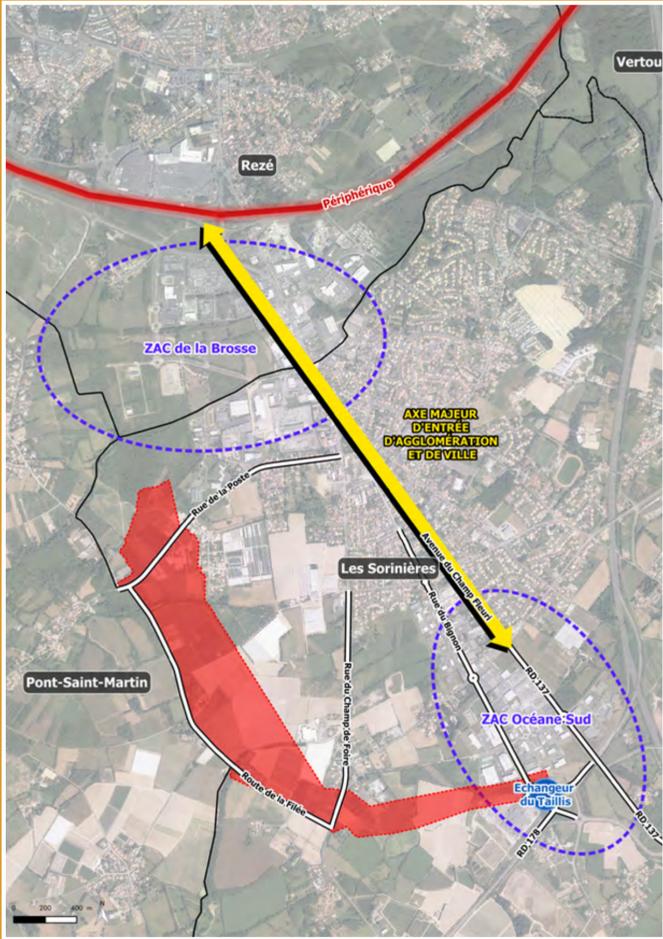


# CONTOURNEMENT ROUTIER DU CENTRE-VILLE DES SORINIÈRES

Concertation préalable du 11 mars au 8 avril 2019

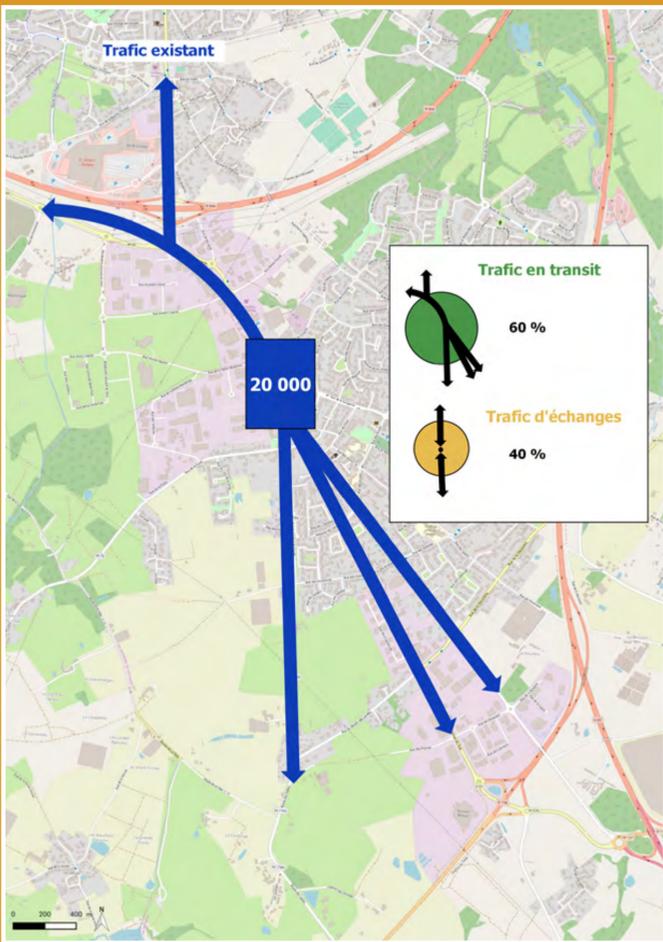


Nantes Métropole a décidé d'engager des études préalables pour le **projet de contournement routier des Sorinières**, afin d'améliorer les conditions de circulation du centre-ville.

Avant toute approbation de programme et d'enveloppe financière, le projet de réalisation du contournement des Sorinières doit faire l'objet d'une **concertation préalable** qui permettra :

- > de répondre aux interrogations des habitants et des usagers ;
- > d'enrichir le projet en intégrant au mieux les besoins et les attentes des parties prenantes du projet pour construire une (des) solution(s) partagée(s).

