

CONCERTATION DU 11 MARS AU 8 AVRIL



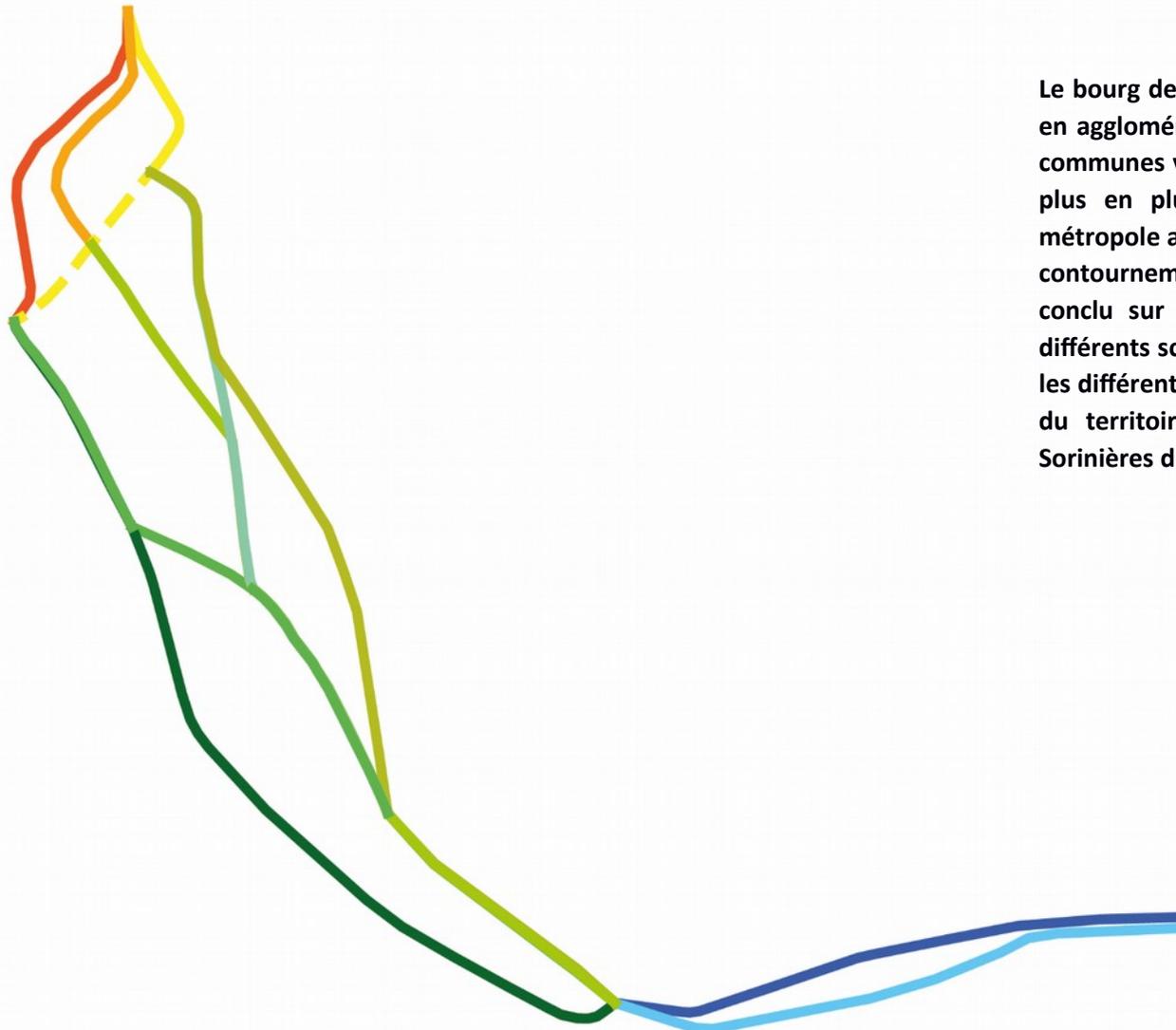
SOMMAIRE

1. DÉROULEMENT ET MODALITÉS DE LA
CONCERTATION

2. BILAN ET SYNTHÈSE DES AVIS

3. SYNTHÈSE DES RÉPONSES

4. CONCLUSION



Le bourg des Sorinières est traversé par la RD 137, axe majeur d'entrée en agglomération Nantaise. Le développement urbain de la ville et des communes voisines ainsi que l'augmentation du trafic routier génère de plus en plus de nuisances pour les riverains. De ce fait, Nantes métropole a engagé dès 2013 une étude d'opportunité afin de réaliser le contournement routier de la commune des Sorinières. Cette étude a conclu sur la nécessité de ce contournement et à l'élaboration de différents scénarios de tracés. Afin de présenter le bilan des diagnostics, les différents scénarios et de recueillir les avis de l'ensemble des acteurs du territoire une concertation a été menée sur la commune des Sorinières du 11 mars au 8 avril.

1. DÉROULEMENT ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION

1.1. Déroulement de la concertation

L'initiative de la concertation préalable a été arrêtée par le Conseil Métropolitain, Maître d'Ouvrage de l'opération, le 8 février 2019. Celle-ci est encadrée par l'article L.300-2 du code de l'urbanisme.

