

DREAL

Pays de la Loire

service
intermodalité,
aménagement
et logement

novembre 2014 - V5

BILAN DE
LA CONCERTATION



Aménagement du périphérique nord de Nantes



PRÉFET
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE



Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement
et du Logement Pays de la Loire

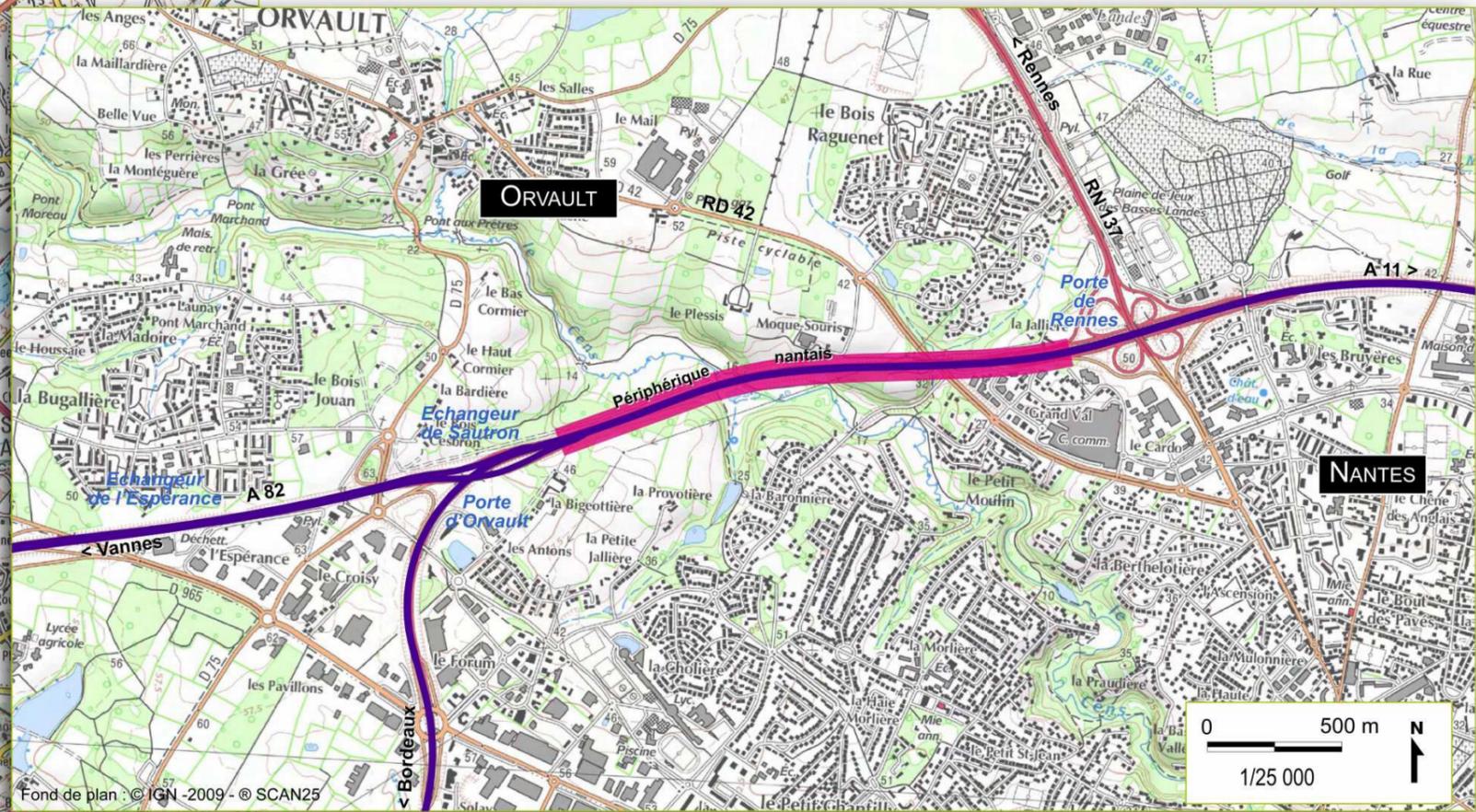
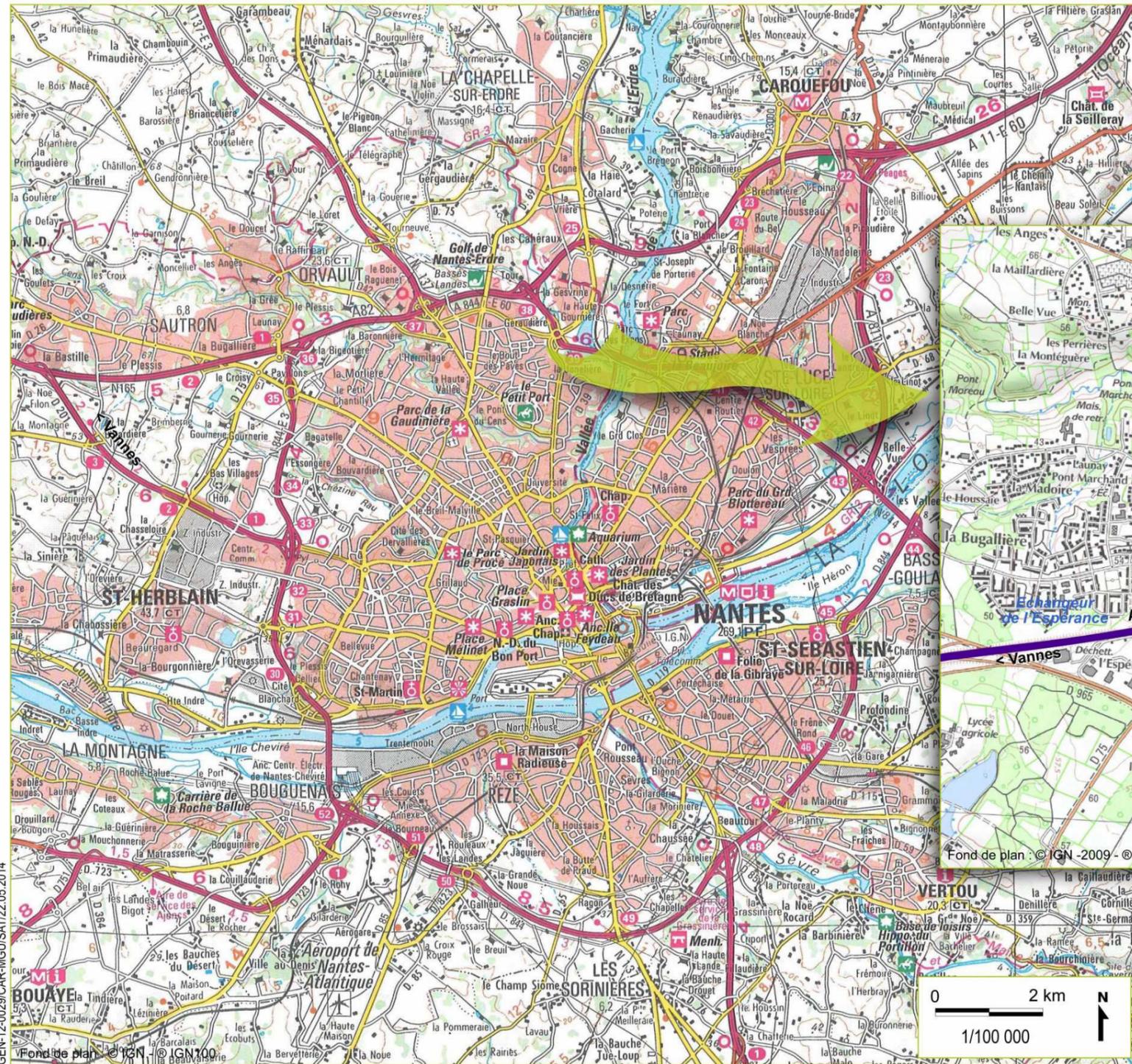
Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

SOMMAIRE DU BILAN DE CONCERTATION

PARTIE I. OBJET DE LA CONCERTATION.....	5
PARTIE II. PRINCIPES DE LA CONCERTATION	9
II.1. Concertation selon le code de l'urbanisme	10
II.2. Outils et supports de la concertation publique	10
PARTIE III. BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE	13
III.1. Bilan quantitatif.....	14
III.2. Bilan qualitatif des points de vue exprimés et analyse du maître d'ouvrage.....	14
PARTIE IV. ENGAGEMENTS ET CONCLUSIONS DU MAÎTRE D'OUVRAGE ET ÉTUDES ULTÉRIEURES.....	21
IV.1. Enseignements et conclusions du maitre d'ouvrage	22
IV.2. Etudes ultérieures	22
IV.3. Points d'attention dans les études ultérieures.....	22
PARTIE V. ANNEXE : REVUE DE PRESSE PARTIELLE	23

PARTIE I. OBJET DE LA CONCERTATION

Plans de situation



GEN-12-0029/CAR-MGUSAT/22.05.2014

▶ LE PÉRIPHÉRIQUE NANTAIS

Long 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. Il a été aménagé progressivement sous diverses maîtrises d'ouvrage (État, conseil général, agglomération de Nantes, Cofiroute) ce qui a conduit à lui donner des caractéristiques relativement hétérogènes sur l'ensemble de son linéaire.

