



**PRÉFET
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

DOSSIER DE PRESSE

Périphérique Nantais

6 juin 2023





- SOMMAIRE -

- 1** Complexe de Bellevue : bilan de la concertation et choix de la solution retenue
- 2** Périphérique Nord : fin des travaux entre les portes de Rennes et Orvault
- 3** Pont de Cheviré : voies d'entrecroisement (VE) et Voies Réservées aux Transports en Commun (VRTC)
- 4** Transformation de la VRTC en voie réservée au covoiturage (VR2+) sur l'A83
- 5** Cartographie unifiée des projets VRTC et VR2+ sur l'agglomération nantaise
- 6** Observatoire du bruit du périphérique nantais : campagne de mesures 2022
- 7** Porte de Gesvres : avancement des travaux

LES ACTEURS

↳ Les gestionnaires

L'exploitation au quotidien du périphérique est assurée par la Direction interdépartementale des routes Ouest (DIR Ouest) sur la partie du réseau routier national non concédée, et par VINCI Autoroutes sur le réseau concédé.

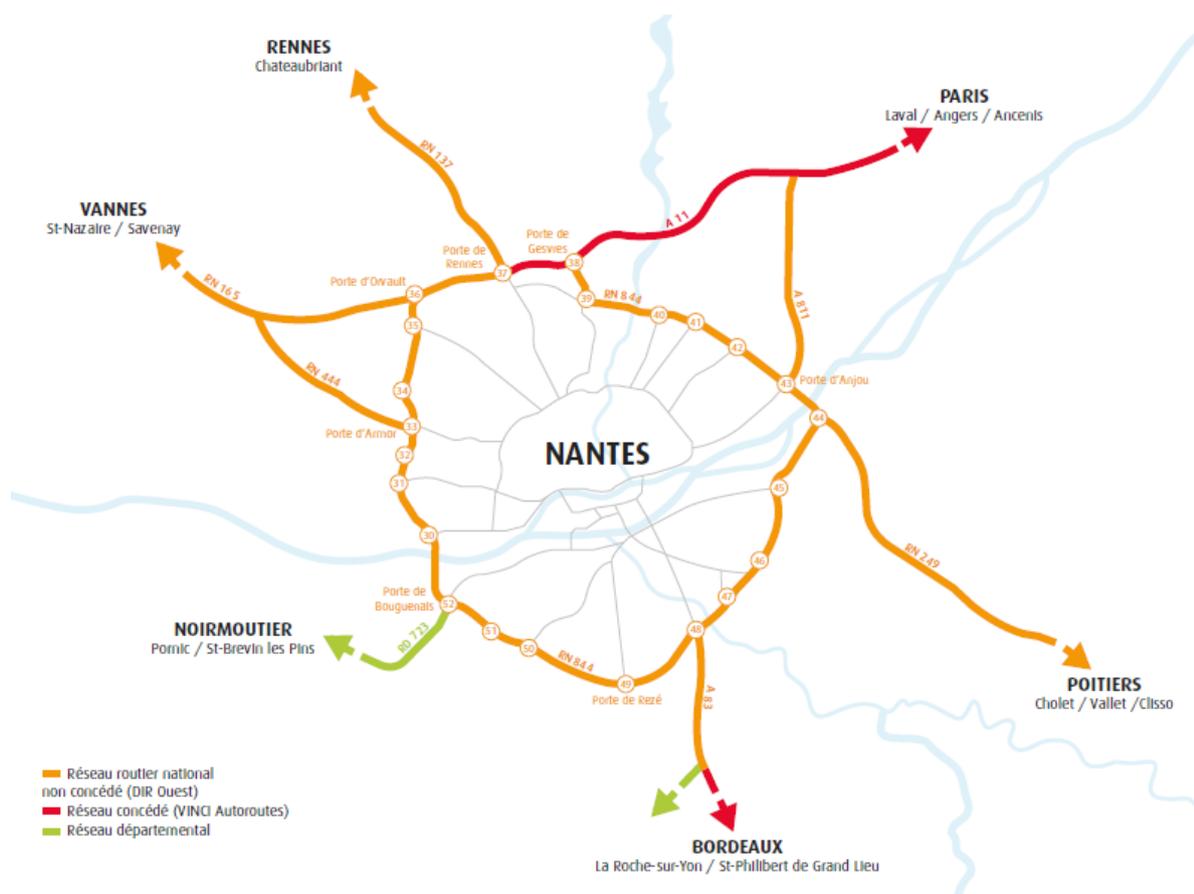
↳ Les porteurs de projets

La maîtrise d'ouvrage des opérations d'investissement est assurée par la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) des Pays de la Loire pour les grands projets, VINCI Autoroutes pour les opérations sur le réseau concédé (A11), la DIR Ouest pour les opérations directement liées à l'exploitation et à la modernisation du réseau, et Nantes Métropole sur certaines portes pour des aménagements d'intérêt local. La DIR Ouest assure également la maîtrise d'œuvre des projets portés par les services de l'État.

La Direction départementale des territoires et de la mer de Loire-Atlantique (DDTM44) assure le pilotage de l'observatoire du bruit du périphérique ainsi que celui du projet de gestion des crises, dont la gestion des alertes inondation du périphérique est.