Nantes métropole et la ville des Sorinières ont souhaité mettre à disposition du public les études réalisées et recueillir l'avis de l'ensemble des acteurs du territoire.



Flyers et affichettes diffusés

1.2. Modalités de la concertation

Information du public :

Les résultats des premières études ont fait l'objet de réunions d'échanges en janvier 2019 avec les riverains directs, les agriculteurs concernés et le centre équestre.

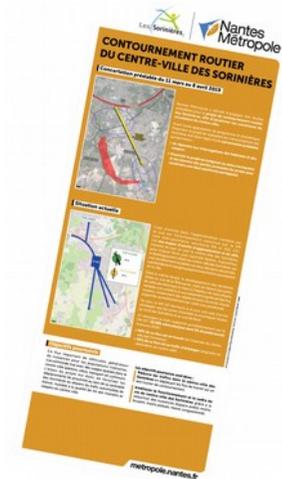
Durant la période de concertation une exposition a eu lieu à la mairie des Sorinières et au siège de Nantes Métropole.

Une notice explicative détaillée du projet présentant l'ensemble des diagnostics réalisés et les études de différents tracés étaient mis à la disposition du public sur les deux sites.

Afin de recueillir l'avis de l'ensemble des acteurs du territoire durant la concertation préalable un registre était disponible à la mairie des Sorinières ainsi qu'à la Métropole.

L'ensemble des documents et un registre de recueil des observations étaient également accessibles de façon dématérialisée sur un site internet.

De plus, une réunion publique a eu lieu le 20 mars aux Sorinières.



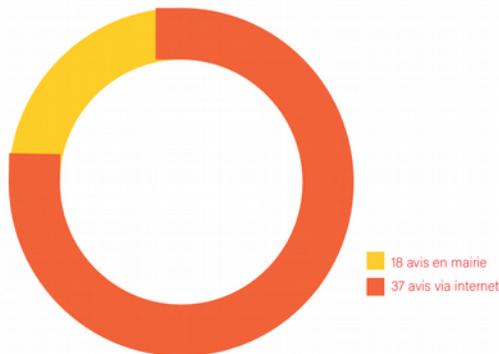
2. BILAN ET SYNTHÈSE DES AVIS

2.1. Données quantitatives

Une centaine de personnes était présente lors de la réunion publique, cette forte participation montre l'intérêt du public pour ce projet.

De plus, durant la période de concertation préalable, 55 avis ont été exprimés sur les registres: 18 avis ont été recueillis en mairie et 37 autres via le registre dématérialisé.

Moyen de participation et d'information



2.2. Retour sur la réunion publique

Lors de la réunion publique le projet a été reçu favorablement, considéré comme solution nécessaire pour apaiser la circulation dans le bourg en proposant une alternative pour les flux de transit.

Cependant, des inquiétudes ont été exprimées sur l'usage du contournement concernant la circulation des poids lourds (proximité du MIN) et la vitesse. Des questions ont également portés sur l'impact des tracés vis-à-vis de certains riverains et l'étude des compensations. Les tracés impactant les exploitations maraîchères posent en outre des questions économiques lourdes. On peut noter enfin un consensus sur la voie douce Route de la Filée et des propositions afin de développer parkings et incitations au covoiturage.

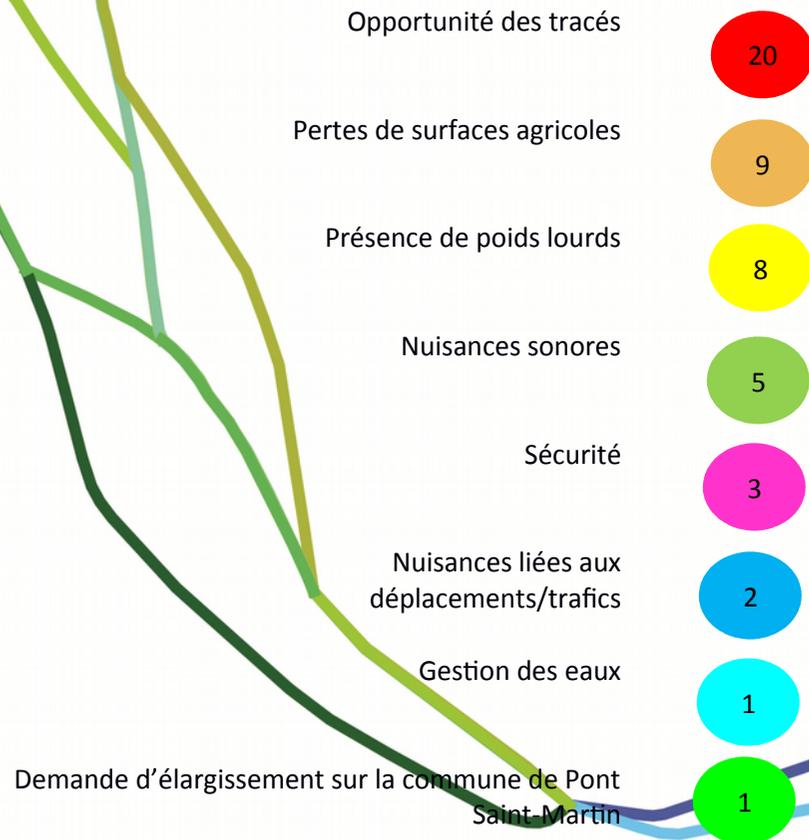
2.3. Analyse des avis

Dans les 55 contributions présentes sur les deux registres, sont exprimées à la fois des remarques sur l'opportunité des différents tracés, des inquiétudes et des questions plus spécifiques. Une vingtaine d'avis portent sur l'opportunité des tracés dont 10 concernant celui empruntant la route de la Filée. Il ressort de 9 avis l'expression d'inquiétude vis-à-vis de la perte de surface agricole. Trois des participants ont envoyé des éléments proposant des tracés alternatifs.