Il a été classé dans le réseau routier national structurant à compter du 1er janvier 2006 par arrêté ministériel du 9 décembre 2005, conformément aux dispositions du dossier de voirie d'agglomération (DVA), signé le 11 juillet 2005 par le Président de Nantes Métropole et le Préfet de Loire Atlantique. Il est actuellement exploité par la DIR Ouest, à l'exception de la section comprise entre les portes de Gesvres et de Rennes, concédée et exploitée par Cofiroute.

Un accord entre le préfet de la Région Pays de la Loire et les collectivités locales (conseil régional des Pays de la Loire, conseil général de Loire-Atlantique et Nantes Métropole) a été conclu lors du comité de pilotage du 9 juillet 2010. Cet accord prévoit notamment la réalisation d'une étude globale de définition du parti d'aménagement du périphérique de Nantes mais aussi des études plus fines sur certains secteurs identifiés.

Avec le développement de l'aire urbaine, le trafic empruntant le périphérique a cru de façon importante, jusqu'à accueillir plus 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 (DUP) 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).

Le présent dossier de consultation concerne l'aménagement de la section du périphérique nord de l'agglomération de Nantes située entre les portes d'Orvault et de Rennes (cette section est nommée « périphérique nord » dans la suite du document).

▶ LES OBJECTIFS DE L'OPÉRATION

Cette opération a pour objectif :

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

Ce projet d'environ 2 kilomètres est ainsi délimité :

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

Le périmètre d'aménagement concerne les communes d'Orvault et de Nantes.

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, ayant une fonction de voie auxiliaire d'entrecroisement, pendant les heures de pointes.

PARTIE II. PRINCIPES DE LA CONCERTATION

II.1. CONCERTATION SELON LE CODE DE L'URBANISME

Le projet répond aux critères de l'article R.300-1 du code de l'urbanisme qui prévoit (article L.300-2) l'organisation d'une concertation en cas de réalisation d'un investissement routier d'un montant supérieur à 1 900 000 euros :

- ayant lieu dans une partie urbanisée d'une commune,
- conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou bien modifiant l'assiette d'ouvrages existants.

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement des Pays de la Loire (DREAL), maître d'ouvrage de cette opération, a mené cette concertation.

Ce processus de concertation avait pour objectif de recueillir l'avis des acteurs locaux et des citoyens sur les différents scénarios proposés et analysés.

II.2. OUTILS ET SUPPORTS DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

Des supports de communication ont été réalisés par la DREAL des Pays de la Loire, à la fois pour annoncer la concertation et pour expliciter le contenu du projet soumis à l'avis du public.

II.2.1 LA CONSULTATION INTER-ADMINISTRATIVE

Une première version du dossier de concertation a fait l'objet d'une consultation inter-administrative en mars/avril 2014 avant mise à disposition du public du 11 juin au 17 juillet 2014. Il est devenu le dossier de concertation après la prise en compte des différentes remarques sur le fond et la forme émises par les services interrogés. Ce dossier, contenant l'intégralité des informations mises à disposition du public, a été le support principal des échanges.

Dans le cadre de cette consultation inter-administrative, les services suivants ont été consultés :

Cofinanceurs :

- Nantes Métropole,
- conseil général de Loire-Atlantique,
- conseil régional des Pays de la Loire,

Consultation inter-administrative :

- Préfecture (communication),
- Direction départementale de la sécurité publique (DDSP),
- Service départementale d'incendie et de secours (SDIS),
- Direction départementale des territoires et de la mer (DDTM),
- Direction régionale des affaires culturelles (DRAC),
- Agence régionale de santé (ARS),
- Direction interdépartementale des routes de l'Ouest (DIRO),
- Chambres consulaires : chambre de commerce et d'industrie régionale, chambre d'agriculture, chambre des métiers,
- Le pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire.

Une fois la période de consultation sur le projet terminée, le maître d'ouvrage a établi un bilan de la consultation.

II.2.2 LE DOSSIER DE CONCERTATION

Un dossier de concertation au format A3 paysage explicitant le projet de manière détaillée a été mis à disposition du public durant la durée de la concertation :

- sur le site internet de la DREAL des Pays de la Loire,
- au centre technique municipal d'Orvault,
- en mairie annexe de Nantes nord,
- au pôle Erdre et Cens de Nantes Métropole

Ce dossier de concertation comprenait la présentation :

- d'un rappel des décisions et études antérieures,
- des procédures passées et à venir dans lesquelles se positionnent la concertation,
- du contexte socio-économique et environnemental actuel,
- du scénario de référence (scénario sans aménagement à l'horizon 2035) et son analyse comparative à la situation actuelle,
- des caractéristiques des deux scénarios d'aménagement et leur analyse comparative.

II.2.3 PRESSE

Un communiqué de presse et un dossier de presse ont été publiés lors du lancement de la phase de concertation. Ces éléments du 11 juin 2014 précisait les modalités de concertation.

Un reportage-interview a été diffusé sur France 3 Pays de la Loire le 12 juin 2014.

Des articles ont été publiés dans la presse aux dates suivantes :

- 12 juin 2014 dans Ouest France, Presse Océan, 20 Minutes
- 17 juin 2014 dans 20 Minutes
- 24 juin 2014 dans Ouest France
- 25 juin 2014 dans 20 Minutes, Métronews
- 28 juin 2014 dans Ouest France

Les principaux articles publiés sont joints en annexe.

II.2.4 RÉUNION PUBLIQUE

Une réunion publique a été organisée au cours de cette concertation publique. Cette réunion s'est déroulée le 26 juin à 18h30 à la salle Festive Nord sur la commune de Nantes. Elle avait notamment été annoncée en amont par la mise en place d'une affiche dans les lieux d'expression des avis du public (centre technique d'Orvault, pôle Erdre et Cens de Nantes Métropole, mairie annexe de Nantes) sur la porte de la salle festive nord de Nantes. La presse a également relayé l'information. Enfin, ces informations étaient également disponibles sur le site internet de la DREAL.

Cette réunion a été présidée par le secrétaire général de la préfecture accompagné du premier vice président de Nantes Métropole.

La réunion a rassemblé environ 200 personnes.

II.2.5 REGISTRES

Des registres ont été mis à disposition au centre technique municipal d'Orvault, en mairie annexe de Nantes et au pôle Erdre et Cens de Nantes Métropole pendant toute la période de concertation, du 11 juin au 17 juillet 2014.

Ils ont permis de recueillir 92 observations réparties de la manière suivante :

- centre technique municipal d'Orvault : 59 observations auxquelles s'ajoutent 29 lettres,
- mairie annexe de Nantes : aucune observation,
- pôle Erdre et Cens de Nantes Métropole : 4 observations

II.2.6 SITE INTERNET

Les documents de la concertation étaient disponibles en téléchargement sur le site internet de la DREAL des Pays de la Loire :

- Dossier de concertation,
- Dossier de synthèse,
- Affiche d'annonce de la concertation

II.2.7 COURRIEL ET COURRIER

Un recueil d'avis par courriel a été mis en œuvre (adresse : concertation.peripherique-nord-nantes@developpement-durable.gouv.fr). Il a permis de recueillir 73 avis.

