

BILAN DE LA CONCERTATION PRÉALABLE DU PUBLIC

AU TITRE DU CODE DE L'URBANISME L.103-2

CONCERNANT L'AMÉNAGEMENT DE 4 VOIES D'ENTRECROISEMENT SUR LE PÉRIPHÉRIQUE OUEST DE NANTES (RN844) ENTRE LA PORTE DE L'ESTUAIRE ET LA PORTE D'ATLANTIS

Du 27 avril 2026 au 10 juin 2026

Le projet et ses objectifs :

Le projet prévoit l'aménagement de 4 voies d'entrecroisement (VE), 2 en périphérique intérieur et 2 en périphérique extérieur, en prolongeant et en raccordant les bretelles des échangeurs entre les portes successives de l'Estuaire, de Saint-Herblain et d'Atlantis, sur le territoire de la commune de Saint-Herblain dans le département de Loire-Atlantique.



Plan de situation du projet

En périphérique intérieur :

- Une VE située entre les portes de l'Estuaire et de Saint-Herblain (815 mètres environ) ;
- Une VE située entre les portes de Saint-Herblain et d'Atlantis (645 mètres environ).

En périphérique extérieur :

- Une VE située entre les portes d'Atlantis et de Saint-Herblain (670 mètres environ) ;
- Une VE située entre les portes de Saint-Herblain et de l'Estuaire (910 mètres environ).



Plan de situation des 4 VE à l'étude

Les études de trafic réalisées sur ce secteur ont permis de mettre en évidence des dysfonctionnements récurrents, caractérisés notamment par :

- une saturation régulière aux heures de pointe ;
- des phénomènes de congestion localisés à proximité des bretelles d'entrée et de sortie ;
- des conflits d'usage liés à la proximité immédiate des entrées et sorties successives.

Ces phénomènes s'expliquent en grande partie par le faible linéaire disponible pour permettre aux usagers d'effectuer dans de bonnes conditions de sécurité leurs manœuvres d'entrée, de sortie et de changement de voie.

Sur la base de ces constats, le choix de créer des VE s'est imposé comme étant la solution la plus adaptée au regard :

- de sa capacité à améliorer la sécurité routière ;
- de son efficacité en matière de réduction des congestions ;
- de sa compatibilité avec les contraintes physiques du site.

Cette solution permet en effet d'optimiser l'utilisation de l'espace existant, en maintenant une configuration générale à 2x2 voies, tout en limitant les impacts fonciers et environnementaux, les coûts d'infrastructure et les contraintes techniques.

Le projet poursuit plusieurs objectifs d'intérêt général :

- améliorer la sécurité routière dans le secteur : les risques de collision lors des remontées de files en queue de bouchon sont fréquents, et peuvent surprendre les usagers de la route. Ces risques sont plus importants sur les grands axes (2x2 voies) qui sont particulièrement accidentogènes compte tenu des vitesses pratiquées et du volume de trafic de l'ordre de 95 000 véhicules/jour dans ce secteur du périphérique ;
- réduire le risque de congestion et de ralentissement sur le périphérique et sur les voies d'insertion dans le secteur : il ne s'agit pas d'augmenter la capacité globale du périphérique, mais d'optimiser son fonctionnement en facilitant les échanges entre les bretelles d'entrée et de sortie. Cette réduction peut amener une fluidification éventuelle du réseau secondaire urbain en faveur notamment des lignes de transport public qui empruntent les carrefours des échangeurs concernés ;
- améliorer les conditions de mobilité sur l'agglomération dans le secteur et réduire l'impact des déplacements sur l'environnement et la santé humaine : en limitant les phases

d'accélération et de freinage, le projet contribue indirectement à réduire les émissions de polluants atmosphériques, à limiter les nuisances sonores, et ainsi à améliorer globalement la qualité de vie des riverains ;

Le projet prévoit un élargissement de la plateforme existante de l'ordre de 3 mètres, les futures VE venant occuper l'emprise actuelle de la bande d'arrêt d'urgence.

Schéma de principe des VE

A ce stade, 2 bassins sont à l'étude (rénovation du bassin existant de la Rabotière et création du futur bassin de la Bernardière). Ces 2 ouvrages pourront être complétés par des dispositifs hydrauliques secondaires (fossés, ouvrages de régulation) afin d'assurer une gestion optimale des eaux pluviales et de limiter les impacts sur les milieux naturels.

Emplacement des 2 bassins à l'étude

Les caractéristiques du projet et les éléments de phasage peuvent être amenés à évoluer en fonction de l'avancée et des conclusions des études.

En termes de financement, dans le cadre du SDAGT de l'agglomération nantaise, les 4 VE sont cofinancées par l'État (50%), Nantes Métropole (37,5%) et la Région Pays de la Loire (12,5%) pour un montant total de l'ordre de 9,5 M€.