## Situation actuelle



L'axe d'entrée dans l'agglomération nantaise par le sud est historiquement constitué par la VM voie métropolitaine (ancienne RN et RD) 137. Cet **axe majeur d'entrée d'agglomération et de ville**, traverse de part en part le centre-ville des Sorinières, pour irriguer Rezé, puis rejoindre Nantes. Aujourd'hui, le développement urbain du centre-ville des Sorinières, qui s'est sensiblement accéléré ces deux dernières décennies, a profondément changé la physionomie et le fonctionnement de la ville.

Dans le même temps, le développement des territoires situés au sud de la Métropole, mais ne faisant pas partie de cette dernière tout en étant à l'intérieur de l'aire urbaine nantaise, ont conduit à un accroissement significatif des flux routiers, notamment des déplacements domicile-travail, supportés quotidiennement par cette voie pénétrante.

De plus, la VM 137 demeure à ce jour une voie d'accès privilégiée vers les zones d'activités économiques situées au nord des Sorinières et au sud de Rezé.

En témoigne le trafic supporté quotidiennement par la VM 137 : **20 000 véhicules/jour dont 3% de poids lourds** (mesures 2018) :

- > **60% de ce flux est en transit** (en traversée du centre-ville des Sorinières) ;
- > **40% de ce flux est en trafic d'échanges** (originaire ou destination du centre-ville).

## Objectifs poursuivis

Ce flux important de véhicules, générateur de nuisances pour les populations riveraines, s'accommode mal avec des usages apaisés dans le centre-ville (piétons, vélos, transport en commun). L'enjeu du projet est donc de favoriser les déplacements de proximité au sein de la centralité des Sorinières au dépens du trafic automobile de transit, nuisible à la qualité de vie des riverains et usagers du centre-ville.

Les objectifs poursuivis sont donc :

**Réduire les trafics dans le centre-ville des Sorinières** en déplaçant les flux de transit sur un axe routier de contournement.

**Améliorer le fonctionnement et le cadre de vie du centre-ville des Sorinières** grâce à la réduction des nuisances (espace public moins bruyant, moins pollués, moins congestionné).

# CONTOURNEMENT ROUTIER DU CENTRE-VILLE DES SORINIÈRES

## Diagnostics réalisés dans le périmètre d'étude

Des études ont été réalisées durant 12 mois, afin de mettre en évidence les principaux enjeux à prendre en compte dans le choix des tracés.



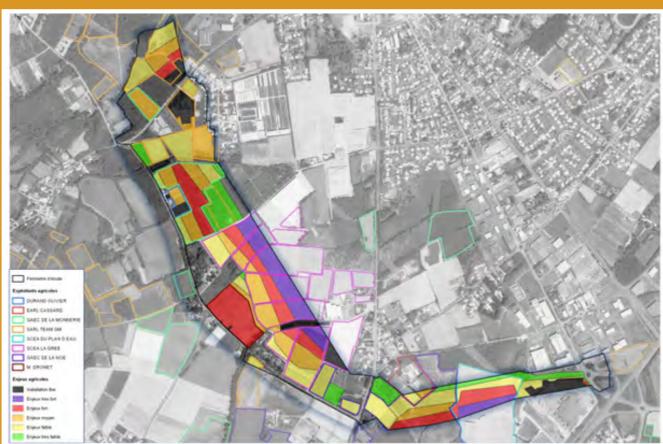
### Diagnostics environnementaux et techniques

Les enjeux biologiques ont été définis sur la base d'inventaires de terrain réalisés par des écologues entre les mois de décembre 2017 et septembre 2018.

Ces enjeux dépendent de la présence ou non de **cours d'eau**, d'**espèces protégées**, d'**habitats protégés**, de **continuités écologiques**, mais également d'**habitats remarquables** tels que les zones humides ou des milieux susceptibles d'accueillir une diversité d'habitats et d'espèces tels que les haies bocagères et les friches.

Les enjeux biologiques se concentrent tout particulièrement au Nord de la rue de la Poste où les milieux naturels recensés (zones humides, cours d'eau, plan d'eau, boisements,...) communiquent avec les espaces boisés du sud de la ZAC de la Brosse.

Sur le reste du périmètre des enjeux sont identifiés de manière plus ponctuelle au droit des cours d'eau (dont le ruisseau de la Filée), des milieux boisés et en friche. Ces milieux naturels constituent des habitats de refuge pour les espèces dans un secteur relativement ouvert et artificialisé par les activités du maraîchage.



### Diagnostic agricole

Les terres exploitées constituant les trois quart de la surface du périmètre d'étude : maraîchage, élevage, horticulture et activités équestres. Les enjeux agricoles sont donc particulièrement importants concernant le dessin des tracés.