13 avis ont enfin été reçus par courrier, émanant principalement des collectivités et institutions sollicitées ; notons qu'aucun avis de particulier n'a été reçu par courrier papier à l'adresse de la DREAL des Pays de la Loire ou de la préfecture de Loire-Atlantique.

PARTIE III. BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

III.1. BILAN QUANTITATIF

La concertation publique a permis une information et une participation significative du public.

Sur le plan quantitatif, les principaux éléments de synthèse à retenir sont les suivants :

- Réunion publique : 200 personnes environ ont assisté à la réunion,
- Courriers : 13 courriers ont été reçus,
- Registres : 63 observations ont été recueillies sur les registres et 29 lettres sont annexées au registre d'Orvault,
- Pétitions et associations : 7 documents d'associations et/ou pétitions ont été reçus,
- Courriels : 73 courriels ont été reçus sur l'adresse mail dédiée à la concertation,

III.2. BILAN QUALITATIF DES POINTS DE VUE EXPRIMÉS ET ANALYSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

III.2.1 TENEUR DES ÉCHANGES EN RÉUNION PUBLIQUE DU 26 JUIN 2014

La réunion publique s'est tenue dans des conditions qui ont permis une libre expression des points de vue et avis des participants.

La principale préoccupation exprimée lors de la réunion publique est la prise en compte des nuisances sonores actuelles et futures des riverains du périphérique et principalement des habitants du Bois Raguenet sur la commune d'Orvault. La fiabilité des mesures in-situ réalisée est remise en question par certains participants.

La seconde préoccupation du public qui est également liée à la problématique acoustique est la volonté d'une partie de l'assistance de limiter la vitesse à 70km/h.

Il est également ressorti que le public ne s'opposait pas à l'aménagement du périphérique nord.

Seules quelques rares personnes se sont exprimées sur leur préférence pour un scénario plutôt que l'autre. Le scénario qui est alors ressorti est le scénario 1 : voie auxiliaire d'entrecroisement.

Commentaire du maître d'ouvrage

La réglementation acoustique fixe les conditions requises pour la mise en place obligatoire de mesures de protection.

Dans le cas de l'aménagement du périphérique nord, les seuils ne sont pas dépassés et l'Etat n'est réglementairement pas obligé de mettre en place de protections acoustiques collectives.

Concernant la fiabilité des mesures in-situ, il est rappelé qu'elles ont été réalisées sur une période de 24 heures, le mardi et le jeudi, jours les plus représentatifs d'une circulation moyenne annuelle. Les différences de trafic et les variations météo ont également été intégrées à la modélisation.

La modélisation acoustique intègre des augmentations de trafic selon les moments de la journée ainsi que les différentes conditions météorologiques.

Néanmoins, afin de prendre en compte les doutes exprimés lors de la réunion publique, la DREAL s'engage à réaliser :

- de nouvelles mesures de bruits en lien avec les représentants des associations locales,
- une étude de la faisabilité et de l'impact de la mise en œuvre d'enrobés à haute performance acoustique,
- une étude de la faisabilité et de l'impact d'une modulation de vitesse à 70km/h du scénario 1.

Enfin la campagne de communication liée à l'enquête d'utilité publique sera adaptée afin de pouvoir toucher les usagers du périphérique.

III.2.2 TENEUR DES AVIS ÉCRITS DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES ET LOCALES

III.2.2.1 Nantes Métropole

Nantes Métropole a émis son avis lors de la consultation inter-administrative.

De nombreuses remarques ont été faites sur le contenu du dossier de consultation. Elles ont été prises en compte pour la réalisation du dossier soumis à la concertation du public. Elles concernaient les grands thèmes suivants :

- le cadre des études et des procédures,
- le bruit,
- l'emploi,
- les équipements,
- l'urbanisme,
- l'eau et l'assainissement,
- l'exploitation et la sécurité.

Certaines remarques concernant les phases ultérieures d'études n'ont pas pu être prises en compte dans le dossier de concertation. Elles le seront donc dans le cadre de la poursuite des études et précisément dans le cadre de l'élaboration du dossier d'étude d'impact du projet. Ces dernières sont synthétisées au chapitre IV du présent document.

De plus, en date du 27 juin 2014, le conseil communautaire de Nantes Métropole a délibéré à l'unanimité sur le projet d'aménagement du périphérique nord selon les termes suivants :

- il donne son avis favorable à l'étude du réaménagement du périphérique nord par les services de l'Etat en retenant le scénario 1 avec voie d'entrecroisement et bande d'arrêt d'urgence,
- il donne son avis en soulignant que les études concernant le traitement des niveaux sonores devront être particulièrement menées avec attention de manière à répondre aux attentes des riverains et en veillant à la qualité environnementale et paysagère des réalisations,

III.2.2.2 Conseil général de Loire-Atlantique

Le conseil général de Loire-Atlantique a émis son avis lors de la consultation inter-administrative.

Selon le conseil général de Loire-Atlantique, l'analyse comparative des deux scénarios étant plus favorable au scénario 1 « voies d'entrecroisement », notamment en termes de lisibilité pour l'utilisateur, d'investissement et d'exploitation, son choix se porte sur ce dernier.

III.2.2.3 Conseil régional

Le conseil régional des Pays de la Loire a émis son avis lors de la consultation inter-administrative en date du 19 mai 2014.

Le conseil régional rappelle qu'il ne participe pas au financement du projet mais qu'il reste vigilant aux actions qui seront menées sur cette infrastructure majeure de l'agglomération nantaise.

Selon le conseil régional, outre le fait que le scénario de voie d'entrecroisement est moins onéreux, il semble plus simple et plus lisible pour l'usager que le scénario avec BAU dynamique.

III.2.2.4 Direction générale de la police nationale (DDSP)

La DDSP a émis son avis lors de la consultation inter-administrative en date du 1^{er} avril 2014.

La DDSP indique que le choix se porte sur l'un ou l'autre des scénarios, cela ne devrait pas avoir d'incidence. Elle signale que l'amélioration de la fluidité du trafic résultant des travaux d'aménagement devrait réduire les risques d'accrochage et baisser la tension des automobilistes.

La DDSP note toutefois un point négatif concernant le scénario 2 qui est la nécessité d'une fiabilité sans faille du système de commande du dispositif lumineux gérant la Bande d'Arrêt d'Urgence.

III.2.2.5 SDIS

Le SDIS a émis son avis lors de la consultation inter-administrative en date du 15 avril 2014.

Le SDIS précise qu'avant la réalisation des travaux, il sera nécessaire de programmer une concertation entre la DREAL et le SDIS afin d'anticiper :

- les conséquences des travaux sur la distribution des secours,
- les dispositions en cas d'intervention sur le chantier.

III.2.2.6 Direction départementale des territoires et de la mer (DDTM)

La DDTM a émis son avis lors de la consultation inter-administrative.

De nombreuses remarques ont été faites sur le contenu du dossier de consultation. Elles ont été prises en compte pour la réalisation du dossier soumis à la concertation du public. Elles concernaient les grands thèmes suivants :

- le bruit,
- la modification visuelle de l'environnement,
- le milieu naturel (présence de la loutre d'Europe, aménagement sur le Cens, zones humides)
- l'assainissement (localisation des bassins, hypothèses de dimensionnement...),
- le trafic en lien avec les voies d'accès au périphérique nord.

En synthèse de son avis, la DDTM indique que la congestion récurrente dans les deux sens de circulation est très fréquemment signalée par les riverains ou les associations représentatives locales. S'agissant du bruit, la plus grande vigilance doit être apportée vis-à-vis du respect de la réglementation.

III.2.2.7 Agence régionale de santé (ARS)

L'ARS a émis son avis lors de la consultation inter-administrative en date du 20 mai 2014.

L'ARS émet un avis favorable à l'aménagement du périphérique nord sans privilégier un scénario plutôt qu'un autre.

III.2.2.8 Direction interdépartementale des routes de l'ouest (DIRO)

La DIRO, exploitant du périphérique, a émis son avis lors de la consultation inter-administrative en date du 21 mai 2014.

