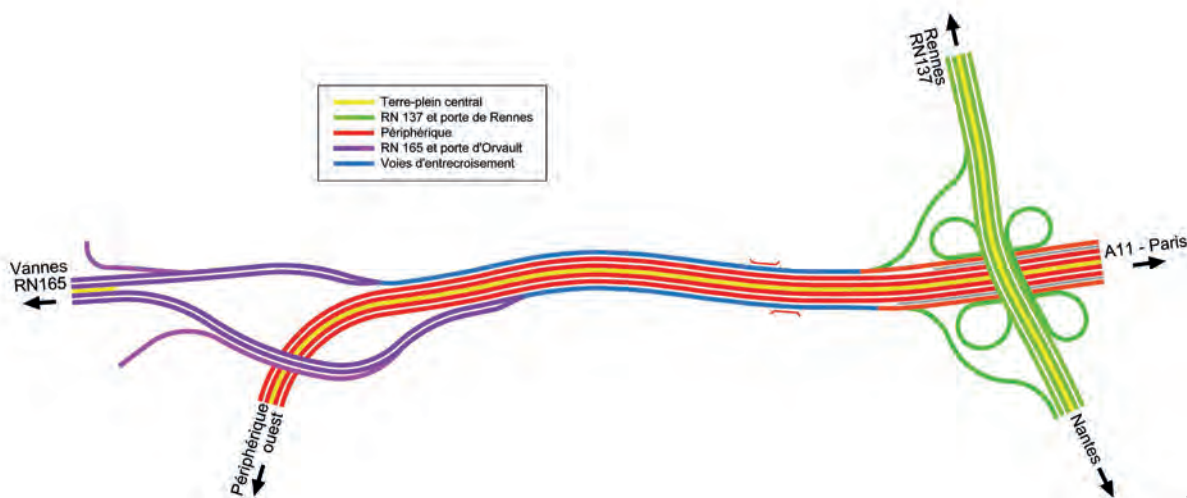


Schéma de principe d'une voie d'entrecroisement



Profil en travers type voies d'entrecroisement



## SCÉNARIO 2 : BAU DYNAMIQUES

### FONCTION D'UNE BAU DYNAMIQUE

Une BAU dynamique est un dispositif permettant d'ouvrir à la circulation la bande d'arrêt d'urgence en heure de pointe. L'objectif est donc d'adapter la capacité en fonction des besoins dans la journée.

### CONDITIONS D'EXPLOITATION

La BAU sera ouverte lors des périodes de pointe du matin et du soir : de 7h00 à 9h00 et de 17h00 à 19h00. Ces périodes d'ouverture et de fermeture pourront être adaptées ultérieurement en fonction de l'évolution des conditions de circulation. Le mode « BAU fermée » est considéré comme le fonctionnement normal. La vitesse de 90 km/h sera réduite à 70 km/h lors de l'ouverture. Sur le périphérique intérieur, en raison de la structure du passage inférieur de la RD42, la circulation des poids-lourds sera alors interdite sur la voie de gauche.

#### CE PROFIL EN TRAVERS PERMET, LORSQUE LA BAU EST OUVERTE :

- de maintenir la possibilité pour les forces de l'ordre et de sécurité d'intervenir en condition dégradée en cas d'incident,
- à l'usager en détresse de s'arrêter dans la cunette compte tenu de sa pente transversale faible mais dans des conditions moins confortables que le scénarios VAE.

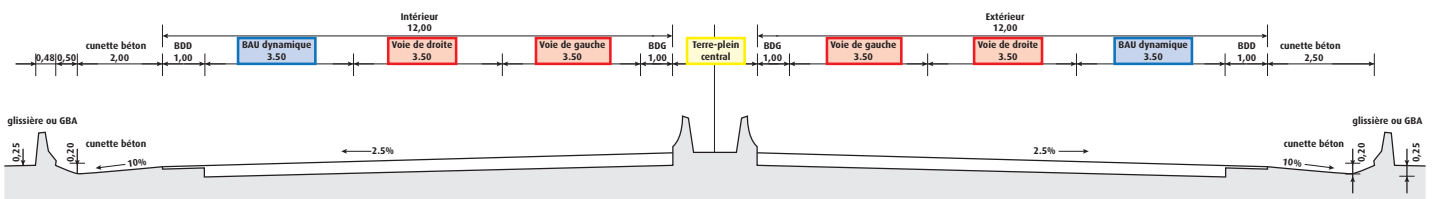
Lorsque la BAU est fermée, le profil de la voie de gauche permet de maintenir des conditions de sécurité confortables.