↳ Les partenaires de l'État

Le comité de pilotage du périphérique nantais, présidé par le préfet de la région Pays de la Loire, réunit les représentants de Nantes Métropole, du Conseil départemental de Loire-Atlantique et de la Région des Pays de la Loire. Les collectivités membres du comité de pilotage participent à la définition et aux financements des projets.



↙ COMPLEXE DE BELLEVUE CHOIX DE LA SOLUTION RETENUE



LA CONCERTATION PUBLIQUE

Le projet d'aménagement du complexe de Bellevue a fait l'objet d'une concertation publique réglementaire du 15 novembre au 22 décembre 2021, organisée par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) des Pays-de-la-Loire, maître d'ouvrage, en partenariat avec Nantes Métropole.

Cette concertation a connu un vif succès avec plus de 26 000 visiteurs sur le site internet dédié et plus de 350 observations déposées.

L'ÉTUDE DES AMÉNAGEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Dans son bilan de la concertation publié le 17 mars 2022, le maître d'ouvrage a retenu les observations exprimées lors de la concertation et a donné sa préférence pour la variante 2 bis, qui répond aux objectifs du projet et offre les opportunités les plus intéressantes dans les réflexions à engager sur le report modal. Cette solution doit aussi être complétée par d'autres aménagements suite aux différentes demandes exprimées lors de la concertation.

Aussi, le maître d'ouvrage a réalisé pendant toute l'année 2022, en relation étroite avec Nantes Métropole des études portant sur les mobilités actives (voie mixte piétons-cycles), l'amélioration des systèmes d'échanges des portes du Vignoble et d'Anjou, les Voies Réservées aux Transports en Commun (VRTC) et les aires de covoiturage.

CARACTÉRISTIQUES DE LA SOLUTION 2BIS

- Ouvrage de franchissement de la Loire à 3 voies.
- Bretelle à 2 voies entre l'A811 et le périphérique intérieur.
- Voie d'entrecroisement entre les portes de Carquefou et Sainte-Luce.
- Troisième voie de circulation entre les portes de Sainte-Luce et du Vignoble.
- Entrée à 2 voies de la RN249 porte du Vignoble, vers le périphérique extérieur.

LE CHOIX DE LA SOLUTION RETENUE

Le comité de pilotage du périphérique nantais se réunit le 6 juin pour valider la variante à retenir pour l'aménagement du complexe de Bellevue, ainsi que les aménagements complémentaires, sous réserve d'en confirmer l'opportunité. Le maître d'ouvrage pourra élaborer sur cette base le dossier d'étude préalable de cette solution.

AMÉNAGEMENTS COMPLÉMENTAIRES PROPOSÉS PAR LE COPIL

- Mobilités actives: voie mixte (piétons-cycles) de 4 mètres de large entre la porte du Vignoble et le boulevard de la Prairie de Mauves.
- Amélioration du système d'échanges porte d'Anjou.
- Amélioration du système d'échanges porte du Vignoble.
- Voies Réservées aux Transports en Commun (VRTC):
 - o Entre les 2 giratoires de la porte d'Anjou.
 - o En périphérique extérieur entre les portes du Vignoble et d'Anjou.
 - o En périphérique intérieur entre les portes de Carquefou et du Vignoble.
- Aires de covoiturage portes du Vignoble et d'Anjou.

LE COÛT DU PROJET

Le coût de la variante 2 bis est de **117 M€ TTC**.

Selon les options retenues par le COPIL, le coût des aménagements complémentaires pourrait être de 22 M€ TTC.

Si l'opportunité des aménagements complémentaires est bien vérifiée au stade de l'étude préalable et qu'ils sont retenus, le coût du projet d'aménagement du complexe de Bellevue pourrait être porté à **139 M€ TTC**.