La DIRO émet un avis favorable à l'aménagement du périphérique nord notamment au maintien d'une bande d'arrêt d'urgence ou bande dérasée de droite suffisante pour permettre la circulation des véhicules d'intervention et de secours.

Compte tenu des coûts d'exploitation et d'entretien de la bande d'arrêt d'urgence dynamique (BAUD), la DIRO se positionne sur le scénario 1 de voie auxiliaire d'entrecroisement.

III.2.2.9 Mission d'appui du réseau routier national (MARRN)

La mission d'appui du réseau routier national (MARRN) a émis son avis lors de la consultation inter-administrative en date du 30 avril 2014.

La MARRN conclue que les deux solutions techniques proposées sont acceptables.

La MARRN souligne que la comparaison est clairement en faveur du scénario VAE :

- meilleur niveau de service,
- coût d'investissement de 11,1 M€ au lieu de 12,9 M€,
- coût de fonctionnement inférieur,
- emprises quasi identiques.

Dans son avis, la MARRN a également fait des remarques techniques sur le projet qui seront prises en compte dans la suite des études de détail. Elles sont synthétisées au chapitre IV.

III.2.2.10 Commissariat général au développement durable (CGDD)

Le Commissariat Général du Développement Durable a émis son avis lors de la consultation inter-administrative en date du 7 mai 2014.

La majorité des remarques émises sont liées à la bonne prise en compte de l'environnement dans la suite de la procédure (étude d'impact, études de détail, loi sur l'eau...). Elles sont synthétisées au chapitre IV

III.2.2.11 Commune d'Orvault

Le maire d'Orvault a transmis son avis à la DREAL en date du 11 juillet 2014. Cet avis comprend un courrier ainsi que la délibération du conseil municipal qui donne à l'unanimité, un avis préférentiel au scénario 1 (voie auxiliaire d'entrecroisement) sous réserve que les mesures d'accompagnement du projet en matière environnementale, paysagère et de la vie des riverains, à ce jour insuffisantes, soient réévaluées et mieux prises en compte. Les insuffisances concernent :

- La prise en compte du bruit engendré par l'ouvrage sur toute la longueur et plus particulièrement au niveau des quartiers du Petit-Moulin, de la Conraie et du Bois Raguenet,
- La prise en compte des zones naturelles humides et boisées et des usages de la vallée du Cens (en lien avec le positionnement des bassins d'orage),
- La prise en compte de l'impact du projet sur l'utilisation des terres agricoles.

La ville précise qu'elle « exige donc que des dispositions techniques permettent de traiter définitivement cette problématique » bruit.

Elle indique également dans sa délibération qu'elle souhaiterait que les travaux se déroulent sous circulation, pendant l'été 2016, période de moindre influence, avec des phases en dehors des week-ends de grands départs.

III.2.3 AVIS DES ASSOCIATIONS ET SYNDICATS

III.2.3.1 Syndicat mixte entente pour le développement de l'Erdre navigable et naturelle (EDENN)

L'EDENN indique que le risque de collision entre le trafic routier et la faune concerne également des espèces protégées et des espèces d'intérêt communautaire (chiroptères, loutre d'Europe, oiseaux ?) que l'on retrouve sur le site Natura 2000 des marais de l'Erdre, et inscrite dans le formulaire standard de données (FSD).

Par conséquent, l'EDENN souhaite l'élaboration d'une étude d'incidence Natura 2000.

III.2.3.2 Association libre des propriétaires des loges d'Orvault

L'association libre des propriétaires des loges d'Orvault regroupe 95 familles du Bois Raguenet.

L'association libre des propriétaires des loges d'Orvault considère que la « concertation actuelle n'est qu'un simulacre destiné à amuser le bon peuple pendant que l'administration décide tout ».

Les observations émises par l'association sont essentiellement centrées sur la problématique des nuisances sonores. La différence entre les résultats des mesures et le bruit réellement ressenti est indiquée.

L'association précise entre autre « En fait l'intérêt des riverains n'est pas de permettre une meilleure fluidité puisque celle-ci, en permettant d'accroître la vitesse de circulation et l'intensité du trafic, augmente le bruit et la pollution de l'air. »

L'association conclue en ces termes : « En conclusion si vous voulez avoir notre soutien pour réaliser une vraie troisième voie à nos portes avec notre adhésion raisonnable il faut nous fournir des contre parties en termes de qualité de vie sans vous cacher derrière les textes, règlements, chiffres, mesures, projections et statistiques à qui on peut faire dire n'importe quoi. Si vous voulez faire quelque chose pour nous vous le pouvez. »

III.2.3.3 Association syndicale autorisée du Clos de La Rotonde

L'association ASA du Clos de La Rotonde regroupe 85 familles sur la commune d'Orvault.

Le président de l'association fait part de l'exaspération des riverains du périphérique nord qui subissent les nuisances sonores croissantes de cette voie et de celle de la voie rapide Nantes/Rennes.

Il rappelle que les demandes des riverains sont anciennes mais précise qu'aujourd'hui, « cela n'est plus acceptable; avec la multiplication du trafic sur le périphérique qui sert en même temps de voie rapide, alors qu'il était prévu à l'origine un axe au Nord de l'agglomération pour la continuité de l'autoroute Paris-La Baule; depuis également la nationale reliant Nantes et Rennes a été doublée avec une accélération énorme du trafic comme cela était prévisible avec l'achèvement de l'axe Sud/Nord, en partie sans péage, Ouest européen ou route des estuaires. »

Le président de l'association précise également « qu'au démarrage de la ZAC de la Jalière d'Orvault, il avait été envisagé des protections sonores sur le périphérique pour calmer les riverains qui voyaient avec une certaine crainte l'implantation de l'établissement pénitentiaire pour mineurs... rien n'a été fait et les plus proches résidents de la prison pour mineurs supportent désormais en outre les cris dramatiques de ces jeunes détenus les nuits d'été. »

Il souhaite donc que des solutions soient proposées en même temps que les 2 scénarios d'aménagement envisagés.

III.2.3.4 Association syndicale libre du Bois d'Orvault (ASLBO)

L'association syndicale libre du Bois d'Orvault regroupe 108 propriétaires.

L'association précise que depuis plusieurs années, les conditions de vie dans le lotissement ne cessent de se dégrader (la réduction récente et drastique des dessertes de transports en commun et augmentation des nuisances liées à l'intensification du trafic routier sur les grands axes proches).

L'association indique que les mesures acoustiques réalisées ne sont pas transposables à l'ensemble du secteur. L'association exige de nouvelles mesures acoustiques sur tous les axes routiers qui entourent le Bois Raguenet.

D'autre part, l'association constate que « les équipements actuels ne sont, d'ores et déjà, pas satisfaisants pour réduire les nuisances sonores à un niveau acceptable : le "mur anti-bruit" est inadapté – cette installation a d'ailleurs fait l'objet d'une pétition de la part des riverains -, le revêtement de la chaussée est extrêmement bruyant, surtout par temps humide. »

L'association demande donc que les résidents soient associés à une démarche de réflexion globale portant sur l'ensemble des mesures de réduction des nuisances : réfection des équipements existants, création de nouvelles installations de protection, prise en compte de l'amélioration de la qualité de l'air, adaptation des revêtements routiers, limitations de vitesse, etc.

III.2.3.5 Association Vivre Cholière

L'association indique qu'elle n'envisage pas que l'État puisse réaménager cette partie du périphérique nantais sans penser à édifier, ou concevoir, un ou plusieurs dispositifs satisfaisants pour réduire les nuisances sonores actuelles et immanquablement à venir.

III.2.3.6 Association syndicale libre de propriétaires (ASLP) Orée d'Orvault, association syndicale libre du Bois d'Orvault (ASBLO) et fédération des associations syndicales libres de propriétaires du Bois Raguenet

Le courrier porte les entêtes de l'ASLP Orée d'Orvault qui regroupe 140 foyers, de l'ASBLO qui regroupe 108 foyers et de la fédération des ASLP du Bois Raguenet regroupe 615 foyers (dont l'ASLP Orée d'Orvault et l'ASBLO).

Les associations rappellent qu'elles ont lancé une pétition. Les résultats de cette pétition sont présentés au chapitre III.2.7.