Le cadre juridique de la concertation :

La concertation préalable du public a été réalisée au titre de l'article L.103-2 du code de l'urbanisme, en raison du coût prévisionnel de l'opération (supérieur à 1,9 M€) et de sa situation en zone urbanisée. Elle avait pour objectif d'associer le public à l'élaboration du projet à l'échelle locale.

Le projet étant situé dans une zone compatible avec des travaux routiers selon le PLUm de Nantes Métropole, le projet ne nécessite a priori pas de mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU). Cet élément sera confirmé dans le cadre de l'étude d'impact en cours.

Le calendrier et les modalités de la concertation :

La concertation s'est déroulée sur 45 jours à compter du 27 avril 2026 avec une diffusion d'un document synthétique et de plans de principe explicitant le projet, ses enjeux et ses objectifs sur les supports suivants :

- site internet de la DIR Ouest (<https://www.dir.ouest.developpement-durable.gouv.fr>) ;
- site internet de la Mairie de Saint-Herblain (<https://www.saint-herblain.fr>) ;
- parvis de la Mairie de Saint-Herblain ;
- registre en Mairie de Saint-Herblain ;
- affichage sur les panneaux à message variable (PMV).

Le public a été invité à formaliser ses avis, pendant toute la durée de la concertation, du 27 avril 2026 au 10 juin 2026, en mentionnant ses coordonnées complètes :

- par courrier à l'adresse du siège de la DIR Ouest ;
- par mail à l'adresse concertation.nantes@developpement-durable.gouv.fr ;
- par écrit sur le registre en Mairie de Saint-Herblain.

Avis du public et réponses du maître d'ouvrage (classés par thématiques) :

1) Thème principal sur les effets et les impacts du projet, sur le trafic induit et le bilan carbone (13avis)

Avis n°4 : Carol-Anne C. le 21/05/2026	Retranscription : « Bonjour, Je vous contacte dans le cadre de la concertation sur ce projet. Je suis absolument contre et n'y vois aucun intérêt. Les objectifs de ce projet sont de notamment limiter les ralentissements et les accidents. Je ne connais pas les chiffres mais sur les endroits où il y a déjà ce type de voies notamment pour la sortie de Bordeaux c'est l'enfer ! Il y a des gros bouchons, des accidents et c'est très anxiogène pour les conducteurs. Je ne connais personne qui dit que ce genre de voies est une bonne idée ! À part faire stresser tout le monde... Vous partez du principe également que les gens ont un minimum de sens et savent conduire. Les gens qui seront sur la voie de gauche feront des doubles
---	--

	dépassements dangereux. Quitte à avoir des ralentissements et des bouchons autant que ça soit en sécurité pour tout le monde. Je me doute que le projet se fera quand même, ça devient juste pénible que tous les X temps on nous ponde une idée qui embête juste tout le monde pour absolument rien. Bien cordialement »
<u>Avis n°10 :</u> Laurent M. le 04/06/2026	<u>Retranscription :</u> « Bonjour, Permettez-moi d'avoir un avis négatif sur ce projet en effet toute action qui vise à réduire une congestion sur une route va mécaniquement augmenter la fréquentation de ladite route. Cela s'appelle de trafic induit (https://fr.wiktionary.org/wiki/trafic_induit). Dans le cadre du présent projet et comme c'est souligné dans la consultation il existe une forte demande de trafic de transit local sur cet axe. La création des bandes d'entrecroisement va donc attirer de nombreux nouveaux utilisateurs qui éviterons ainsi de passer par exemple à l'intérieur de Bellevue ou le long du chemin du vignreau. Ce trafic induit va à l'encontre des objectifs du projet : - La congestion du périphérique reviendra forcément avec l'augmentation du trafic (ou pire, viendra charger encore plus le pont de Cheviré) - Si la sécurité sur le périphérique va temporairement s'améliorer l'ensemble des accès au périphérique vont voir leur sécurité diminuer. L'ensemble des accès au périphérique sont déjà un point noir pour les mobilité actives et l'ensemble des usagers vulnérables. Toute augmentation du trafic va venir dégrader encore la sécurité de ces zones. La fluidification des entrées sur le périphérique va par ailleurs augmenter la vitesse des voitures à la sortie des ronds-points ce qui est encore en désavantage des plus faibles. La vitesse étant un facteur majeur de risque sur la route, améliorer la fluidité ne peut être retenu comme un vecteur de sécurité. - D'un point de vue environnemental, le trafic induit et l'artificialisation des sol (augmentation de l'emprise routière) va largement compenser les améliorations évoquées dans le rapport de concertation. - Les riverains du périphérique et les riverains des accès au périphérique ne verront pas d'un bon œil l'augmentation du trafic ou le déplacement des zones de congestion (si ça ne congestionne pas à l'entrée du périphérique un nouveau goulet d'étranglement apparaîtra plus loin) Le shunt proposé à la porte de saint Herblain va venir lui aussi augmenter la vitesse des véhicules engendrant de forts risques pour les vélos utilisant la grande voie vélo C. Mieux vaut réduire le risque que de recourir aux services du SDIS même s'ils sont tout proches. Pour améliorer la congestion du périphérique on peut proposer : - D'y limiter la vitesse pour rendre cet aménagement moins attirant - D'aménager les abords pour sécuriser les mobilités active et ainsi réduire le nombre de voiture sur la route (bénéfique pour tous en tous points : santé, coût, temps de trajet...) - D'améliorer l'offre de transport en commun Cordialement, »
<u>Avis n°16 :</u> Jérémie P. le 09/06/2026	<u>Retranscription en annexe :</u> « Bonjour, Veuillez trouver ci-joint ma contribution citoyenne à la concertation préalable. Bien à vous. »
<u>Avis n°17 :</u> Stéphanie C. le 10/06/2026	<u>Retranscription :</u> « Bonjour. Suite à l'ouverture de la concertation, je vous adresse ce mail. J'habite [...] à Saint herblain depuis 22 ans. Le constat des bouchons de votre étude ne précise pas les dates sur lesquelles