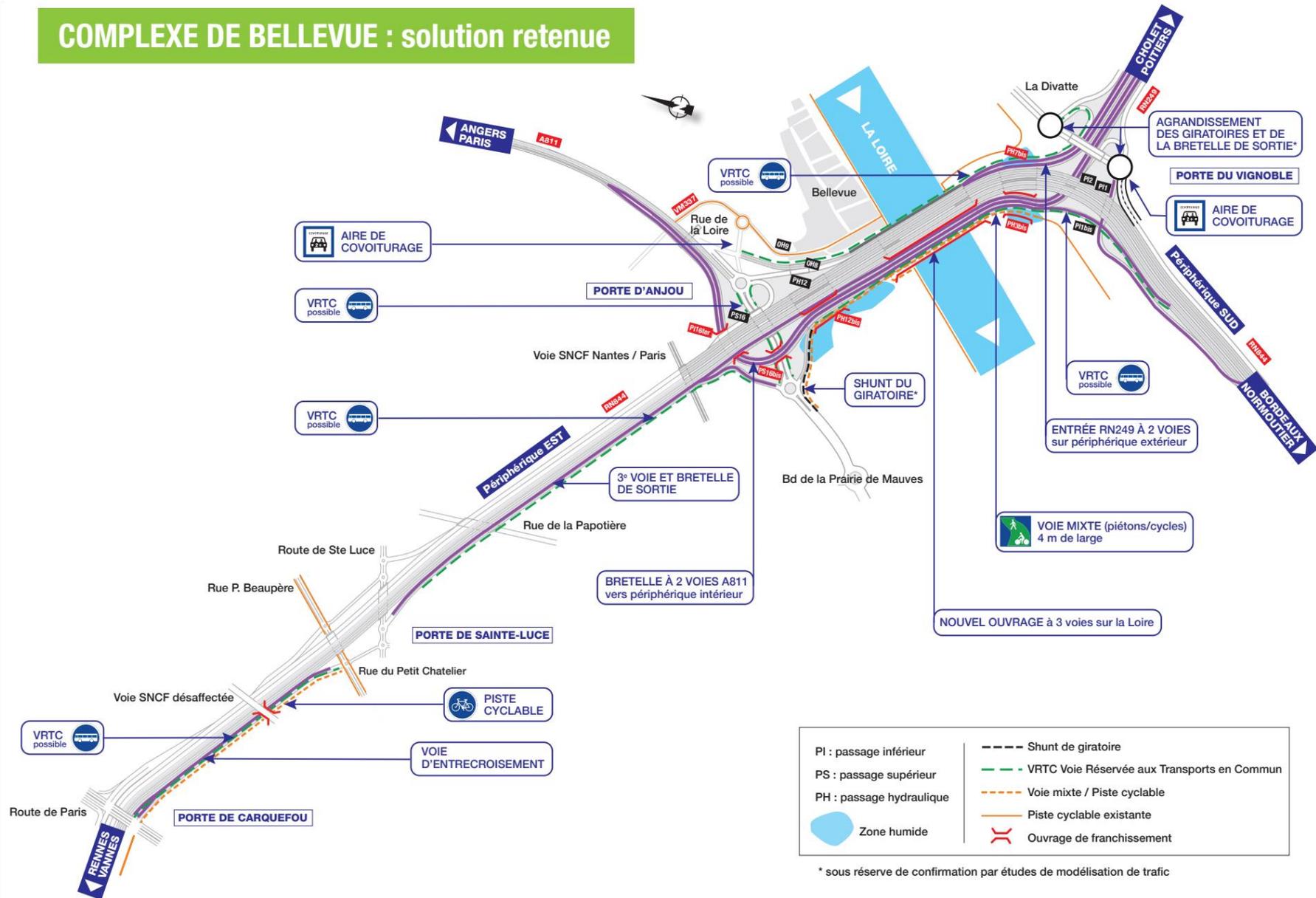
Maître d'ouvrage : DREAL Pays de la Loire

Montant opération : de 117 à 139 M€ selon les options retenues

Calendrier :

- o Étude préalable de la solution retenue : 2023-2024
- o Dossiers réglementaires préalables aux enquêtes publiques : 2024-2025
- o Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et à l'autorisation environnementale: 2025-2026

COMPLEXE DE BELLEVUE : solution retenue



↳ PÉRIPHÉRIQUE NORD ENTRE LES PORTES DE RENNES ET ORVAULT

Suite à la mise en service des voies d'entrecroisement sur le périphérique nantais entre les portes de Rennes et Orvault en 2020, les derniers travaux de mise en œuvre des mesures compensatoires environnementales ont été achevés en 2022.

L'ouvrage de franchissabilité piscicole du Cens vise à améliorer le passage des poissons en proposant une pente et une rugosité adaptées.

L'ouvrage a été livré en fin d'année 2022.



Des parcelles du bois du Plessis font l'objet d'une **obligation réelle environnementale (ORE)** entre l'État et le propriétaire.

Les travaux d'abattage d'arbres et débardage, préconisés par l'ONF, visent à améliorer les capacités d'accueil de l'avifaune du boisement par la diversification des essences.

Le mode opératoire retenu pour le chantier a mobilisé des chevaux de trait, pour une exploitation respectueuse des sols et des peuplements forestiers.



Maître d'ouvrage : DREAL Pays de la Loire

Montant opération : 1,5 M€ (études) / 13,8 M€ (travaux)

Calendrier :

- Concertation : 2014
- Étude de la solution retenue : février 2016
- Fin des travaux : 2022

Financement des travaux :

- État : 7,55 M€
- Nantes Métropole : 6,25 M€ avec le soutien financier du Département de Loire-Atlantique d'un montant de 3,5 M€



PONT DE CHEVIRÉ

Voies d'entrecroisement (VE) et Voies Réservées aux Transports en Commun (VRTC)

LES PROJETS D'AMÉNAGEMENT

Plusieurs projets d'aménagement du périphérique ouest sont actuellement portés par les services de l'État.

Dans les prochaines années, des chantiers vont se succéder afin de réaliser deux types d'aménagements :

> **Des voies d'entrecroisement**, qui permettent de prolonger une bretelle d'insertion jusqu'à la bretelle de sortie de l'échangeur suivant.

L'objectif de ce type de voie est triple :

- Améliorer la sécurité routière sur ces secteurs, particulièrement accidentogènes : les risques de collision lors des remontées de files en queue de bouchon sont fréquents, car ils peuvent surprendre les usagers de la route. Ces risques sont plus importants sur les grands axes (2x2 voies) compte tenu des vitesses pratiquées.
- Réduire le risque de congestion et de ralentissement sur le périphérique et sur les voies d'insertion.
- Améliorer les conditions de mobilité sur l'agglomération, plus particulièrement autour du franchissement ouest de la Loire, ainsi que réduire l'impact des déplacements sur l'environnement et la santé humaine.

Le projet prévoit en outre la mise aux normes de l'assainissement routier dans le secteur considéré (dispositifs de collecte et de traitement des eaux avant rejet dans le milieu naturel).