La BAU est gérée dynamiquement avec comme équipements :

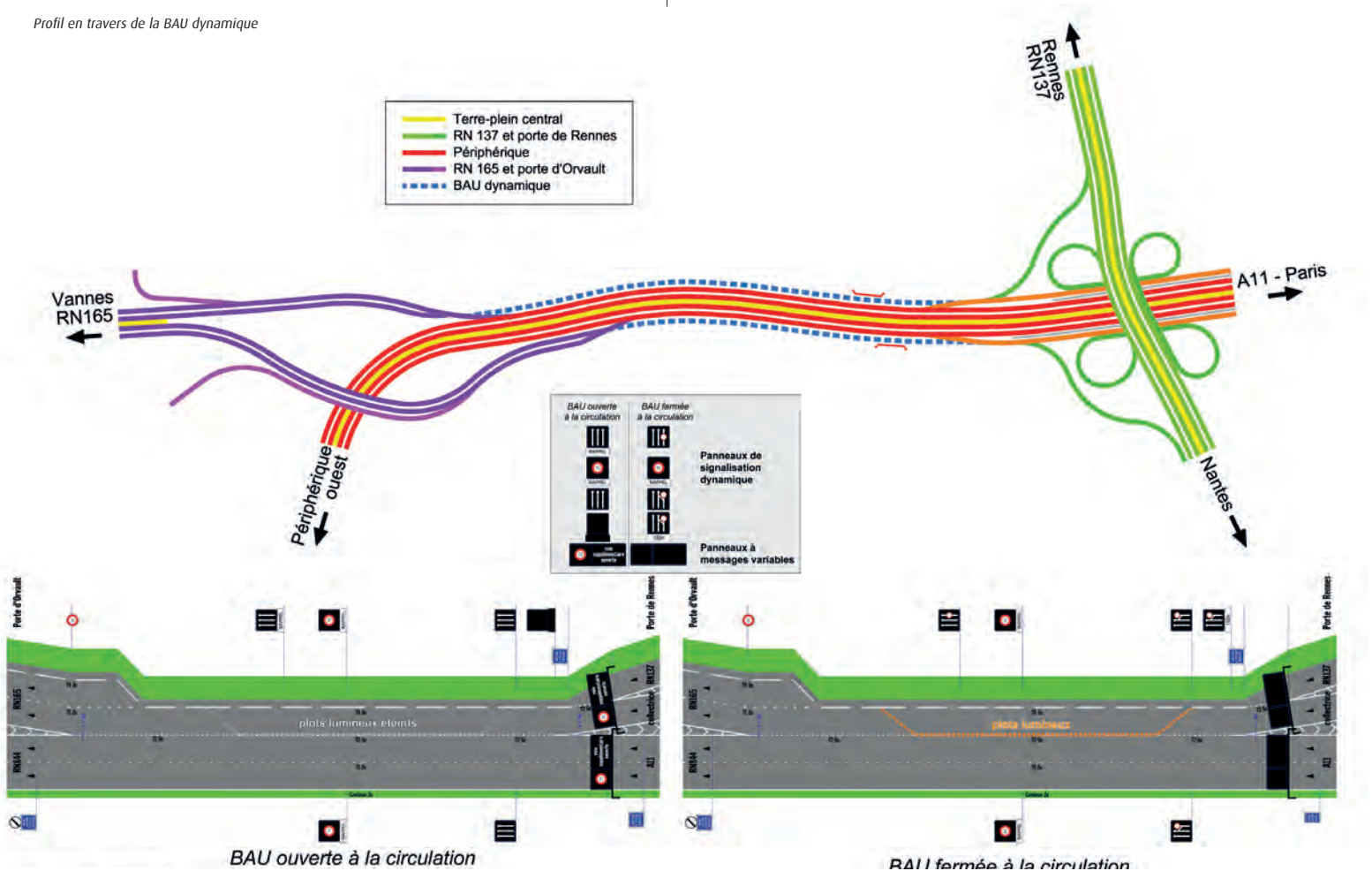
- des plots lumineux insérés sur la chaussée : ils seront allumés lorsque la BAU est fermée à la circulation, (phénomène de barrière ou ligne rouge continue) ou éteints lorsque la BAU est ouverte à la circulation,
- des panneaux de signalisation dynamique,
- 3 panneaux d'information et de signalisation directionnelle dynamiques.