Il est précisé que le scénario 1 est le plus efficace pour résoudre la problématique de congestion routière, le moins onéreux mais aussi celui qui génère le plus de nuisances sonores.

Les associations indiquent que les pics de nuisances sonores sont fonction des conditions de circulation mais également de la météorologie (vent, pluie) et qu'elles ne comprendraient pas que ce soient des « seuils réglementaires et des mesures de bruit écrêtées des valeurs maximales qui amènent à ne prévoir aucune mesure de réduction des nuisances sonores ».

Les associations contestent la méthodologie d'estimation du niveau de bruit. La revendication principale est la projection du niveau de trafic.

En conclusion, les associations demandent à l'État :

- la mise en place de dispositifs de protection acoustiques,
- l'utilisation des 1,8 millions d'euros d'économie entre les deux scénarii pour investir dans les protections acoustiques,
- la mise en place d'une limitation de vitesse à 70 km/h,
- la mise en place de radars tronçons,
- que l'association soit un interlocuteur pour toute nouvelle campagne de mesure de bruit,
- d'être associées à la réflexion globale sur les mesures de protections acoustiques.

III.2.3.7 Association de défense des riverains du périphérique nantais et des voies extérieures (ARPE)

L'association indique que les riverains ne « supportent plus les agressions répétées de bruits dont les niveaux dépassent 70 ou 80 dB(A) surtout quand ces bruits se reproduisent plus que 50 fois tant en période de jour qu'en période de nuit [...] ces bruits [...] perturbent la santé ».

L'ARPE indique que les trafics sur le périphérique ont été largement sous évalués à l'origine et qu'ils sont 4 fois plus élevés que les prévisions initiales ce qui génère un niveau de bruit de 6 dB(A) plus élevé.

Elle indique également que les projets de travaux sont tronçonnés en petites portions et que leurs liens ne sont pas traités.

L'ARPE fait référence à la circulaire du 7 mars 1978 et à celle du 2 mars 1983 pour justifier le « retard dans les traitements » acoustiques.

Le journal n° 9 de juin 2006 de l'ARPE concernant le bruit de fond est joint au courrier.

III.2.4 TENEUR DES AVIS ÉCRITS REÇUS INSCRITS AUX REGISTRES

III.2.4.1 Centre technique municipal d'Orvault

Sur le document de clôture de la concertation, il a été inscrit que 57 observations auxquelles s'ajoutent 29 lettres annexées avaient été reçues.

A la relecture, il s'avère que 59 observations sont consignées au registre d'Orvault.

L'analyse a donc été réalisée sur les 59 avis.

Seulement 4 avis sont émis en faveur d'un scénario. 100% de ces avis sont en faveur du scénario 1 (VAE).

La grande majorité des avis consignés (89,8%) porte sur la problématique des nuisances acoustiques. 71,6% d'entre eux souhaitent que des protections contre le bruit soient mises en œuvre.

6 avis (10%) remettent en question la méthodologie acoustique soit au travers des mesures réalisées qui sont jugées trop ponctuelles dans le temps soit au travers de la modélisation.

Parmi les personnes ayant émis un avis lié au bruit, 10% souhaiteraient une limitation de la vitesse à 70 km/h sur le périphérique nord.

6,7% des avis indiquent que les nuisances sonores entraînent une dépréciation des biens immobiliers et des difficultés à les vendre.

3 avis signalent des problématiques acoustiques liées à la route de Rennes.

Quelques personnes (5%) se questionnent sur les implications de l'aménagement sur le réseau secondaire.

Un avis soulève la problématique de la pollution de l'air et un autre soulève celle de la récupération et du traitement des eaux de ruissellement du périphérique.

8,5% des personnes rappellent leur accord avec le discours de M. Parpaillon, maire d'Orvault, du 26 juin 2014.

29 lettres ont été annexées au registre (une lettre et 28 courriels). Parmi les 29 avis, l'Etat était également destinataire de 24 d'entre eux (une lettre et 23 courriels).

La totalité des avis concerne les nuisances acoustiques. Les riverains souhaitent que des protections acoustiques soient mises en œuvre. Ils signalent les difficultés à vendre les biens immobiliers et la perte de valeur de ces biens.

Le compte rendu de la réunion publique du 26 juin 2014 réalisé par les riverains était l'un des éléments annexé au registre.

Ce dernier est joint en annexe du présent dossier.

III.2.4.2 Mairie annexe de Nantes

Aucune observation n'a été consignée au registre.

III.2.4.3 Registre du pôle Erdre et Cens de Nantes métropole

4 observations ont été notées dans le registre du pôle Erdre et Cens de Nantes métropole.

Deux des 4 avis sont émis en faveur du scénario 1 (voie auxiliaire d'entrecroisement). Les 2 autres avis ne se prononcent pas en faveur de l'aménagement.

3 des 4 observations portent sur la problématique des nuisances sonores et sont unanimes sur la nécessité de faire des protections acoustiques.

La problématique des nuisances acoustiques en provenance de la route de Rennes est également abordée dans 1 avis.

Un seul des avis souhaite une couverture du périphérique, la mise en place d'un revêtement acoustique, la réduction de la vitesse à 70 km/h. Un avis remet également en question le modèle acoustique.

III.2.5 TENEUR DES AVIS ÉCRITS REÇUS PAR COURRIELS

73 courriels de particuliers ont été reçus.

Parmi les 73 courriels de particuliers reçus, seulement 6 se prononcent sur l'aménagement ; 4 d'entre eux portent leur choix sur le scénario avec voie auxiliaire d'entrecroisement (moins onéreux, bande d'arrêt d'urgence permanente, plus simple à gérer) et 2 portent leur choix sur le scénario avec bande d'arrêt d'urgence dynamique (minimise les nuisances sonores).

Les observations des courriels portent essentiellement sur la problématique des nuisances sonores. 55 personnes abordent le sujet des nuisances sonores dans leur avis soit 90%.

La très grande majorité d'entre elles (74,5 %) souhaitent que des protections acoustiques soient mises en place pour réduire les nuisances issues du périphérique. Quelques personnes signalent également que ces réductions de bruit sont nécessaires pour vivre fenêtres ouvertes et pour profiter des jardins.

Presque 10% des personnes ayant émis un avis en lien avec le bruit souhaitent que la méthodologie soit complétée : nouvelles mesures, adaptation du modèle acoustique.

Une personne émet la possibilité de réaliser une couverture du périphérique.

En lien avec les demandes de réduction des nuisances acoustiques, nombre d'avis (8%) se positionnent pour une diminution de la vitesse réglementaire à 70 km/h et même la pose d'un radar de contrôle de vitesse.

Quelques personnes signalent également des nuisances acoustiques liées à la route de Rennes.

5 personnes sur les 61 ayant émis un avis (8%) souhaiteraient une modification globale de l'infrastructure à savoir soit une mise à 2x3 voies du périphérique soit la réalisation d'un grand contournement.

6,5% des avis signalent qu'un travail conjoint entre les services de l'Etat et la mairie d'Orvault serait nécessaire.

III.2.6 PÉTITION REÇUE PAR COURRIEL

Deux pétitions ont été reçues par courriel.

L'une des pétitions, des habitants de l'avenue du Bois-Raguenet, est signée par 20 personnes.

L'objet de cette pétition est l'accès Porte de Rennes / route de Rennes.

Les signataires précisent que « dans le cadre de la concertation relative à la protection phonique, nous souhaitons que la réflexion et les travaux soient étendus à la portion de la route de Rennes conduisant à la porte de Rennes : réfection du mur anti-bruit. En effet, les nuisances phoniques se sont accentuées dès la création de ce mur du fait de l'arasement du merlon de terre végétale qui préexistait, et de la faible hauteur ou conception de ce mur [...]. Ce problème ne nous paraît pas pouvoir être dissocié du précédent ».

L'autre pétition, portée par l'ASLP Orée d'Orvault, a recueilli 59 signatures (49 foyers) et représente 139 personnes.