> **Des Voies Réservées aux Transports en Commun (VRTC)**, aménagées sur l'emprise de la bande d'arrêt d'urgence, afin de permettre aux cars et bus de circuler en période de congestion.

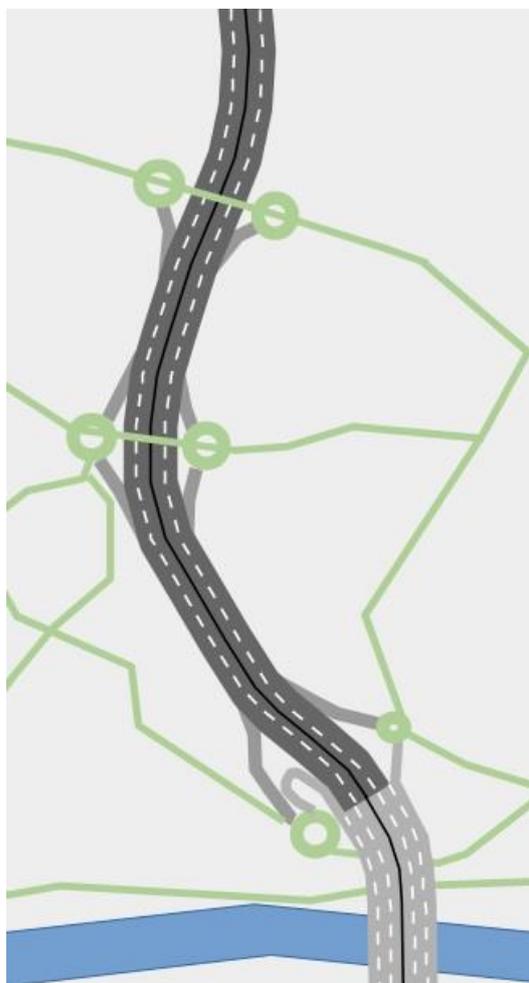
- L'aménagement de la bande d'arrêt d'urgence en VRTC doit permettre aux transports en commun réguliers de pouvoir améliorer leurs performances et leur attractivité. Cela contribuera notamment à assurer leur régularité horaire ainsi qu'à réduire leur temps de parcours sur des secteurs particulièrement congestionnés.
- Cependant cette voie n'est pas une voie de bus classique, elle reste une bande d'arrêt d'urgence. Cela signifie qu'en cas de nécessité un véhicule en détresse peut s'y arrêter. La circulation sur la VRTC aura sa réglementation propre pour assurer la sécurité des véhicules arrêtés et des services d'intervention (vitesse réduite...).
- Ce type d'aménagement a été mis en service depuis août 2022 sur l'A83.

AU NORD DU PONT DE CHEVIRÉ

Le projet prévoit la réalisation de 4 voies d'entrecroisement :

- En sens intérieur entre la porte de l'Estuaire et la porte de Saint-Herblain (longueur 815 m) et entre la porte de Saint-Herblain et la porte d'Atlantis (645 m).
- En sens extérieur entre ces mêmes portes dans l'autre sens.

Le coût total de la première phase de l'opération (création des deux voies d'entrecroisement en sens intérieur) est estimé à 4,9 M€.



Avant travaux

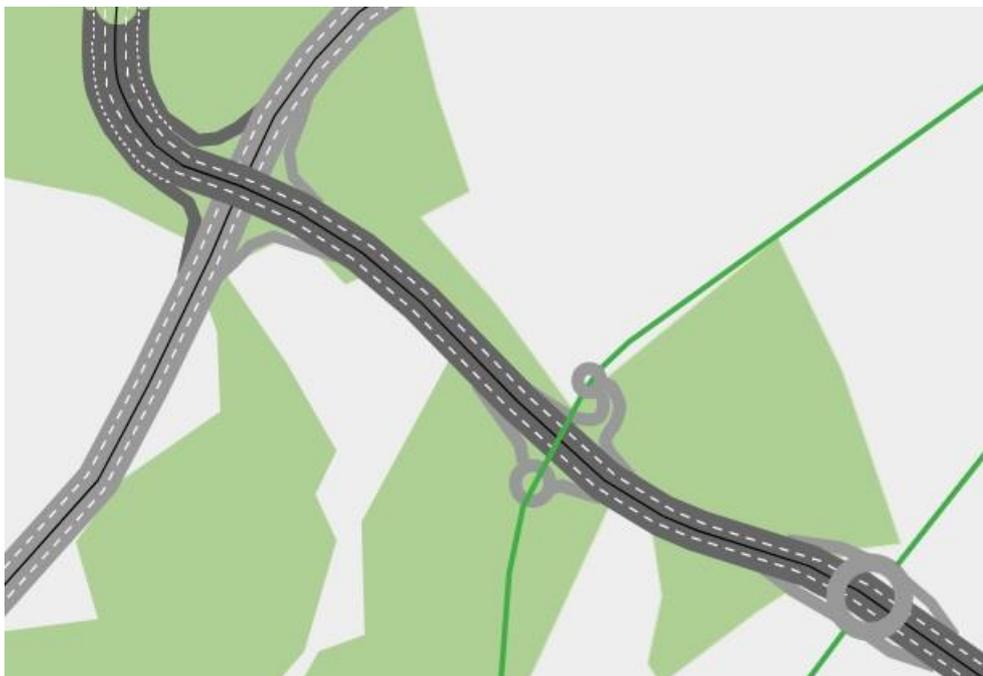


Après travaux

AU SUD DU PONT DE CHEVIRÉ

Le projet prévoit la réalisation de 2 voies d'entrecroisement et de 2 voies réservées aux transports en commun :

- Les voies d'entrecroisement sont prévues en sens intérieur entre la porte de Retz et la porte de Grand-Lieu et entre la porte de Grand-Lieu et la porte de Bouguenais.
- Les VRTC sont prévues entre les portes de Bouguenais et de Grand-Lieu, dans les deux sens de circulation. La VRTC du périphérique intérieur Grand-Lieu – Bouguenais, devrait être réalisée en lieu et place de la bande d'arrêt d'urgence de la future voie d'entrecroisement.