Le diagnostic agricole a été réalisé sur la base d'un entretien individuel de chaque exploitant dont les objectifs étaient d'effectuer un état initial de leur exploitation à l'échelle du projet et au-delà, connaître leurs attentes et besoins vis-à-vis du projet et de ses impacts potentiels, et enfin, évaluer le tracé de moindre impact au regard de leur activité.

Les enjeux agricoles vont souvent au-delà d'une simple considération de surface perdue, avec des implications sur les pratiques et des conséquences sociales parfois importantes. Les limites des zones d'enjeux sur les parcelles sont ténues et dépendent notamment de la configuration de la surface perdue et de celle de la surface restant à exploiter.

### Diagnostic foncier

Le diagnostic foncier a été réalisé sur la base de données bibliographiques à partir desquelles nous avons pu déduire les enjeux des parcelles privées habitées :

- > Habitations situées de part et d'autre de la route de la Filée (y compris les habitations situées sur la commune de Pont-Saint-Martin) ;
- > Le village de « La Forêt » situé au nord-est du périmètre d'étude et accessible depuis la rue de la Poste ;
- > Le terrain des gens du voyage situé le long de la rue de la Poste ;
- > Une habitation située le long la rue du Champ de Foire (RD 178A).



Les enjeux ont été définis au regard des nuisances engendrées par le projet de contournement (nuisances liées au bruit, à la sécurité et au paysage), mais également au regard de la difficulté à mettre en œuvre des mesures compensatoires.

# CONTOURNEMENT ROUTIER DU CENTRE-VILLE DES SORINIÈRES

## Choix du tracé de moindre impact pour l'environnement



Dans le cadre de l'instruction réglementaire du projet (deuxième phase d'étude) et au regard du Code de l'Environnement, Nantes Métropole devra proposer un tracé de moindre impact environnemental, en appliquant la doctrine ministérielle « Eviter-Réduire-Compenser ».

A défaut, le choix d'un autre tracé devra être justifié au regard des autres enjeux (humains, techniques, économiques, ...)

À ce stade de l'étude, deux tracés de moindre impact environnemental sont retenus :

**1A – 2A – 3C et 1A – 2D – 3C.**

## Les tracés étudiés

Les tracés ont été définis en prenant en compte la hiérarchisation des enjeux biologiques, agricoles et fonciers sans priorisation de ces enjeux.

Les tracés peuvent être regroupés selon trois secteurs :

- > **Un secteur sud** situé entre la rue du Champ de Foire et le carrefour du Taillis (section sud, ancien projet du Département) : **tracés 1A et 1B**
- > **Un secteur nord** situé au nord de la rue de la Poste : **tracés 3A, 3B et 3C**
- > **Un secteur central** situé entre la rue de la Poste et la rue du Champ de Foire : **tracés 2A, 2B, 2C, 2D et 2E**



## Tableau d'aide à la décision

Tracés de moindre impact	Avantages	Inconvénients
<b>1A</b>	Réduction des impacts sur les exploitations agricoles	Impacts biologiques (non évitables)
<b>2A</b>	Absence de mise en péril des activités agricoles (impact quasi nul) Absence d'impacts majeurs sur les enjeux écologiques Evitement des nuisances sur le lotissement de la Forêt	Impacts sur le foncier privé situé le long de la route de la Filée
<b>2D</b>	Réduction des impacts sur le foncier situé route de la Filée Réduction des impacts sur les enjeux écologiques (en comparaison du tracé 2C)	
<b>3C</b>	Réduction des impacts sur les enjeux écologiques Réduction des impacts sur les activités équestres	Impact du carrefour sur l'entrée du village et les installations du centre équestre (à imputer au raccordement de la ZAC de la Brosse sur la rue de la Poste)

## Coûts estimatifs des tracés de moindre impact

À ce stade des études, le coût des tracés a été estimé sur la base de ratios relatifs aux :

- > mesures compensatoires environnementales (ouvrages hydrauliques, bassins de rétention des eaux pluviales, récréation de zones humides, replantation de haies,...)
- > mesures compensatoires liées au foncier (protection anti-bruit, compensation agricole,...)
- > coûts des travaux :

**Tracés 1A – 2A – 3C : 15,5 millions d'euros**

**Tracés 1A – 2D – 3C : 11,1 millions d'euros**

*Un pourcentage d'aléa a été appliqué sur ces montants et est lié entre autre au foncier maraîcher.*

## Calendrier prévisionnel

- > **Printemps 2019** : concertation préalable
- > **2020** : étude d'avant projet et dépôt des dossiers réglementaires
- > **2021** : enquête publique
- > **2023** : acquisitions foncières et fin des études
- > **2024-2025** : travaux
- > Objectif de mise en service : fin **2025**