	l'étude a été faite. Depuis la fermeture partielle puis totale du quai de la fosse, il y a un gros report de trafic sur le périphérique. Moi même, j'emprunte le périphérique pour aller travailler sur l'île de Nantes alors qu'avant j'avais la possibilité de « couper » par la ville. Je me pose donc la question du biais de l'étude. Pourriez-Vous en préciser les dates ? De plus, l'étude préalable ne fait pas état de l'impact du bruit sur les habitants longeant le périphérique. Ce n'est peut être pas dans cette étape qu'elle ait mené. Pouvez vous me préciser la date de parution de l'étude conformément à l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ? Pour finir, le périphérique coupe la ville de Saint Herblain en 2. Il serait intéressant de coupler l'étude à un diagnostic d'impact sur la circulation quotidienne dans la ville. En effet, les habitants ont besoin de pouvoir circuler entre les infrastructures culturelles, sportives, administratives, médicales, éducatives qui se trouvent dans leur ville. Cordialement »
<u>Avis n°19 :</u> Alexis G. le 10/06/2026	<u>Retranscription :</u> « Bonjour, Vous trouverez en PJ l'avis de l'association Place au Vélo Métropole Nantaise sur le projet de Voies d'Entrecroisement du périphérique de Nantes Ouest. Cordialement, »
<u>Avis n°21 :</u> Sonia B. le 10/06/2026	<u>Retranscription :</u> « Madame, Monsieur, Au sujet de cette concertation, j'aimerais apporter les éléments suivants pour appuyer une demande d'information supplémentaire. En effet, le transport routier représente aujourd'hui 34 % des émissions de gaz à effet de serre en France — c'est le seul secteur qui n'a pas réduit ses émissions depuis 1990. Dans ce contexte, ajouter 1,5 km de voies d'entrecroisement mérite qu'on pose sérieusement la question de l'impact réel de cet aménagement. Ce qui m'inquiète, c'est le trafic induit : toute amélioration de capacité routière attire de nouveaux véhicules, annulant rapidement les gains de fluidité espérés. Ce phénomène est bien documenté, et pourtant il est rarement intégré dans les études présentées au public. Avant toute décision, je demande qu'une analyse d'impact carbone complète soit rendue publique — incluant non seulement la construction, mais surtout les émissions liées aux déplacements sur toute la durée de vie de l'infrastructure. Ce bilan devrait être mis en regard des trajectoires de la Stratégie Nationale Bas-Carbone, qui prévoit une baisse significative du trafic automobile d'ici 2030 et 2050. La question n'est pas de bloquer tout projet, mais de s'assurer qu'un investissement public ne vienne pas contredire les engagements climatiques que l'État lui-même a pris. Je souhaite que le dossier technique de la consultation publique du projet présente ces informations pour me faire un avis éclairé. En vous remerciant pour la prise en compte de ma demande, Cordialement, »
<u>Avis n°22 :</u> François B. le 10/06/2026	<u>Retranscription :</u> « Bonjour, Je soussigné [...], habitant de Nantes et ancien habitant de Couëron me permets de vous apporter ma maigre contribution citoyenne sur ce sujet. Je souhaiterais que le dossier technique de la consultation publique du projet présente les informations suivantes afin d'avoir un avis éclairé : Vous n'êtes pas sans savoir que le transport routier représente aujourd'hui 34 % des émissions de gaz à effet de serre en France. C'est le seul secteur qui n'a pas réduit ses émissions depuis 1990. Dans ce contexte, ajouter 1,5 km de voies