Situation entre les portes de Retz de Bouguenais avant travaux



Situation entre les portes de Retz de Bouguenais en projet

L'ASSOCIATION DU PUBLIC

Dans le cadre des études de l'ensemble de ces projets d'infrastructure, la DIR Ouest réalise plusieurs sollicitations du public lors des étapes clés.

Pour le secteur situé au nord de Cheviré, les projets de création de voies d'entrecroisement entre les portes de l'Estuaire et d'Atlantis ont fait l'objet d'une première présentation au public lors de la concertation préalable qui s'est déroulée en décembre 2021. Suite aux retours, les études ont été reprises afin de proposer un projet répondant aux attentes du plus grand nombre.

En décembre prochain, et pour une durée d'un mois, les services de l'État lanceront l'**enquête publique** qui permettra l'aboutissement des procédures environnementales avant le démarrage des chantiers en 2024.

Les projets au sud du pont de Cheviré seront quant à eux présentés lors d'une **concertation préalable** du public durant le mois d'octobre 2023. Suite à cela les études techniques et environnementales pourront être reprises. L'objectif est de pouvoir soumettre aux riverains les aménagements prévus à l'été 2024 lors d'une **enquête publique**. Les travaux pourraient débuter fin 2025.



A83

Transformation de la VRTC en voie réservée au covoiturage (VR2+)

Le développement des voies réservées en France a pour objectifs de participer à la lutte contre le changement climatique, en diminuant le taux d'émission de gaz à effet de serre par personne transportée tout en contribuant à l'amélioration de la qualité de l'air. La réalisation de ces voies vise ainsi à rendre plus efficient les systèmes de transport en proposant notamment des solutions alternatives à la voiture solo.

LE PROJET DE VOIE RÉSERVÉE AU COVOITURAGE DITE « VR2+ »

> Une opportunité : la « Convention Citoyenne pour le Climat (CCC) et la loi Climat Résilience »

Les guides techniques en vigueur ne permettent pas de réaliser des voies réservées au covoiturage sur des sections à 2x2 voies. Or la loi Climat Résilience autorise, à titre expérimental, d'aménager des voies dites « VR2+ » pour favoriser la circulation de certains véhicules sur des zones congestionnées, dans certaines conditions.

Deux sites ont été choisis sur le réseau de la DIR Ouest, dont l'A83 au sud de Nantes qui dispose d'une voie réservée aux transports en commun (VRTC) depuis fin août 2023, pour expérimenter ce type d'aménagement.

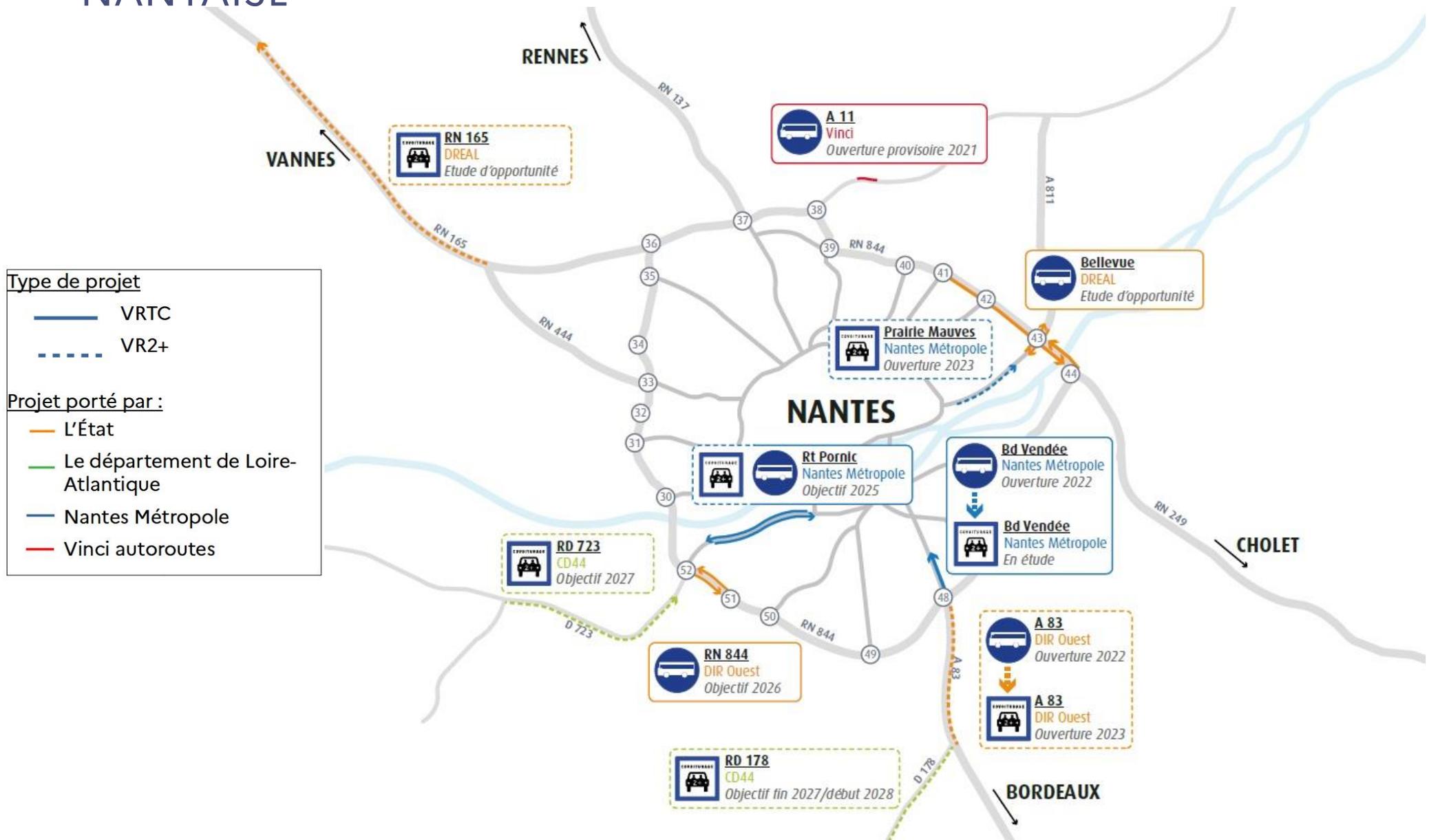
L'expérimentation envisagée s'étendra sur une durée d'un an et prévoit une évaluation globale pilotée au niveau national. Elle devrait débuter d'ici à fin septembre 2023.