2. BILAN ET SYNTHÈSE DES AVIS

2.4. Préoccupations concernant le tracé

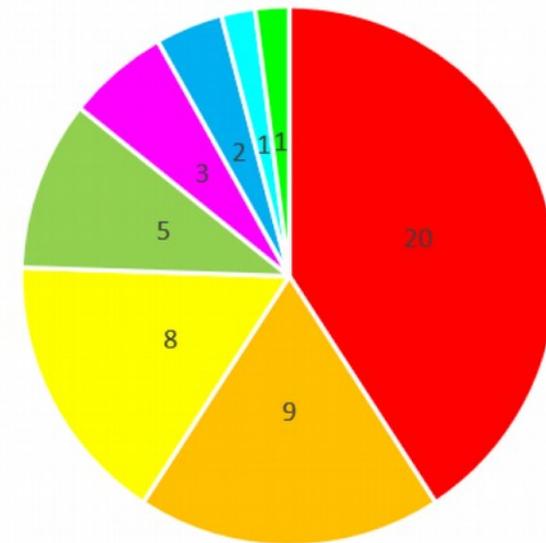
Les préoccupations évoquées par les participants par nombre de mentions



2.5. Autres préoccupations et avis

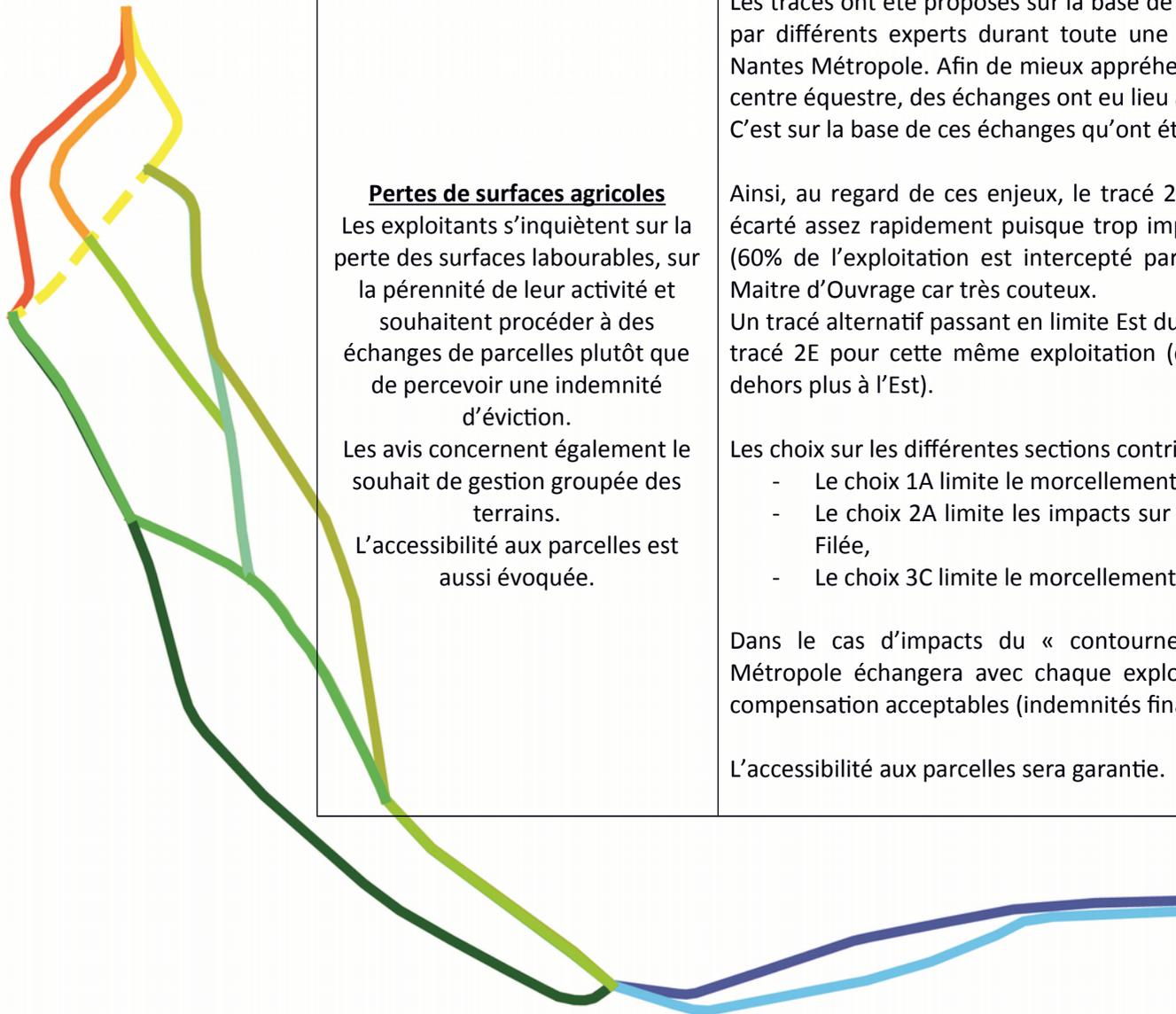
La concertation préalable a permis de mettre en exergue une demande d'installation de pistes cyclables sur la commune des Sorinières, de la nécessité du projet mais aussi d'un besoin immédiat de réponse concernant la circulation au sein du bourg.