	d'entrecroisement nécessite que l'on pose sérieusement la question de l'impact réel de cet aménagement. Le point de vigilance est celui du trafic induit: toute amélioration de capacité routière attire de nouveaux véhicules, annulant rapidement les gains de fluidité espérés. Ce phénomène est bien documenté, et pourtant il est rarement intégré dans les études présentées au public. Avant toute décision, je demande qu'une analyse d'impact carbone complète soit rendue publique, incluant non seulement la construction, mais surtout les émissions liées aux déplacements sur toute la durée de vie de l'infrastructure. Ce bilan devrait être mis en regard des trajectoires de la Stratégie Nationale Bas-Carbone, qui prévoit une baisse significative du trafic automobile d'ici 2030 et 2050. La question n'est pas de bloquer tout projet, mais de s'assurer qu'un investissement public ne vienne pas contredire les engagements climatiques que l'État lui-même a pris. Cordialement, »
<u>Avis n°23 :</u> Guillaume B. le 10/06/2026	<u>Retranscription :</u> « Le transport routier représente aujourd'hui 34 % des émissions de gaz à effet de serre en France — c'est le seul secteur qui n'a pas réduit ses émissions depuis 1990. Dans ce contexte, ajouter 1,5 km de voies d'entrecroisement mérite qu'on pose sérieusement la question de l'impact réel de cet aménagement. Ce qui m'inquiète, c'est le trafic induit : toute amélioration de capacité routière attire de nouveaux véhicules, annulant rapidement les gains de fluidité espérés. Ce phénomène est bien documenté, et pourtant il est rarement intégré dans les études présentées au public. Avant toute décision, je demande qu'une analyse d'impact carbone complète soit rendue publique — incluant non seulement la construction, mais surtout les émissions liées aux déplacements sur toute la durée de vie de l'infrastructure. Ce bilan devrait être mis en regard des trajectoires de la Stratégie Nationale Bas-Carbone, qui prévoit une baisse significative du trafic automobile d'ici 2030 et 2050. La question n'est pas de bloquer tout projet, mais de s'assurer qu'un investissement public ne vienne pas contredire les engagements climatiques que l'État lui-même a pris. Je souhaite que le dossier technique de la consultation publique du projet présente ces informations pour me faire un avis éclairé. Bien cordialement »
<u>Avis n°24 :</u> Jérémie P. le 10/06/2026	<u>Retranscription en annexe :</u> « Bonjour, Veillez trouver ci-joint la contribution de l'association Les Shifters44. Nous restons à votre disposition. Bien cordialement. »
<u>Avis n°26 :</u> Alexis G. le 10/06/2026	<u>Retranscription en annexe :</u> « Bonjour, Avec un nouveau fichier en PJ. Cordialement, »
<u>Avis n°27 :</u> Benoit C. le 10/06/2026	<u>Retranscription :</u> « Bonjour à vous, Le transport routier représente aujourd'hui 34 % des émissions de gaz à effet de serre en France — c'est le seul secteur qui n'a pas réduit ses émissions depuis 1990. Dans ce contexte, ajouter 1,5 km de voies d'entrecroisement mérite qu'on pose sérieusement la question de l'impact réel de cet aménagement. Ce qui m'inquiète, c'est le trafic induit : toute amélioration de capacité routière attire de nouveaux véhicules, annulant après quelques années les gains de fluidité espérés. Ce phénomène est bien documenté, et pourtant il est rarement intégré dans les études présentées au public.

	Je vous joins 2 sources de l'expert des transports Frédéric Héran, que vous devez déjà bien connaître. - Comment fonctionne le trafic induit et pourquoi le COM sera fortement concerné: https://www.democratie-active.fr/documents/images/enquetes_observations/851_num4461.pdf - Un extrait vidéo de 15mn sur ses explications : https://www.youtube.com/watch?v=QpcwZnC3Lo Il a notamment réalisé une conférence à Nantes le 18 septembre 2025, peut-être l'avez-vous vue ? En effet, "[..]" Cela explique l'origine du trafic induit. Avant toute décision, je demande donc qu'une analyse d'impact carbone complète soit rendue publique — incluant non seulement la construction, mais surtout les émissions liées aux déplacements, dont le trafic induit, sur toute la durée de vie de l'infrastructure. Ce bilan devrait être mis en regard des trajectoires de la Stratégie Nationale Bas-Carbone, qui prévoit une baisse significative du trafic automobile d'ici 2030 et 2050. La question n'est pas de bloquer tout projet, mais de s'assurer qu'un investissement public ne vienne pas contredire les engagements climatiques que l'État lui-même a pris. Je souhaite que le dossier technique de la consultation publique du projet présente ces informations pour me faire un avis éclairé. Cordialement, »
<u>Avis n°28 :</u> Audrey C. le 11/06/2026 (hors délai)	<u>Retranscription :</u> « Bonjour, Le transport routier représente aujourd'hui 34 % des émissions de gaz à effet de serre en France — c'est le seul secteur qui n'a pas réduit ses émissions depuis 1990. Dans ce contexte, ajouter 1,5 km de voies d'entrecroisement mérite qu'on pose sérieusement la question de l'impact réel de cet aménagement. Le trafic induit m'inquiète: toute amélioration de capacité routière attire de nouveaux véhicules, annulant rapidement les gains de fluidité espérés. Avant toute décision, je demande qu'une analyse d'impact carbone complète soit rendue publique — incluant non seulement la construction, mais surtout les émissions liées aux déplacements sur toute la durée de vie de l'infrastructure. Ce bilan devrait être mis en regard des trajectoires de la Stratégie Nationale Bas-Carbone, qui prévoit une baisse significative du trafic automobile d'ici 2030 et 2050. La question n'est pas de bloquer tout projet, mais de s'assurer qu'un investissement public ne vienne pas contredire les engagements climatiques que l'État lui-même a pris. Je souhaite que le dossier technique de la consultation publique du projet présente ces informations pour me faire un avis éclairé en tant que citoyenne. Merci pour votre retour, »
<u>Avis n°29 :</u> Daniel B. le 11/06/2026 (hors délai)	<u>Retranscription :</u> « Le transport routier représente aujourd'hui 34 % des émissions de gaz à effet de serre en France — c'est le seul secteur qui n'a pas réduit ses émissions depuis 1990. Dans ce contexte, ajouter 1,5 km de voies d'entrecroisement mérite qu'on pose sérieusement la question de l'impact réel de cet aménagement. Ce qui m'inquiète, c'est le trafic induit : toute amélioration de capacité routière attire de nouveaux véhicules, annulant rapidement les gains de fluidité espérés. Ce phénomène est bien documenté, et pourtant il est rarement intégré dans les études présentées au public. Avant toute décision, je demande qu'une analyse d'impact carbone complète soit rendue publique — incluant non seulement la construction, mais surtout les émissions liées aux déplacements sur toute la durée de vie de l'infrastructure. Ce bilan devrait être mis en regard des trajectoires de la Stratégie Nationale Bas-