Quatre questions ¹ ont été posées aux signataires :

- nuisances sonores perçues : OK, -, - -
- évolution nuisances sonores : -, 0, +
- ressenti pollution air : -, 0, +
- les mesures de réduction sonores actuelles sont adéquates : oui / non

Les résultats sont les suivants :

nuisances sonores perçues	1 « OK »	30 « - »	18 « - - »	
évolution nuisances sonores	0 « - »	9 « 0 »	40 « + »	
ressenti pollution air	3 « - »	24 0	20 « + »	2 sans avis
les mesures de réduction sonores actuelles sont adéquates	0 « oui »	49 « non »		

¹ L'échelle de notation était présente dans la pétition pour répondre aux questions sans précisions sur le sens de l'échelle.

PARTIE IV. ENGAGEMENTS ET CONCLUSIONS DU MAÎTRE D'OUVRAGE ET ÉTUDES ULTÉRIEURES

IV.1. ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSIONS DU MAITRE D'OUVRAGE

Cette concertation publique a permis un débat ouvert avec de nombreuses contributions et participations.

Le premier enseignement important consiste en l'absence d'opposition sur l'opportunité du projet. Le constat d'un besoin d'aménagement du périphérique nord pour le fluidifier est confirmé.

La très grande majorité des contributions relève des riverains du projet et traite des nuisances sonores actuelles et à venir. On note une forte mobilisation des riverains Orvultais des quartiers situés au nord du périphérique. La question des nuisances sonores est également portée par les élus locaux d'Orvault et de Nantes métropole.

Parmi les critiques apportées au projet sur le sujet du bruit les deux principales sont :

- la remise en cause des résultats des mesures effectuées,
- l'absence de proposition de traitement ou d'accompagnement du projet sur ce sujet.

Si peu de contributions de la société civile se positionnent sur le choix de l'un ou l'autre des scénarios proposés, aucune n'opte pour le scénario 2 (bande d'arrêt d'urgence gérée dynamiquement). L'exploitant et les acteurs institutionnels se positionnent pour le scénario 1 (voie auxiliaire d'entrecroisement). Ce choix est également le plus pertinent objectivement au regard des études. Le choix du maître d'ouvrage s'orientera donc vers le scénario 1.

La très faible participation des usagers réguliers du périphérique est à noter.

IV.2. ETUDES ULTÉRIEURES

Afin de prendre en considération les observations émises lors de la phase de concertation publique, l'Etat a lancé les études complémentaires auxquelles il s'était engagé, qui comprennent :

- de nouvelles mesures de bruits en lien avec les représentants des associations locales,
- l'étude de la faisabilité et de l'impact de la mise en œuvre d'enrobés à haute performance acoustique,
- l'étude de la faisabilité et de l'impact d'une réduction de vitesse à 70km/h du scénario n°1.

La mise en œuvre du chantier du périphérique nord de Nantes interviendra au terme d'un processus réglementaire et technique bien précis qui demandera plusieurs années.

Les prochaines étapes sont :

- Les études techniques : le scénario retenu à l'issue de la concertation sera étudié en détail afin de fixer concrètement les caractéristiques de l'aménagement et de préciser son coût : géométrie du tracé, mesures pour le traitement des impacts. Elles permettront également d'affiner le coût du projet.
- L'étude d'impact : ce dossier exposera l'ensemble des mesures et des solutions envisagées pour éviter, réduire (ou en dernier recours compenser) les impacts environnementaux, paysagers ou sur le milieu humain. Il prend en compte à la fois les impacts liés au chantier (phase temporaire) et ceux liés à l'aménagement (phase définitive). Ce dossier d'évaluation des impacts est soumis à l'avis de l'autorité environnementale puis présenté au public.

- Le dossier dit loi sur l'eau : ce dossier exposera l'ensemble des impacts du projet sur l'eau et les milieux aquatiques. Comme pour l'étude d'impact, les solutions envisagées pour éviter, réduire et compenser les impacts négatifs seront détaillées.
- L'enquête publique : une fois les études de détail réalisées, une procédure d'enquête publique est menée par un commissaire enquêteur. Le dossier technique et l'étude d'impact sont exposés au public qui peut alors s'exprimer sur l'utilité du projet. La campagne de communication liée à l'enquête d'utilité publique sera adaptée afin de pouvoir toucher les usagers du périphérique.
- La déclaration d'utilité publique (DUP) : au terme du processus, le préfet représentant l'État peut alors déclarer le projet d'utilité publique. Il s'agit d'un acte officiel qui marque le départ de la phase opérationnelle de réalisation. La DUP donne compétence à la personne publique pour acquérir les terrains nécessaires à l'aménagement. Des études parcellaires et des négociations amiables viennent compléter le dispositif.
- La démarche espèces protégées : face aux enjeux écologiques, un dossier sera présenté si nécessaire au conseil national de protection de la nature (CNP). Le « dossier CNPN » est une procédure prévue par le Code de l'environnement (articles L411-1 et L411-2). Il s'agit d'une demande de dérogation liée au déplacement ou à la destruction d'espèces protégées. Elle est évaluée au regard de la pertinence des mesures envisagées pour éviter, réduire puis compenser l'impact provoqué par l'aménagement.

IV.3. POINTS D'ATTENTION DANS LES ÉTUDES ULTÉRIEURES

En complément des éléments précités, rappelons que les administrations, les partenaires ont émis un certain nombre de remarques qui ont vocation à être prises en compte dans les études ultérieures.

De nombreuses remarques portent sur l'approfondissement des données présentées dans le dossier de concertation. Cet approfondissement sera réalisé dans les études ultérieures de détail qui alimenteront l'étude d'impact, le dossier loi sur l'eau, le dossier CNPN...

Les principaux points d'attention sont les suivants :

- Bassins de rétention des eaux pluviales : justification de l'implantation, analyse des impacts sur le milieu naturel, sur les zones humides, sur les boisements, insertion paysagère,
- Cours d'eau : incidences sur l'expansion des crues du Cens, franchissabilité piscicole de l'ouvrage hydraulique du Cens,
- Paysage : insertion paysagère du projet,
- Agriculture : prise en compte de l'activité en termes d'impact et de mesures, périmètre de protection des espaces agricoles et naturels (PEAN),
- Bruit : approfondissement des études et prise en compte des nuisances sonores,
- Orientations nationales et locales : recadrer le projet par rapport aux plans et programme nationaux et locaux,
- Le projet et ses scénarios : détailler techniquement le projet tout en restant didactique,
- Apporter une précision sur les niveaux d'enjeux par thématique environnementale.

PARTIE V. ANNEXE : REVUE DE PRESSE PARTIELLE

Le périphérique Nord élargi à partir de 2016

L'État réfléchit à la création d'une troisième voie ou à l'ouverture à la circulation de la bande d'arrêt d'urgence sur le périphérique nantais, entre les portes de Rennes et d'Orvault.



100 000 véhicules par jour circulent entre les portes de Rennes et d'Orvault.



L'État veut élargir le périphérique Nord entre les portes de Rennes et d'Orvault. Matin et soir, ce segment, sur lequel débouchent les automobilistes venant de Rennes ou de Saint-Nazaire, bouchonne dans les deux sens. On compte 100 000 véhicules par jour. De gros travaux sont envisagés à partir de 2016, mais « en fonction des contraintes budgétaires ».

Car l'enveloppe est importante. Entre 11 et 13 millions d'euros, selon le scénario qui sera choisi. L'État en étudie deux.

Première hypothèse : c'est la création d'une troisième voie dans

chaque sens, avec maintien d'une petite bande d'arrêt d'urgence. Dans le jargon technique, cette troisième voie est dénommée « voie auxiliaire d'entrecroisement ». Séparée des deux autres par un marquage constitué de traits plus épais, cette voie permet aux véhicules entrant et sortant par deux portes successives de rester sur l'axe de droite. Et donc de ne pas encombrer les voies centrales. On trouve ce type d'aménagement sur le pont de Bellevue à l'Est de l'agglomération.

Le deuxième scénario consiste à ouvrir à la circulation les bandes d'ar-

rêt d'urgence existantes, de 7 h à 9 h et de 17 h à 19 h. Pendant ces créneaux, la vitesse de 90 km/h sera réduite à 70. Les automobilistes en panne pourront quand même s'arrêter, mais dans des conditions assez précaires, dans la « cunette », l'espace entre la bande d'arrêt d'urgence et la glissière.