Concernant le processus de concertation trois avis ont exprimés la volonté d'être à nouveau consulté.

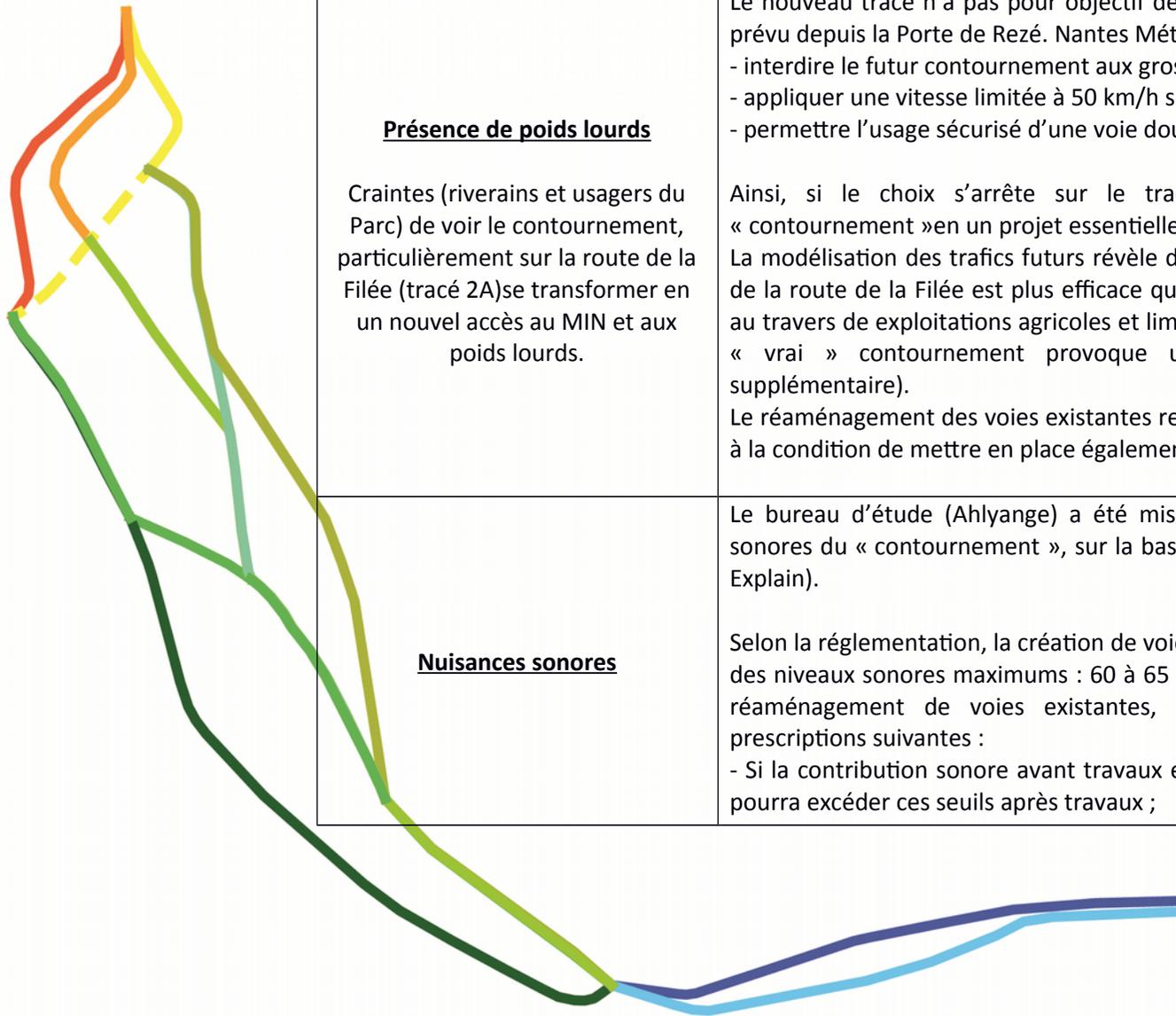


3. SYNTHÈSE DES RÉPONSES

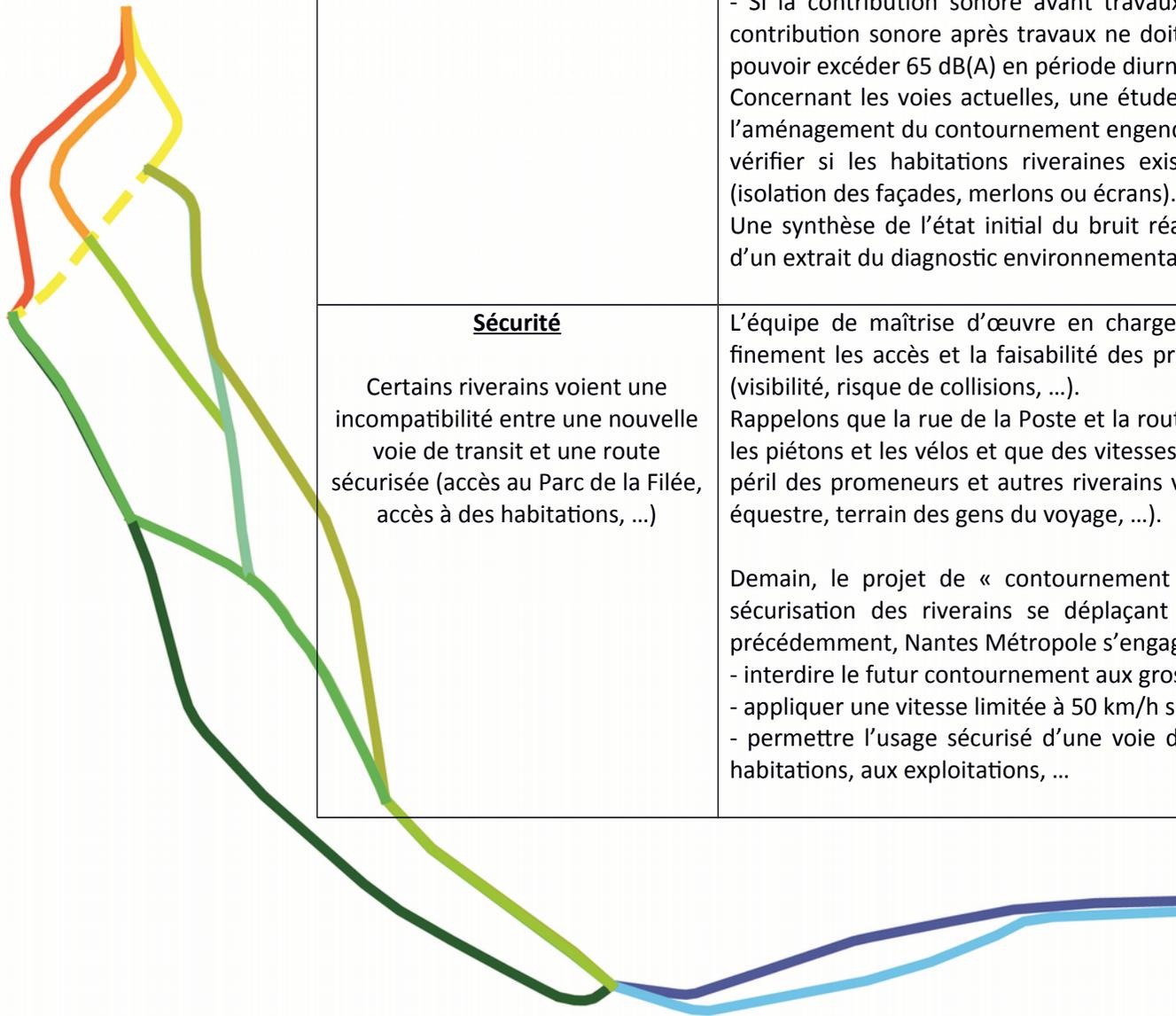
Contribution	Réponse
<p data-bbox="510 331 797 360"><u>Opportunité des tracés</u></p> <p data-bbox="450 403 864 504">De nombreux avis ont été émis sur les différents tracés (avantages et inconvénients de chaque tracé).</p> <p data-bbox="456 547 857 683">Certains participants s'étonnent également du choix des tracés de moindre impact et s'interrogent sur leur justification.</p> <p data-bbox="441 726 873 898">Plusieurs demandes ont été formulées pour faire de la route de la Filée une voie douce avec un contournement empruntant les tracés 2C, 2D ou 2E).</p> <p data-bbox="450 941 864 1077">Des contributeurs ont également proposé d'autres tracés alternatifs passant en limite Est du périmètre d'étude.</p>	<p data-bbox="898 225 2038 397">Les tracés de moindre impact environnemental ont été recherchés dans le but de répondre aux exigences réglementaires (dans la cadre de la réalisation des dossiers réglementaires : dossier Loi sur l'Eau, étude d'impact) ; sans quoi le choix du tracé est susceptible d'être réfuté par les services de l'État lors de l'instruction des dossiers au titre d'impacts trop importants sur l'écologie.