	Carbone, qui prévoit une baisse significative du trafic automobile d'ici 2030 et 2050. La question n'est pas de bloquer tout projet, mais de s'assurer qu'un investissement public ne vienne pas contredire les engagements climatiques que l'État lui-même a pris. Je souhaite que le dossier technique de la consultation publique du projet présente ces informations pour me faire un avis éclairé. »
<u>Réponses du maître d'ouvrage :</u> Ce type d'aménagement avec des voies d'entrecroisement a fait ses preuves depuis longtemps en apportant une meilleure fluidité de circulation et de meilleures conditions de sécurité routière au bénéfice des usagers, permettant de limiter les bouchons et les accidents. Le projet de voies d'entrecroisement a une portée localisée sur un tronçon du périphérique et n'a pas vocation à régler l'ensemble des points de congestion de tout le périphérique. L'étude prendra en compte la sécurité au niveau des giratoires d'accès au périphérique. Concernant le point spécifique de la Grande Voie Vélo C, l'aménagement d'un shunt à l'étude prendra en considération les interfaces avec cette voie. Le trafic induit est un phénomène complexe, combinant redistribution de trafic existant et création de nouveaux déplacements. Nous utilisons les outils permettant d'estimer les effets principaux du trafic induit tels que les reports d'itinéraires, les reports temporels et les reports modaux. L'étude de trafic réalisée pour l'étude d'impact prendra en compte ces éléments. Concernant les impacts environnementaux, le projet va faire l'objet d'une démarche Éviter Réduire Compenser. Un bilan carbone sera réalisé dans le cadre de l'étude d'impact, et intégrera les hypothèses de la Stratégie Nationale Bas-Carbone. En limitant les phases d'accélération et de freinage, le projet contribue indirectement à réduire les émissions de polluants atmosphériques, à limiter les nuisances sonores, et ainsi à améliorer globalement la qualité de vie des riverains. Les émissions liées à l'usage diminueront également avec l'électrification des véhicules et le développement des modes doux et actifs. Par ailleurs, l'exposition aux polluants atmosphériques pourrait être réduite pour les riverains avec un report potentiel du trafic du réseau secondaire vers le périphérique entraînant une meilleure attractivité des lignes de transport public qui empruntent les carrefours des échangeurs concernés. Les dates des études de trafic et des études de bruit seront précisées et détaillées dans l'étude d'impact.	

2) Thème principal sur le radar et le régime de vitesse (7 avis)

<u>Avis n°3 :</u> Boris B. le 18/05/2026	<u>Retranscription :</u> « Bonjour, Merci pour vos recherches concernant cet axe que je fréquente régulièrement. Je constate tout de même qu'en direction de cheviré le radar a un impact évident sur les ralentissements préalables aux bouchons et perturbe la manière de conduire des conducteurs . Modifier sa position plus en amont serait il pertinent ? Et honnêtement me concernant, passer tout le périphérique à 70 serait plus pertinent car j'ai vraiment tendance à oublier les radars et je suis un très bon client pour eux... Cordialement »
<u>Avis n°5 :</u> Romain L. le 21/05/2026	<u>Retranscription :</u> « Bonjour, Très favorable à un aménagement de ces zones très perturbantes en période de pointe, cela permettra de fluidifier le trafic. J'ai tout de même une réserve sur la partie périphérique extérieur (porte de St Herblain - porte de l'Estuaire) qui est très perturbé à cause des ralentissements