Les équipements dynamiques nécessitent un entretien approprié et une adaptation du CIGT (Centre d'Ingénierie et de Gestion du Trafic) pour intégrer ces nouveaux aménagements.

En cas d'incident lorsque la BAU dynamique est ouverte, une intervention sur les postes de contrôle et de commande des équipements en permettra la fermeture anticipée.



Profil en travers de la BAU dynamique



Plan synoptique BAU dynamique



■ POUR LES 2 SCÉNARIOS :

### L'AMÉNAGEMENT PERMET

- de faciliter les échanges entre les portes de Rennes et d'Orvault,
- de répondre à la demande en terme de niveau de trafic,
- d'améliorer les conditions de sécurité en limitant les ralentissements et les zones de conflit.

### NIVEAU DE SERVICE DES SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT

#### VOIE D'ENTRECROISEMENT (VAE)

L'amélioration de capacité permise par l'aménagement des voies d'entrecroisement est comprise entre 19 et 24 % suivant le sens.

#### BANDE D'ARRÊT D'URGENCE (BAU) DYNAMIQUE

L'amélioration de capacité permise par l'exploitation de la BAU dynamique est équivalente à celle offerte par l'aménagement de la voie d'entrecroisement. Cette amélioration n'est en revanche effective qu'aux périodes où le dispositif est activé.

Dans les deux scénarios l'offre permet de répondre à la demande.

### NIVEAU DU TRAFIC DES SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT

Dans le cas de la VAE comme de la BAU dynamique, l'aménagement permet de répondre à la demande de déplacement en maintenant un bon niveau de service.



Périphérique nord - sens porte de Rennes / porte d'Orvault



Périphérique nord - sens porte d'Orvault / porte de Rennes



# 5

## Comparaison des 2 scénarios d'aménagement

L'analyse multicritère proposée permet la comparaison des deux scénarios d'aménagement par rapport à la situation de référence 2035 sans aménagement. Elle intègre à la fois les enjeux environnementaux, socio-économiques, techniques et de fonctionnement. L'analyse détaillée est disponible dans le dossier de concertation

	Effet très positif
	Effet positif
	Effet neutre
	Effet négatif
	Effet très négatif

### NIVEAUX DE SERVICE

Thèmes	Voie d'entrecroisement (VAE)	Bande d'arrêt d'urgence (BAU) dynamique
Vitesse moyenne		
Congestion		
Effet sur voiries locales		

Pour les deux scénarios, les effets sur le **PÉRIPHÉRIQUE INTÉRIEUR** à la pointe du matin sont positifs. En période de pointe du soir, les deux scénarios permettent la réduction de la congestion causée par le rétrécissement de 3 à 2 voies.

**PÉRIPHÉRIQUE EXTÉRIEUR** : en période de pointe du matin, les deux scénarios permettent de lever le point dur que constitue la porte de Rennes et de faire disparaître l'onde de congestion qui perturbait le fonctionnement de la section amont entre la porte de Gesvres et la porte de Rennes. De la même façon, les deux scénarios ont des résultats comparables sur la période de pointe du soir.

### EXPLOITATION ET SÉCURITÉ

Thèmes	Voie d'entrecroisement (VAE)	Bande d'arrêt d'urgence (BAU) dynamique
Équipements d'exploitation et systèmes centraux de gestion des trafics		
Effets sur les véhicules de secours et d'entretien		<i>BAU fermée</i>
		<i>BAU ouverte</i>
Lisibilité de l'infrastructure		
Sécurité routière		

À NOTER : la circulation risque d'être fortement perturbée pendant la durée des travaux.

## EXPLOITATION ET SÉCURITÉ

Thèmes	Voie d'entrecroisement (VAE)	Bande d'arrêt d'urgence (BAU) dynamique
Qualité physique et chimique des cours d'eau et écosystèmes aquatiques		
Continuités piscicoles et sédimentaires des cours d'eau		
Zones d'enjeux écologiques et zones à concentration de biodiversité	<i>Impact surfacique</i>	<i>Impact surfacique</i>
	<i>Implantation des bassins</i>	<i>Implantation des bassins</i>

**À NOTER :** les zones d'emprise sont relativement limitées et réduites principalement aux bassins qui pour des raisons d'écoulement gravitaire se situent nécessairement en point bas et en partie dans les zones humides.