</p> <p data-bbox="898 403 2038 539">Au regard des enjeux écologiques, il apparaît que les tracés 2A et 3C sont les moins impactants. Les impacts y sont limités puisque les tracés empruntent en grande partie des infrastructures existantes (rue de la Poste et route de la Filée). Cela limite également les effets de coupures des corridors écologiques.</p> <p data-bbox="898 545 2038 681">Les autres tronçons de la partie centrale impactent tous plus ou moins les milieux naturels en enjeu : création de nouvelles coupures, destruction de surfaces importantes de milieux naturels dont une partie sont des habitats protégés d'espèces protégées. Ils impactent également les exploitations agricoles.</p> <p data-bbox="898 726 2038 793">Le tracé 2D a été proposé pour ses moindres impacts en comparaison du tracé de 2C. Quant au tracé 2B, il a été écarté pour la modélisation car trop similaire au tracé 2A.</p> <p data-bbox="898 799 2038 971">Ce tracé 2D a été étudié comme solution alternative à la route de la Filée afin de comparer les résultats de la modélisation des trafics futurs entre une solution d'aménagement des voies existantes (2A) et une solution de contournement « dédié ». L'effet « aspirateur à voiture » ainsi créé n'est pas souhaitable, trafic et densité du maillage routier impactant alors plus lourdement les riverains.</p> <p data-bbox="898 1016 2038 1115">Une voie douce (piétons et cycles) accompagnera le futur contournement quel que soit le choix du tracé. Le positionnement de cette voie sera étudié par l'équipe de maîtrise d'œuvre suivant les contraintes d'accès et les connexions envisagées.</p>