> Usagers ciblés : bus et covoitureurs

La VR2+ s'adressera aux véhicules de transports en commun qui circulent aujourd'hui sur la VRTC, ainsi qu'aux covoitureurs. Les taxis ou véhicules à très faible émission (VTFE) n'y seront autorisés qu'en situation de covoiturage (au moins deux personnes à bord).

L'objectif recherché est de partager le gain de temps et de régularité dont bénéficient les véhicules de transport en commun avec les covoitureurs. Alors qu'un bus gagne en moyenne 6 minutes avec la VRTC par rapport aux autres usagers, il conservera néanmoins un gain d'environ 4 minutes par rapport aux véhicules auto-solistes avec la VR2+. En effet, la vitesse y sera limitée à 50 km/h (contre 70km/h sur la VRTC actuellement) et davantage de véhicules y circuleront. Ces estimations seront être précisées lors de la phase d'évaluation du dispositif.

LES PROJETS DE VOIES RÉSERVÉES SUR L'AGGLOMÉRATION NANTAISE



DIR OUEST

Faciliter vos déplacements
au quotidien
et pour demain

UNE VOIE RÉSERVÉE AUX TRANSPORTS EN COMMUN ET AU COVOITURAGE EN CAS DE BOUCHON

POURQUOI UNE VR2+ ?

Favoriser les transports en commun
et les véhicules transportant plus
de 2 personnes, pour :

- + DE RÉGULARITÉ
- + DE TEMPS DE PARCOURS

QU'EST-CE QUE C'EST ET QUI PEUT L'EMPRUNTER ?

La VR2+ est aménagée sur l'ancien espace
de la bande d'arrêt d'urgence. Elle peut
être utilisée par les véhicules de transport
en commun et les véhicules légers
transportant au moins deux personnes.
Les taxis et les véhicules à faibles
émissions sont parfois autorisés.

COMMENT ÇA FONCTIONNE ?

- La VR2+ est utile en cas de **bouchon** uniquement.
- En cas de panne ou d'intervention la VR2+
est neutralisée par le gestionnaire.
- La vitesse est limitée à **50km/h**.



Début
de la voie
réservée



Interruption
et reprise au niveau
d'une bretelle d'entrée

Interruption
et reprise de la voie réservée
au niveau d'une bretelle
de sortie



Fin de
la voie ré



OBSERVATOIRE DU BRUIT DU PÉRIPHÉRIQUE NANTAIS

Campagne de mesures 2022

Dans le cadre de l'observatoire du bruit du périphérique de l'agglomération nantaise, la DDTM 44, Maître d'ouvrage de l'étude, a confié au bureau d'études ALHYANGE Acoustique la réalisation d'une nouvelle campagne de mesures acoustiques en 2022 autour du périphérique nantais et le long de ses voies d'accès.