	soudains liés à la peur du radar automatique même si les personnes sont à la bonne vitesse. Autre remarque en dehors de ce scope : il serait intéressant d'envisager une verbalisation automatique des véhicules empruntant le pont de cheviré lors des restrictions sur celui-ci. Cas constaté plusieurs fois cet hiver lors des périodes de fort vent. Cordialement, »
<u>Avis n°9 :</u> France S. le 26/05/2026	<u>Retranscription :</u> « Bonjour Et merci pour cette concertation. Je pense que c'est un bon projet pour réduire la congestion journalière du périphérique ouest. Et si un transport en commun pouvait y passer pendant les rush hour, ça serait formidable pour ceux qui doivent faire le tour quand ils doivent aller de Rezé à Atlantis (la ligne 30 ne passe pas aux heures de pointe), car le trajet en transports en commun prend 1 heure par le centre ville, tandis que 15 minutes en voiture suffisent si pas de bouchon... Je souhaite profiter de cette tribune pour proposer deux idées : - s'il y a un bouchon quasiment tous les après-midis entre la porte d'Armor et le pont de cheviré, c'est aussi parce qu'il y a un radar à 70 juste avant ce pont et que beaucoup d'automobilistes préfèrent le passer à 50 voire moins, ce qui provoque un "effet accordéon" en cas de grosse affluence. A voir si les bénéfices (finances et sécurité) de ce radar valent le coup (temps et pollution). - Deuxièmement, sachant que les poids lourds sont assujettis à une pause de 45min après 4h30 de conduite, pourquoi ne pas instaurer une pause obligatoire pour les poids lourds sur une tranche horaire du soir, comme 17h15-18h ? Le trafic serait fluidifié autant pour les VL que pour les PL qui profiteraient d'un trafic apaisé après leur pause obligatoire... Je ne connais pas tous les aboutissants de leur métier, mais peut-être que tout le monde serait gagnant. A ce propos, je trouve vraiment étonnant que des livraisons de magasins ou des camions pour relever les conteneurs à ordures bloquent les voies près des écoles à l'heure de la plus grande affluence, il pourrait y avoir plus d'intelligence collective dans ces cas-là. Bien cordialement »
<u>Avis n°11 :</u> Michel A. le 04/06/2026	<u>Retranscription :</u> « Bonjour, Je n'ai pas la solution mais on peut comprendre ce ralentissement qui est des 2 côtés du pont de cheviré puisque l'on passe d'une vitesse de 90 km/h à 70 km/h et en vitesse réelle à 60 km/h (par peur du radar) donc 30 km/h... Je vous laisse en tirer les conclusions. Bonne journée »
<u>Avis n°12 :</u> David R. le 04/06/2026	<u>Retranscription :</u> « Bonjour, Je ne suis pas d'accord de dépenser des millions d'euros dans l'élargissement de la 2x2 voies entre la porte d'Atlantis et la porte de l'estuaire. Il n'y a aucun bouchon. J'y passe 4 fois par jour. Je constate que les bouchons que vous voyez sont simplement dus à la limitation de vitesse à 70 kms heures. Et surtout aux radars. Les véhicules ralentissent devant les radars parfois même à 40 kms heures puis accélèrent parfois jusqu'à 100 kmh. Ce qui crée les ralentissements que vous voyez. Enlever d'abord la limitation à 70 pour remettre le 90 kmh. Actuellement, personne ne respecte le 70 sauf devant le radar. On peut rouler facilement à 90 sans aucun danger. Pas besoin du 70. Merci de votre compréhension.