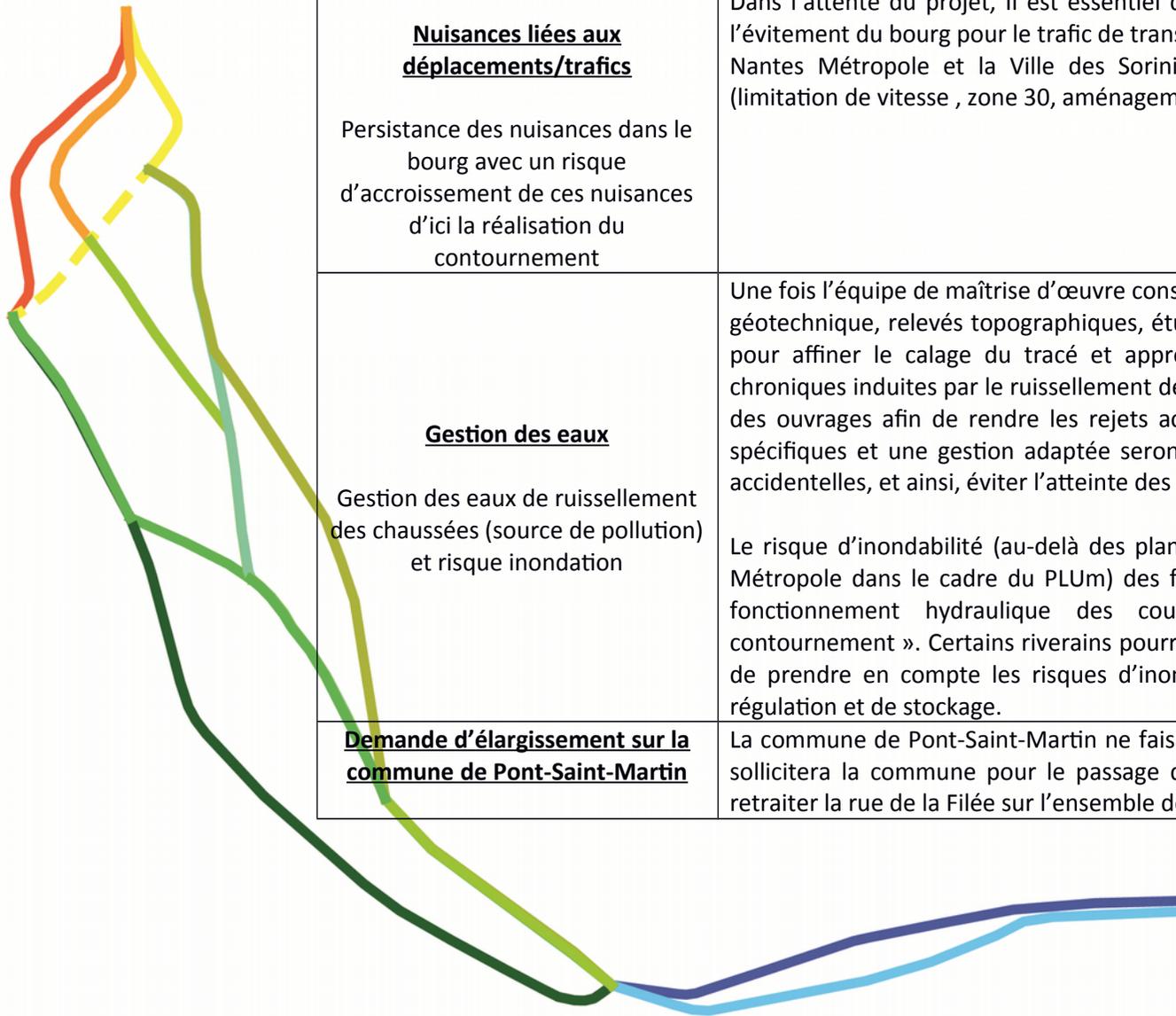
Contribution	Réponse
<p><u>Pertes de surfaces agricoles</u> Les exploitants s'inquiètent sur la perte des surfaces labourables, sur la pérennité de leur activité et souhaitent procéder à des échanges de parcelles plutôt que de percevoir une indemnité d'éviction. Les avis concernent également le souhait de gestion groupée des terrains. L'accessibilité aux parcelles est aussi évoquée.</p>	<p>Les tracés ont été proposés sur la base de diagnostics environnementaux et techniques réalisés par différents experts durant toute une année, et ce, en concertation avec les services de Nantes Métropole. Afin de mieux appréhender les impacts du projet sur le milieu agricole et le centre équestre, des échanges ont eu lieu avec Nantes Métropole et ARTELIA. C'est sur la base de ces échanges qu'ont été définis les « enjeux agricoles ».</p> <p>Ainsi, au regard de ces enjeux, le tracé 2E passant le plus à l'Est du périmètre d'étude a été écarté assez rapidement puisque trop impactant pour une exploitation agricole en particulier (60% de l'exploitation est intercepté par le périmètre d'étude) et non compensable par le Maître d'Ouvrage car très coûteux. Un tracé alternatif passant en limite Est du périmètre d'étude serait tout aussi impactant que le tracé 2E pour cette même exploitation (que l'on soit en limite du périmètre d'étude ou en dehors plus à l'Est).</p> <p>Les choix sur les différentes sections contribuent à limiter les impacts :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le choix 1A limite le morcellement des parcelles en déportant la voie au Nord, - Le choix 2A limite les impacts sur les exploitations par la réutilisation de la route de la Filée, - Le choix 3C limite le morcellement du centre équestre. <p>Dans le cas d'impacts du « contournement » sur certaines parcelles agricoles, Nantes Métropole échangera avec chaque exploitant/propriétaire afin de trouver des solutions de compensation acceptables (indemnités financières, échanges de parcelles, ...).</p> <p>L'accessibilité aux parcelles sera garantie.</p>