### ASSAINISSEMENT

Les deux scénarios intègrent la mise en place d'un réseau de collecte complet et la création de 3 bassins étanches, avec mise en place de filtres à sable en sortie de chacun d'entre eux. Ces bassins permettent de traiter la pollution chronique des eaux de ruissellement mais également de stocker une éventuelle pollution accidentelle et contribuent ainsi à améliorer la qualité de l'eau du Cens et de protéger la ressource.

### AMÉNAGEMENT DE L'OUVRAGE DU CENS

Pour les deux scénarios d'aménagement, la mise en place d'un pré-barrage a été retenue pour rétablir la continuité piscicole dans l'ouvrage du Cens.

### BRUIT

Les résultats de la modélisation acoustique des deux scénarios permettent de constater que les surfaces impactées sont sensiblement identiques. Les bâtiments restent situés dans les mêmes emprises isophones.

De plus, ces courbes isophoniques calculées pour les deux scénarios d'aménagement permettent de vérifier le respect des seuils réglementaires indiqués dans la réglementation acoustique en termes de modification d'infrastructure existante. En effet, seules deux habitations sont au-delà du seuil de 60 dB(A) et inférieures à 65 dB(A)). Parmi ces deux habitations, une seule voit une augmentation du niveau de bruit tout juste supérieure à 2 dB(A) avec le scénario d'aménagement par voie auxiliaire d'entrecroisement. Avec le scénario d'aménagement par BAU dynamique, les deux habitations ayant un niveau sonore supérieur à 60 dB(A) subissent une augmentation non significative des niveaux sonores (inférieure à 2 dB(A)). Aucune protection acoustique n'est donc à prévoir dans le cadre du scénario d'aménagement par BAU dynamique. In fine, du point de vue de l'impact sonore, et compte tenu des mesures de réduction pouvant être mises en œuvre (protection de façade), les deux scénarios d'aménagement sont quasi équivalents et proches de la situation de référence.

## COÛT

### COÛT D'INVESTISSEMENT

- Dans le cas du scénario VAE, le coût d'objectif, date de valeur juin 2013, pour les travaux est de 11,1 millions € TTC.
- Dans le cas du scénario BAU dynamique, le coût d'objectif, date de valeur juin 2013, pour les travaux est de 12,9 millions € TTC.

### COÛT D'EXPLOITATION

- Le scénario VAE a un coût de fonctionnement quasi-identique au fonctionnement actuel.
- Les installations dédiées à la BAU dynamique nécessitent une maintenance spécifique avec le remplacement des matériels en cas de panne ce qui implique un coût de fonctionnement important.

# DREAL

## Pays de la Loire

### LA CONCERTATION

#### OÙ ? QUAND ? COMMENT ?

La concertation publique aura lieu **DU 11 JUIN AU 17 JUILLET 2014** sur les 2 communes directement concernées par l'aménagement, à savoir Orvault et Nantes.

Dans le pôle Erdre et Cens de Nantes métropole, la mairie annexe Nantes-nord, et le centre technique municipal d'Orvault se trouvent un dossier de concertation, un jeu de panneaux et le présent dossier de synthèse présentant l'étude et la comparaison des scénarios ainsi qu'un registre, afin que chacun puisse y déposer son avis.

Les supports d'information sont également disponibles sur le site Internet de la DREAL des Pays de la Loire : <http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/>.

Les observations peuvent également être formulées par courrier postal à l'attention de la DREAL des Pays de la Loire, ou par courrier électronique, à [concertation.peripherique-nord-nantes@developpement-durable.gouv.fr](mailto:concertation.peripherique-nord-nantes@developpement-durable.gouv.fr).

Une **RÉUNION DE CONCERTATION PUBLIQUE** présentera ces deux scénarios.

Celle-ci est prévue :

**LE 26 JUIN À 18H30**

**SALLE FESTIVE NANTES NORD**

73 avenue du Bout-des-Landes

44300 Nantes

### LA CONCERTATION

#### ET APRÈS ?

À l'issue de la concertation, le maître d'ouvrage établira un bilan qui sera annexé aux prochaines enquêtes publiques. Le scénario retenu fera l'objet d'études plus fines qui permettront d'engager l'enquête d'utilité publique.