CADRE D'INTERVENTION : LE PÉRIPHÉRIQUE NANTAIS

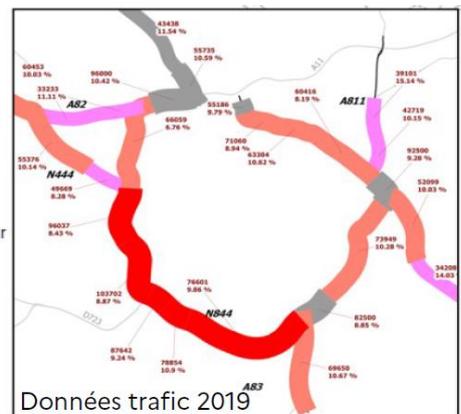
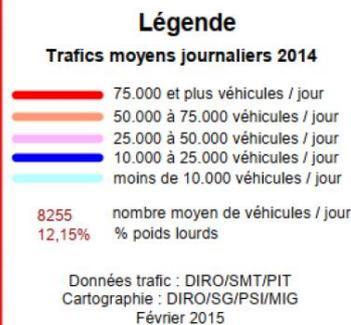
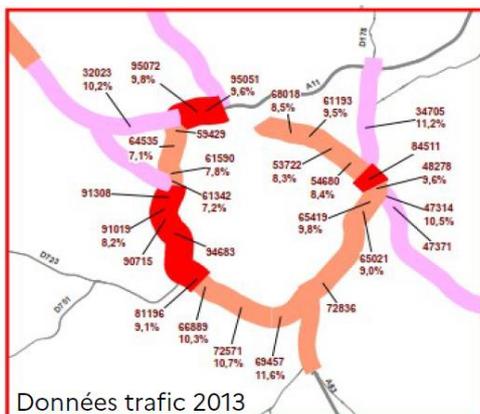
Commencés dans les années 1970 par la section comprise entre la porte de la Chapelle et la porte d'Anjou, les travaux du périphérique furent achevés par la mise en service de la section comprise entre les actuelles portes d'Armor et d'Orvault à la fin de l'année 1994.

Long de 42 km, 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 (mobilités pendulaires). La concentration du trafic aux heures de pointe conduit à des situations de **congestions récurrentes** les jours de semaine.

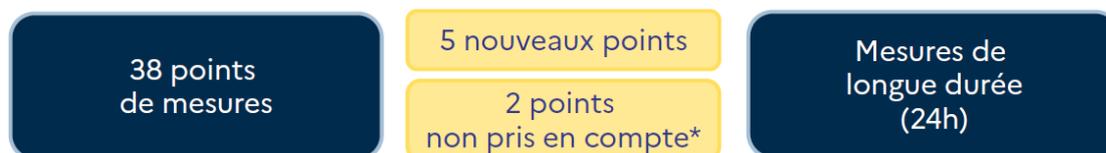
A l'exception du tronçon compris entre la porte de Gesvres et la porte de Rennes attribue au groupe COFIROUTE-VINCI (continuité de l'autoroute A11), le périphérique de Nantes est classé en totalité **réseau routier national** (N844 et A844), depuis janvier 2006 ; conformément aux dispositifs prévus dans le Dossier de Voirie de l'Agglomération (DVA). La gestion est du ressort de la **Direction Interdépartementale des Routes de l'Ouest** (DIR-Ouest).

CONTEXTE ÉVOLUTIF DU TRAFIC ROUTIER

Entre 2013 et 2019, le périphérique nantais a vu son **trafic augmenter** d'environ +5 % sur les portions Nord et Ouest, +10 % sur la portion Sud, et environ +10 % sur la portion Est. Les trafics routiers détaillés 2013 et 2019 sont les suivants (*source : DIR-ouest*) :



CONCLUSION AUX RÉSULTATS DES MESURES DE BRUITS



* Le point A1, point témoin sans comptage routier, et le point C3 car sa position a été modifiée trop sensiblement entre les campagnes 2013-2014 et 2022.

Sur les 31 points comparables à 2013-2014 (en valeurs calculées Long Terme trafic) :

☀️ (6h - 22h)			🌙 (22h - 6h)		
2013 - 2014		2022	2013 - 2014		2022
51.5 → 68.0 dB(A)		48.5 → 62.5 dB(A)	45.5 → 60.5 dB(A)		44.0 → 59.0 dB(A)
moyenne : 60,0 dB(A)		moyenne : 56,5 dB(A)	moyenne : 53,5 dB(A)		moyenne : 53,0dB(A)
- 3.5 dB			- 0,5 dB		
24 points	4 points	3 points	17 points	12 points	2 points
↘	↗	=	↘	↗	=
(dont 22 ≥ -3dB)	(dont 1 ≥ +3dB)		(dont 10 ≥ -3dB)	(dont 5 ≥ +3dB)	

EN RÉSUMÉ

Le travail de recalage des mesures a été effectué avec les **données de trafic routier pré-COVID datant de 2019** et présentant une **hausse comprise entre +2 % et +11 %**.

Une **baisse significative du niveau sonore** sur les secteurs Sud Sud-Ouest du périphérique (entre - 1 dB et - 6,5 dB), malgré une **hausse du trafic** située entre +6 % et +11 %.

Au global, le niveau sonore mesuré sur l'ensemble du périphérique peut être qualifié de **modéré** au sens de l'arrête du 5 mai 1995.



PORTE DE GESVRES Avancement des travaux



L'AMÉNAGEMENT DE LA PORTE DE GESVRES EN SYNTHÈSE

Le projet d'aménagement de la Porte de Gesvres consiste à **doubler les liaisons entre les périphériques nord et est** à Nantes, au niveau de la Porte de Gesvres (sortie n°38) en bout d'autoroute A11. Deux ouvrages non courants de type **viaducs** sont en cours de construction au-dessus de la porte de Gesvres pour assurer les liaisons A11 - périphérique est et périphérique est - périphérique nord, ainsi que des bretelles d'insertion et des aménagements hydrauliques. Un **nouvel ouvrage** est également en cours de construction au-dessus du périphérique nord et accueillera la circulation de la route de La Chapelle-sur-Erdre. Ces travaux ont débuté en juin 2021 et se poursuivront jusqu'au début 2024.