Contribution	Réponse
<p data-bbox="504 359 808 387"><u>Présence de poids lourds</u></p> <p data-bbox="459 432 857 639">Craintes (riverains et usagers du Parc) de voir le contournement, particulièrement sur la route de la Filée (tracé 2A) se transformer en un nouvel accès au MIN et aux poids lourds.</p>	<p data-bbox="896 217 2027 280">Le nouveau tracé n'a pas pour objectif de desservir le MIN l'accès pour les poids lourds étant prévu depuis la Porte de Rezé. Nantes Métropole s'engage à :</p> <ul data-bbox="896 288 1899 387" style="list-style-type: none"> - interdire le futur contournement aux gros tonnages, - appliquer une vitesse limitée à 50 km/h sur la rue de la Poste et la route de la Filée, - permettre l'usage sécurisé d'une voie douce <p data-bbox="896 432 2027 676">Ainsi, si le choix s'arrête sur le tracé 1A-2A-3C, il faudra requalifier le projet de « contournement » en un projet essentiellement de réaménagement des voies existantes. La modélisation des trafics futurs révèle d'ailleurs que le réaménagement des voies existantes de la route de la Filée est plus efficace que la réalisation d'un « vrai » contournement passant au travers de exploitations agricoles et limité à 70 km/h. Ce constat s'explique par le fait que le « vrai » contournement provoque un appel de trafic extérieur (trafic de transit supplémentaire). Le réaménagement des voies existantes reste efficace dans son objectif d'apaisement du bourg à la condition de mettre en place également des restrictions dans le bourg des Sorinières.</p>
<p data-bbox="542 959 770 987"><u>Nuisances sonores</u></p>	<p data-bbox="896 794 2027 893">Le bureau d'étude (Ahlyange) a été missionné pour réaliser une modélisation des impacts sonores du « contournement », sur la base des trafics futurs (modélisés par le bureau d'étude Explain).</p> <p data-bbox="896 938 2027 1074">Selon la réglementation, la création de voies nouvelles devra respecter (dans le cadre du projet) des niveaux sonores maximums : 60 à 65 dB(A) en journée et 55 dB(A) de nuit. Dans le cas du réaménagement de voies existantes, le niveau sonore résultant devra respecter les prescriptions suivantes :</p> <ul data-bbox="896 1082 2027 1145" style="list-style-type: none"> - Si la contribution sonore avant travaux est inférieure aux seuils cités précédemment, elle ne pourra excéder ces seuils après travaux ;



Contribution	Réponse
	<p>- Si la contribution sonore avant travaux est supérieure aux seuils cités précédemment, la contribution sonore après travaux ne doit pas dépasser la valeur existant avant travaux, sans pouvoir excéder 65 dB(A) en période diurne et 60 dB(A) en période nocturne.</p> <p>Concernant les voies actuelles, une étude d'impact acoustique sera réalisée afin de vérifier si l'aménagement du contournement engendre une augmentation significative du trafic routier et vérifier si les habitations riveraines existantes auront besoin d'une protection acoustique (isolation des façades, merlons ou écrans).</p> <p>Une synthèse de l'état initial du bruit réalisé par Alhyange est présentée en annexe. Il s'agit d'un extrait du diagnostic environnemental et technique rédigé par ARTELIA.</p>
<p><u>Sécurité</u></p> <p>Certains riverains voient une incompatibilité entre une nouvelle voie de transit et une route sécurisée (accès au Parc de la Filée, accès à des habitations, ...)</p>	<p>L'équipe de maîtrise d'œuvre en charge du VRD (Voiries, Réseaux, Divers) étudieront plus finement les accès et la faisabilité des profils de voies en particulier au regard de la sécurité (visibilité, risque de collisions, ...).</p> <p>Rappelons que la rue de la Poste et la route de la Filée ne sont aujourd'hui pas sécurisées pour les piétons et les vélos et que des vitesses excessives sont pratiquées sur ces voies au risque et péril des promeneurs et autres riverains voulant circuler dans ces secteurs (activité du centre équestre, terrain des gens du voyage, ...).</p> <p>Demain, le projet de « contournement » apportera une attention toute particulière à la sécurisation des riverains se déplaçant en modes doux (vélos, piétons). Comme évoqué précédemment, Nantes Métropole s'engage à :</p> <ul style="list-style-type: none"> - interdire le futur contournement aux gros tonnages, - appliquer une vitesse limitée à 50 km/h sur la rue de la Poste et la route de la Filée, - permettre l'usage sécurisé d'une voie douce permettant d'accéder au Parc de la Filée, aux habitations, aux exploitations, ...