Des plots lumineux seront insérés dans la chaussée. Ils seront allumés, quand la bande d'arrêt d'urgence sera fermée à la circulation, par exemple sous forme d'une ligne rouge continue. Et éteints quand la voie sera ouverte. Le dispositif sera

complété par des panneaux électroniques.

Jacques SAYAGH.

Judi 26 juin, réunion publique, à 18 h 30, salle festive Nantes Nord, 73, avenue du Bout-des-Landes, à Nantes. Documents consultables, du 11 juin au 17 juillet, pôle Erdre et Cens, 37, boulevard Einstein, Nantes. Mairie annexe Nantes Nord, 41, route de La Chapelle, Nantes. Centre technique municipal d'Orvault, 7, route du Croisy.

ROUTES. L'objectif est de fluidifier le trafic entre les portes d'Orvault et de Rennes

Périphérique nord : deux scénarios

Une concertation publique est lancée depuis hier afin de définir le meilleur aménagement possible.

C'est une petite portion du périphérique de Nantes. À peine deux kilomètres sur les 42 que compte l'anneau routier. Mais c'est là, au nord, entre les portes d'Orvault et de Rennes, que se concentre quotidiennement une part importante des difficultés de circulation. Chaque jour, plus de 100 000 véhicules empruntent ce secteur.

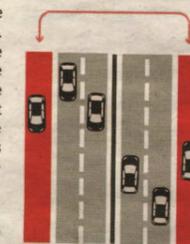
Une voie en plus ou des bandes d'arrêt d'urgence ouvertes en heure de pointe

Pour faire face à cette congestion régulière, l'État a engagé depuis 2011 des études en vue d'aménager cette section. Deux scénarios se dégagent. Le premier prévoit la création d'une voie supplémentaire dans chaque sens de circulation entre les deux portes concernées. Le

SCÉNARIO 1

Coût : 11,1 millions d'euros

Une voie supplémentaire



Une voie d'entrecroisement est une voie complémentaire qui relie deux dispositifs d'entrée et de sortie sur le périphérique. Ici, entre les portes d'Orvault et Rennes, la circulation passerait donc de deux à trois voies. Cette voie permet dans un même espace aux véhicules de s'insérer ou de sortir de la circulation. Le marquage de la voie d'entrecroisement, qui reste ouverte à la circulation 24 h / 24, est constitué de traits plus épais.

Source : DREAL pays de la Loire

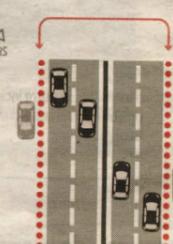
second passe par des bandes d'arrêt d'urgence gérées dynamiquement et ouvertes à la circulation uniquement pendant les heures de pointe,

grâce à des plots lumineux au sol. Cette seconde option rejoint une proposition récente du secrétaire d'État aux Trans-

SCÉNARIO 2

Coût : 12,9 millions d'euros

Des bandes d'arrêt d'urgence dynamiques



Une bande d'arrêt d'urgence dynamique est un dispositif permettant d'ouvrir à la circulation la bande d'arrêt d'urgence en heure de pointe, le matin et le soir. L'objectif ? Permettre une augmentation temporaire de la capacité du périphérique pour limiter la congestion. Ce scénario permet d'adapter l'infrastructure en fonction des besoins. Il est géré grâce à des plots lumineux au sol et à des panneaux de signalisation.

Infographie PO - Cécile G.

ports, Frédéric Cuvillier, pour désenclaver les abords des grandes villes. Dans les deux cas, il s'agit d'améliorer les conditions

de déplacement et la sécurité routière, et de fiabiliser les temps de parcours en évitant les ralentissements

Éclairer le choix définitif
Depuis hier et jusqu'au 1 juillet, ces deux scénarios sont soumis à une concertation du public : usagers, riverains, associations locales, acteurs économiques. Une façon de compléter les échanges institutionnels et d'éclairer le choix définitif du maître d'ouvrage.

Le dossier complet est disponible à Nantes Métropole en mairie de Nantes et d'Orvault. Les avis peuvent être transmis par courrier à l'attention de la DREAL des Pays de la Loire.

Le scénario retenu fera l'objet d'études plus fines. Elle permettront d'engager l'enquête d'utilité publique pour des premiers travaux envisageables, en fonction des contraintes budgétaires, en 2016.

20 Minutes
12 juin 2014

Moins de bouchons périph nord ?

Depuis mercredi et pendant un mois, les usagers, riverains et associations (domiciliés à Orvault ou Nantes) intéressés par l'avenir du périphérique nord, et surtout lassés par les embouteillages, sont invités à donner leur avis sur la meilleure façon d'y mettre fin. En 2016, des travaux d'aménagement des voies vont en effet avoir lieu pour améliorer la circulation sur la portion située entre les portes d'Orvault et de Rennes, longue de 2 km, et empruntée chaque jour par quelque 100 000 automobilistes. Deux options ont été retenues : la création d'une voie auxiliaire dans chaque sens de circulation, ou la création de bandes d'arrêt d'urgence gérées dynamiquement, ouvertes aux voitures uniquement pendant les heures de pointe (de 7 h à 9 h et de 17 h à 19 h). Des opérations dont les coûts sont respectivement de 11, 1 millions et 12, 9 millions d'euros.

Tous les détails relatifs à ces travaux sont disponibles sur le site de la Dreal des Pays de la Loire. Une réunion publique à ce sujet sera organisée le 26 juin, salle Nantes Nord.

20 Minutes
17 juin 2014

INFOS-SERVICES

CULTURE

Changements d'horaires au festival La Nuit de l'Erdre

L'ensemble des horaires de passage des artistes au festival de La Nuit de l'Erdre sont décalés le vendredi 4 juillet. Cela impacte les groupes Fauve, Disiz et Danakil. Précisions sur le site www.lanuitdelerdre.fr.

entre les portes d'Orvault et de Rennes, l'Etat envisage la création d'une voie auxiliaire dans chaque sens de circulation ou l'ouverture à la circulation de bandes d'arrêt d'urgence. Les riverains et automobilistes sont invités à donner leur avis jusqu'au 17 juillet dans les communes d'Orvault et de Nantes.

Expédition urbaine quartier Saint-Joseph-de-Porterie

Une expédition urbaine, visite gratuite commentée par des spécialistes, est organisée samedi sur le quartier Saint-Joseph-de-Porterie à Nantes. A partir de 9h30. Réservation et inscription obligatoire au 0240590459.

Grosses perturbations route de Sainte-Luce

En raison de travaux sur le réseau de chaleur, la circulation sur la route de Sainte-Luce s'effectue uniquement dans le sens sud-nord, c'est-à-dire vers Sainte-Luce-sur-Loire. Retour à la normale mi-juillet.

EN VOITURE

Le pont de la Motte-Rouge fermé tout l'été

Des travaux débutent ce mardi sur le pont du Général-de-la-Motte-Rouge à Nantes. La circulation des véhicules sera interdite jusqu'au 22 août. Une déviation est mise en place.

Donner son avis sur le futur du périphérique nord

Afin de désencombrer le périph nord

20 Minutes Nantes

8, rue Elie-Delaunay
44000 Nantes
Tél. : 0240899270
Fax : 0240899279
nantes@20minutes.fr

Contact commercial :

David Fumeron - 0611704785
david.fumeron@precom.fr
Morgane Roux - 0240385195
morgane.roux@precom.fr

Périphérique Nord : un aménagement présenté



L'État prévoit d'élargir le périphérique sur 2 km entre les portes de Rennes et d'Orvault. Portion fréquentée par 100 000 véhicules par jour.

À l'heure des embouteillages sur le périphérique, la préfecture organise une réunion publique, jeudi 26 juin, à 18 h 30, pour présenter les deux scénarios d'aménagement du tronçon entre les portes d'Orvault et de Rennes. Ces 2 km sont régulièrement saturés par plus de 100 000 véhicules par jour. Avec des effets collatéraux, matin et soir, dans le bourg d'Orvault, qui sert d'itinéraire de délestage pour contourner le périphérique.