L'aménagement de la Porte de Gesvres, souhaité par le territoire, vise à **améliorer la circulation et le temps de parcours** des usagers des périphériques nord et est à Nantes au niveau de la Porte de Gesvres. Avec un gain de temps de parcours de **30 %** en moyenne entre la Porte de Rennes et la Porte de La Chapelle, cet aménagement offre une solution concrète au bénéfice des usages du quotidien. Dans le cadre des **mobilités**, le projet a également été l'occasion de réaliser un Chaucidou (chaussée pour les circulations douces) à La Chapelle-sur-Erdre, pour faciliter les déplacements des cyclistes et une voie réservée provisoire pour les transports en communs (VRTC) a également été mise en œuvre entre les échangeurs n°24 et n°25 sur l'A11 pour favoriser les transports collectifs et garantir les temps de parcours.

Le projet d'aménagement de la Porte de Gesvres est réalisé dans le cadre du Plan d'Investissement Autoroutier et est co-financé par VINCI Autoroutes (75%) et les collectivités locales (25% : Nantes métropole, Département de Loire-Atlantique et Région des Pays de la Loire) pour un montant de 47.9 millions d'euros. Chaque jour **87 000 véhicules empruntent cette section** autour de la Porte de Gesvres.

TEMPS FORTS ET PRINCIPAUX TRAVAUX RÉALISÉS DEPUIS SEPTEMBRE 2021

> De septembre 2021 à février 2022

- Mise en circulation des boucles et bretelles provisoires et définitives :
 - o Boucle provisoire périphérique est vers le périphérique nord.
 - o Boucle provisoire Paris vers le périphérique est.
 - o Bretelle définitive périphérique est vers Paris.
 - o Bretelle définitive reliant le périphérique nord au périphérique est.
- Mise en service de la VRTC provisoire sur l'autoroute A11 entre les échangeurs n°24 et n°25.
- Mise en service d'un Chaucidou rue du Château d'Eau et à Gesvrine.

> De mars à décembre 2022

- Construction des appuis, pose et mise en circulation du **pont provisoire** route de La Chapelle-sur-Erdre.
- **Démolition du pont existant** de la route de La Chapelle.
- **Réalisation de talus raidis** sur le périphérique nord.
- **Travaux de réseaux et d'assainissement.**
- Réalisation des **appuis** du **viaduc ouest** et du **viaduc est.**
- **Travaux d'élargissement** sur les périphériques est et nord.
- **Assemblage et soudage** des éléments de la **charpente** métallique du viaduc ouest.

> De janvier à avril 2023

- **Végétalisation** des talus raidis (hydromulching) sur le périphérique nord.
- **Lançage** de la charpente et **bétonnage du tablier** du viaduc ouest.
- **Construction des appuis** du **nouveau pont** de la route de La Chapelle, **pose des poutres et bétonnage** du tablier et des longrines.
- **Revalorisation** des espaces verts en faveur de **l'avifaune.**

> Liens avec le territoire

- **Valorisation de l'insertion professionnelle** sur ce chantier qui emploie en moyenne une centaine de personnes. A date, plus de **13000** heures d'insertion ont été réalisées, les **objectifs** sont **dépassés** et déjà **8** personnes ont été accueillies sur ce chantier en contrat d'insertion. Une démarche ambitieuse qui témoigne de l'engagement de VINCI Autoroutes en faveur de **l'emploi local** et de **l'inclusion professionnelle.** Parmi les réalisations concrètes de cette action, un CDI a été signé en septembre 2022 à la suite d'une embauche en insertion professionnelle.
- **Visites régulières du chantier** (plus de 900 visiteurs reçus en 2022) : partenaires, riverains, médias, étudiants...
- **Partenariat avec l'école Audencia Business School** : hackathon sur le sujet de la décarbonation.
- **Journée portes ouvertes** du chantier au grand public en juin 2022 (plus de 600 visiteurs).
- **Observatoires de quartiers et acteurs économiques.**
- **Journée visite des viaducs** pour le grand public le 31 mai 2023.

LES PRINCIPAUX TRAVAUX EN COURS

- Assemblage et soudage des éléments de la charpente métallique du viaduc est qui permettra de relier le périphérique est au périphérique nord.
- Travaux de terrassement pour la réalisation des bretelles d'accès aux viaducs ouest et est.
- Mise en place des dispositifs de retenue, travaux d'étanchéité et réalisation d'une voie verte sur le nouveau pont de la route de La Chapelle-sur-Erdre.

UN CHANTIER ENGAGÉ EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT

CADRE DE VIE BIODIVERSITÉ MOBILITÉ DOUCE



LES PRINCIPALES ÉTAPES DE CHANTIER 2023/2024

Fin des travaux prévisionnelle : premier trimestre 2024





PRÉFET DE LA RÉGION PAYS DE LA LOIRE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Contacts presse

- Préfecture de la région Pays de la Loire, préfecture de Loire-Atlantique
Service régional de la communication interministérielle
pref-communication@loire-antantique.gouv.fr
- Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
Pays de Loire
Frédérique Frétard – Responsable Communication
Tel : 02 72 74 73 34