Contribution	Réponse
<p><u>Nuisances liées aux déplacements/trafics</u></p> <p>Persistance des nuisances dans le bourg avec un risque d'accroissement de ces nuisances d'ici la réalisation du contournement</p>	<p>Dans l'attente du projet, Il est essentiel de prévoir dès maintenant des solutions permettant l'évitement du bourg pour le trafic de transit et le ralentissement des voitures au sein du bourg. Nantes Métropole et la Ville des Sorinières réfléchissent aux solutions les plus adaptées (limitation de vitesse , zone 30, aménagement de voirie contraignant la circulation, etc...).</p>
<p><u>Gestion des eaux</u></p> <p>Gestion des eaux de ruissellement des chaussées (source de pollution) et risque inondation</p>	<p>Une fois l'équipe de maîtrise d'œuvre constituée, des études techniques seront réalisées (étude géotechnique, relevés topographiques, étude des sols, étude de gestion des eaux pluviales, ...) pour affiner le calage du tracé et appréhender les éventuelles contraintes. Les pollutions chroniques induites par le ruissellement des eaux pluviales sur les chaussées seront traitées par des ouvrages afin de rendre les rejets acceptables par les milieux récepteurs. Des ouvrages spécifiques et une gestion adaptée seront mis en place pour intervenir en cas de pollutions accidentelles, et ainsi, éviter l'atteinte des milieux récepteurs.</p> <p>Le risque d'inondabilité (au-delà des plans de prévention et des études réalisées par Nantes Métropole dans le cadre du PLUm) des futures chaussées sera étudié, et ce, en lien avec le fonctionnement hydraulique des cours d'eau potentiellement traversés par le « contournement ». Certains riverains pourront être consultés comme personnes ressources afin de prendre en compte les risques d'inondation locaux et ainsi de prévoir des ouvrages de régulation et de stockage.</p>
<p><u>Demande d'élargissement sur la commune de Pont-Saint-Martin</u></p>	<p>La commune de Pont-Saint-Martin ne faisant pas partie de l'agglomération, Nantes Métropole sollicitera la commune pour le passage d'une convention d'aménagement qui permettra de retraiter la rue de la Filée sur l'ensemble de l'emprise publique.</p>

4. CONCLUSION : APPORT DE LA CONCERTATION PAR RAPPORT AU PROGRAMME

Les avis émis lors de la concertation permettent de conforter le choix de tracé préservant au maximum les surfaces agricoles et répondant ainsi aux inquiétudes manifestées par les exploitants agricoles. Ce tracé réutilisant la route de la Filée est également le scénario de moindre impact environnemental.

Les inquiétudes des habitants riverains sont prises en compte en amendant le programme d'aménagement par :

- L'interdiction du contournement aux poids lourds (limitation de tonnage à 3,5T)
- Le maintien de la limitation de la vitesse à 50 km/h sur la rue de la Poste et la rue de la Filée ; seule la voie nouvelle sans intersection ni débouché pourra être autorisée à 70 km/h
- La réalisation d'aménagement spécifique aux intersections des voies secondaires et des sorties riveraines, permettant de limiter la vitesse et sécuriser les accès.
- La poursuite de l'évaluation des nuisances sonores et l'intégration au projet de mesures compensatoires permettant de les réduire (mise en place de protections de façades, merlons ; etc.)

Certains riverains ont fait mention de leur volonté de contribuer à l'alimentation des diagnostics et/ou de participer, sur le mode de la co-construction. Ils souhaitent également une concertation avec les élus à toutes les étapes du projet.

Les éléments apportés par certains riverains, sous forme de notes ou rapports détaillés seront étudiés et pris en compte au moment de la deuxième phase de l'étude (phase réglementaire).

Sous couvert de Nantes Métropole, le bureau d'études ARTELIA, en charge de la rédaction des dossiers réglementaires, se rapprochera des personnes ressources du territoire afin d'affiner son diagnostic.

Une fois le tracé validé et dans le cadre de la 2e phase de l'étude, les riverains et les exploitants potentiellement impactés de manière indirecte ou directe par le projet de contournement seront rencontrés. Des étapes de négociation pourront être nécessaires.

Autre éléments de la concertation (hors programme)

Dans l'attente de la réalisation du projet, il est important de prévoir dès maintenant des solutions incitant à l'évitement du bourg pour le trafic de transit et favorisant le ralentissement des voitures au sein du bourg.

Hors programme, afin d'optimiser le contournement, des restrictions de circulation devront être mises en œuvre dans le bourg des Sorinières.