Les deux options étudiées par l'État : soit la création d'une 3^e voie de circulation dans chaque sens, soit la création de bandes d'arrêt d'urgence ouvertes à la circulation uniquement aux heures de pointe. Au-

tomobilistes et riverains sont invités à s'exprimer lors de cette réunion. Ou jusqu'au 17 juillet, date limite de la consultation publique (dossier de concertation disponible en mairie annexe Nantes Nord, au centre technique municipal d'Orvault, et au pôle Erdre et Cens de Nantes Métropole).

Une fois le choix d'aménagement fait, d'autres études seront nécessaires avant l'enquête d'utilité publique. Premiers travaux ? En 2016, « en fonction des contraintes budgétaires », précise la préfecture.

Jeudi 26 juin, 18 h 30, réunion de concertation publique, salle festive Nantes Nord, 73, avenue du Bout-des-Landes, à Nantes.

CIRCULATION Comment fluidifier le périphérique nord ?

Une réunion publique se tiendra ce jeudi à 18h30, salle festive Nantes Nord, au sujet de la concertation menée auprès des habitants sur la meilleure façon d'améliorer le trafic entre les portes d'Orvault et Rennes. Des travaux auront lieu en 2016.

Périphérique de Nantes : la chasse aux bouchons est ouverte

CIRCULATION - Tous les jours, le périphérique nantais est victime de congestion aux heures de pointe. L'Etat planche un scénario pour améliorer le trafic. Riverains et automobilistes sont invités à donner leur avis.

Les bouchons sur le périphérique nantais sont devenus une tradition. Aux heures de pointe, la ceinture de 42 kilomètres encerclant Nantes est en effet totalement saturée. L'Etat veut essayer d'améliorer les choses. Le point.

Quelle est la situation ?

Aujourd'hui, près de 100 000 véhicules circulent chaque jour sur certaines portions. Aux heures de pointes, ce sont entre 4 000 et 4 600 voitures par heure qui empruntent le périphérique. Embouteillages et trafic en accordéon sont le lot quotidien des automobilistes, notamment sur la partie Nord, entre les portes de Rennes et d'Orvault. La section de 2 kilomètres assure en effet la continuité de grands itinéraires de transit nationaux (A 11, route de Rennes, route de Vannes, A 83), et est le principal nœud d'accès aux grands équipements de la métropole. Et la situation n'est pas près de s'arranger. La Dreal (direction régionale de l'environnement) estime en effet que d'ici à 2035, les principaux pôles urbains ne vont cesser de voir leur population augmenter "de façon importante", et les échanges s'accroître. "Les territoires intrapériphériques vont gagner 73 000 habitants", indique ainsi l'organisme. Conséquence directe : le trafic journalier augmentera de 16 %.

Ce qui est envisagé

Depuis 2011, l'Etat a engagé des études de réaménagement, plus particulièrement la portion entre Orvault et Rennes. Deux scénarios sont envisagés : la création d'une troisième voie qui reliera l'entrée et la sortie de deux portes (11,1 millions d'euros), ou des bandes d'arrêt d'urgence ouvertes à la circulation uniquement aux heures de pointe, pour adapter la capacité en fonction des besoins (12, 9 millions d'euros).

Où et comment se renseigner ?

Jusqu'au 17 juillet, les riverains et les automobilistes sont invités à donner leur avis. Le dossier est ainsi consultable sur les sites Pôle Erdre de Nantes métropole, à la mairie annexe Nantes nord et au Centre technique municipal d'Orvault. Une réunion publique est également prévue jeudi, à 18 h 30, salle festive Nantes Nord (73, avenue du Bout-des-Landes). Le scénario retenu fera ensuite l'objet d'études plus fines, avant une enquête d'utilité publique pour les premiers travaux, "envisageables en 2016".

Nantes Métropole

Élargissement du périphérique : le bruit d'abord !

L'atmosphère est tendue à la salle festive de Nantes nord. En cause ? Une réflexion menée par l'État sur l'élargissement du périphérique nord, entre les portes de Rennes et d'Orvault.



Emmanuel Aubry, conseiller général répond aux questions du public.

Les citoyens ont été invités, hier, à une concertation publique. Deux hypothèses sont envisagées : la création d'une voie auxiliaire d'entre-croisement dans chaque sens qui conservera une petite bande d'arrêt d'urgence ou l'ouverture à la circulation des bandes d'arrêt d'urgence existantes aux heures de pointes.

« Sans aménagement, les problématiques de fonctionnement identifiées actuellement s'aggravent à l'horizon 2035 », explique Damien Courbe, maître d'ouvrage pour la Dreal (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement) et d'argumenter « avec l'évolution des territoires, les infrastructures, l'augmentation de la population, et donc un accroissement de la circulation ». Les synoptiques projetés révèlent des chiffres et pourcentages, des études conduites sur l'environnement notamment dans la Vallée du Cens. Les citoyens d'Orvault se sont déplacés en masse derrière leur maire, Joseph Parpaillon, qui donne le ton : « Vous menez une enquête pendant un an sur le milieu naturel, contre une analyse de 24 heures sur le bruit occasionné ! Et les humains, vous vous en préoccupez ? » et d'interpeller le conseiller général, Emmanuel Aubry : « 15 000 personnes habitent le secteur et souhaitent une réponse face au bruit ! Fluidifier le trafic, c'est du bruit en plus ! Nous vous demandons de prendre en compte les protections phoniques. »

La réglementation fixe les valeurs minimales de protection acoustique au-dessus de 60 décibels. « La mesure du bruit a été réalisée sur une période de 24 heures, le mardi et le jeudi, jours les plus représentatifs d'une circulation moyenne annuelle », explique Emmanuel Aubry, conseiller général. Selon les premières études, deux maisons avoisinant le périphérique seraient concernées par les nuisances sonores, ce que démentent les habitants, qui, victimes de cette pollution n'arrivent plus à vendre leur bien.

Pot de fer contre pot de terre, c'est le sentiment vécu dans la salle, surtout après la réponse d'un membre de la Dreal : « 65 décibels, ce n'est qu'une réunion avec des gens qui parlent ». À l'écoute des revendications des habitants, le conseiller général souhaiterait « une cartographie plus précise avec les scénarios vents et les scénarios jours, pour avancer sur ces sujets. »

De son côté Nantes Métropole est favorable à l'hypothèse d'une voie d'entrecroisement qui intégrerait des aménagements pour atténuer le bruit. Le coût de cette option est estimé à 11 millions d'euros contre 12 millions pour la seconde proposition. Une économie qui sera injectée dans des travaux d'isolations ? La suggestion est d'ores et déjà lancée par le maire d'Orvault.

Paul Jouin a « le nez sur le périphérique »



Paul Jouin, membre du conseil du quartier, habite au Bois Raguenet.

« Nous nous battons depuis tant d'années sur la question du bruit. Ce n'est pas en améliorant la circulation qu'il y aura moins de bruit. J'habite depuis 37 ans, rue du Pré aux Boufs et j'ai le nez sur le périphérique ! Lorsque nous avons emménagé, c'était au printemps et le périphérique n'existait pas. Nous profitons du calme du jardin. Ça, c'était avant l'arrivée des bulldozers et la construction du périphérique. »

À cette époque, il n'y avait aucune réglementation sur les nuisances sonores. Le bruit est insupportable, surtout lorsque les vents dominants s'engouffrent dans la percée de la Vallée du Cens et viennent heurter de plein fouet le Bois Raguenet, mais ils n'en tiennent pas compte.

Le Pont CD42 provoque un bruit énorme, qui fait écho sur le Bois Raguenet. Les moteurs des camions dépassent les protections phoniques ! J'espérais la construction de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Ainsi la route de Rennes et de Paris aurait été soulagée, car la route de l'Estuaire entraîne les poids lourds !

Et qu'en sera-t-il de l'écotaxe, qui accélèrera les échanges nord-sud ? C'est par la route des ports que les transporteurs passeront... »

Élargissement du périphérique nord : précision

Dans notre édition du samedi 28 juin, un article relatait la réunion publique concernant l'élargissement du périphérique nantais, entre les portes de Rennes et d'Orvault. Nous donnions la parole à Emmanuel Aubry. La pré-

fecture précise qu'il est secrétaire général de la préfecture et représentait donc l'État, aux côtés de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal), lors de cette réunion.