	Si les véhicules roulaient tous à 90, plus de bouchons... »
<u>Avis n°14 :</u> Rémy P. le 06/06/2026	<u>Retranscription :</u> « Bonjour , Sur le site de la DIRO on peut lire : L'objectif est de limiter les ralentissements et de réduire les risques d'accidents, sans augmenter la capacité globale du périphérique. Si les aménagements proposés devraient permettre une circulation plus fluide, il reste néanmoins un point de ralentissement et de bouchon que je constate à chaque fois que j'emprunte le pont de Cheviré dans le sens nord/Sud aux heures de pointe et qui se situe au niveau du radar fixe à 70 km/h. Les ralentissements sont parfois brutaux et le bouchon qui s'en suit s'étale jusqu'au rond-point d'Atlantis et au delà. A mon avis, la question de la vitesse et du contrôle de celle-ci se pose . La vitesse ne devrait-elle pas être là même sur l'intégralité du périphérique ? Les radars ne créent-ils pas de zones accidentogènes et de bouchons ? Cordialement. »
<u>Avis n°15 :</u> Catherine D. le 07/06/2026	<u>Retranscription :</u> « Bonjour, Je ne suis pas un sachant, je n'ai pas fait d'études de trafic, mais je prends le périphérique deux fois par jour depuis plus de 20 ans entre la porte de St Herblain et la Beaujoire. La principale cause de ralentissement, même hors période de pointe, est la limitation de vitesse qui passe de 90 à 70km/h et la présence du radar juste avant la porte de l'estuaire. Et ce ralentissement impacte forcément la fluidité et la facilité d'insertion des véhicules au niveau des portes précédentes. Il provoque aussi, tous les jours, des congestions en amont du périphérique jusqu'à la rue du Rocher, voire jusqu'au boulevard François Mitterrand. Passer, si on en croit le schéma, de 3 voies rouges congestionnées à 3 voies vertes fluides est une utopie qui n'est vraie que sur le papier... Il n'y a qu'à constater ce qui se passe tous les jours au niveau de la porte de Rennes, et ce, dans les 2 sens... Les voies d'entrecroisements ne résoudront pas le problème tant que le ralentissement en aval ne sera pas supprimé et tant qu'il n'y aura pas de décision d'augmenter la capacité globale du périphérique ou d'envisager une déviation pour le trafic en transit. Sans compter les impacts à prévoir pendant les 15-18 mois de travaux alors que l'on sort de quasiment 3 ans de galère avec les travaux de la porte de Gesvres... Cordialement »
<u>Réponses du maître d'ouvrage :</u> Le radar situé au niveau du pont de Cheviré et le régime de vitesse associé visent avant tout la sécurité pour éviter les prises de vitesse excessives sur le pont et notamment sur la voie de droite. Ces mesures ont été mises en place antérieurement en lien avec la largeur sur le pont de Cheviré et l'aménagement de 2x3 voies sur celui-ci. Les remarques concernant la pause obligatoire pour les poids-lourds et le blocage des voiries lors des livraisons ou des collectes des déchets ne portent pas directement sur le projet de voies d'entrecroisement.	

3) Thème principal sur les transports en commun et les modes doux (2 avis)

<u>Avis n°1 :</u> Michel Q. le 03/05/2026	<u>Retranscription :</u> « Bonjour Je profite de la concertation ci-dessous pour proposer de rajouter dans cette concertation la proposition d'un réseau de transport en commun sur le périph , tout autour de la ville de Nantes, à une cadence très rapprochée. Tram, busway
---	--

	ou autre .. Si on veut dégorger Nantes, il serait peut-être bon de développer les transports public afin de permettre aux habitants extérieurs de se rendre à leur différentes destinations,(ex lieu de travail dans les zones périphériques!) sans passer par le centre de Nantes ! Je ne trouve pas normal que lors de la mise en place des scots, comme par exemple celui de Nantes St Nazaire, il n'était pas obligatoire de mettre en place un vrai service régulier des déplacements en commun, entre les villes et surtout entre deux villes comme St Nazaire et Nantes! Les populations ne sont pas acteurs des scots ! Les prises de décisions sont trop centralisées par un petit nombre de décideurs qui cumulent trop de responsabilités à la tête des métropoles . Pour plein de raisons, on ne peut pas se contenter de trains ou autostop ! qui sont vendus comme une solution miracle ! Il serait peut être profitable que la compétence des mobilités, soit à la charge du département et pas des métropoles ! Sincères salutations désabusées »
<u>Avis n°20 :</u> Julien R. le 10/06/2026	<u>Retranscription :</u> « Bonjour, Dans le cadre de la concertation sur le projet en objet de ce mail, je me permets de vous joindre mon avis au titre de citoyen de la Métropole Nantaise, automobiliste, piéton et cycliste. Je ne rentrerai pas dans les détails techniques, néanmoins je voudrais rappeler que: - Nantes Métropole a fait le choix par différentes politiques depuis maintenant plusieurs mandats, de privilégier les modes actifs (piéton cycliste) face aux véhicules motorisés. - Le CEREMA comme bon nombre d'autres organes scientifiques ont démontré que l'ajout d'une voie de circulation sans contraintes ne fait qu'augmenter le trafic et ne résout pas les problématiques de congestion automobile (c'est même pire). - Le périphérique de Nantes est déjà une barrières infranchissable énorme pour la circulation des modes actifs - Une grande partie des portes du périphérique est perçu par les piétons et cyclistes comme une zone sinistré qu'il est difficile de traverser en sécurité par manque criant d'aménagements (Porte de Retz, de vertou, de st sébastien, carquefou, d'armor, etc) De ces faits, ce projet me semble inopportun à tout point de vue et surtout anachronique. Pour conclure, mon avis en tant que citoyen est qu'une fois de plus, l'État (par la DIRO) finance et favorise l'autosolisme au détriment de tous les autres modes de déplacement alors même que les EPCI ont compris les enjeux de déplacement d'aujourd'hui et de demain. Je m'arrête ici car il resterait beaucoup à dire sur l'aspect environnemental de ce projet (destructions d'écosystèmes naturel, pollution accru par l'augmentation du trafic motorisé, etc) Mon avis est donc défavorable vous l'aurez compris. »
<u>Réponses du maître d'ouvrage :</u> Les remarques concernant le développement des mobilités actives et du réseau de transports en commun à l'échelle de l'agglomération nantaise, et concernant l'aménagement pour les mobilités actives sur le réseau local ne portent pas directement sur le projet de voies d'entrecroisement. Elles constituent des pistes de réflexion plus larges sur les mobilités, sujets portés par Nantes Métropole et par la Région Pays de la Loire en tant qu'Autorités Organisatrices des Mobilités selon les sujets, et qui ne viennent pas en opposition au projet de voies d'entrecroisement. Par ailleurs, la réduction des risques de congestion et de ralentissement sur le périphérique peut amener une fluidification éventuelle du réseau secondaire urbain en faveur notamment des lignes de transport public qui empruntent les carrefours des échangeurs concernés.	

Les voies d'entrecroisement ne sont pas par nature des voies réservées aux transports collectifs express ni utilisables ultérieurement comme tel puisqu'elles ne proposent pas de continuité sur la section courante mais seulement entre les bretelles d'entrée et de sortie de 2 échangeurs successifs.

4) Thème principal sur le développement du réseau routier (2 avis)

<u>Avis n°18 :</u> Julian R. le 10/06/2026	<u>Retranscription avec compléments en annexe:</u> « Bonjour, Veuillez trouver ci-joint mes remarques en images satellites concernant la concertation référencée en objet. Je tiens à préciser que je ne suis pas partisan de votre version avec des VAE qui selon moi ne correspondent pas aux besoins des usages de cette section du périphérique ouest et qui ne résoudra en rien à une diminution des congestions aux heures de pointe. Cette dépense d'argent public se doit d'être utile auprès des automobilistes. On constate que le plus gros du trafic s'étend entre la porte d'Armor et la porte de Bouguenais. C'est pour cela que je préconise un profil en 2x3 voies entre ces deux portes avec des feux de régulations à chaque bretelle d'entrée aux portes de l'estuaire, st-herblain, atlantis et armor. Merci pour la considération que vous apporterez, très cordialement. »
<u>Avis n°25 :</u> Christophe T. le 10/06/2026	<u>Retranscription :</u> « Bonjour, Après lecture de l'article (Presse Océan) sur les projets d'aménagements du périphérique, je me permets de répondre à votre consultation. Usager de l'axe N 165 et N 444 entre Savenay et St Herblain et du périphérique Nantais depuis près de 20 ans, je vous confirme l'urgence d'agir pour améliorer la fluidité et la sécurité du trafic automobile. 1) La création des quatre voies d'entrecroisement sur le périphérique ouest va être très favorable à la circulation comme pour le périphérique nord : merci pour ce projet ! 2) Par ailleurs, d'autres initiatives doivent être inscrites dans vos projets à courts termes et transmises à la Préfecture dans la mesure du possible : - poursuivre l'élargissement de la N 165 entre Nantes et Savenay malgré l'abandon du projet d'Aéroport NDDL : on observe le matin des bouchons sur les routes départementales (ex : D 93) qui mènent à la RN 165 : "des bouchons à la campagne" avant les "bouchons du périphérique" ! - Pourquoi des axes routiers se terminent en entonnoir en arrivant sur le périphérique nantais (ex : N444 sur le rond point d'Armor) ? Sauf à faire baisser la vitesse, cet aménagement est aussi responsable des bouchons ! - l'autre alternative est de limiter l'urbanisation massive de la seconde couronne nantaise si l'Etat est dans l'incapacité de débloquer des fonds pour aménager les routes qui mènent à l'agglomération Nantaise qui concentre l'essentiel des activités économiques (emploi, études, etc) Merci pour cette consultation. Bien cordialement. »

Réponses du maître d'ouvrage :

Ce type d'aménagement avec des voies d'entrecroisement a fait ses preuves depuis longtemps en apportant une meilleure fluidité de circulation et de meilleures conditions de sécurité routière au bénéfice des usagers, permettant de limiter les bouchons et les accidents.

Les remarques concernant l'augmentation de la capacité globale du périphérique ne portent pas directement sur le projet de voies d'entrecroisement, et puisque nous avons des solutions alternatives et moins impactantes au droit du projet. Le projet a une portée localisée sur un

tronçon du périphérique et n'a pas vocation à régler l'ensemble des points de congestion de tout le périphérique.

Les remarques concernant l'élargissement de la RN165 entre Nantes et Savenay, l'aménagement des points de connexion entre les axes routiers et le périphérique et la limitation de l'urbanisation massive de la seconde couronne nantaise ne portent pas directement sur le projet de voies d'entrecroisement.

5) Thème principal sur l'aménagement d'un bassin et sur l'insécurité (1 avis)

<u>Avis n°30 :</u> Laure-Agnès M. le 14/06/2026 (hors délai)	<u>Retranscription :</u> « Bonjour, Le projet dans son ensemble me semble opportun et adéquat pour fluidifier la circulation sur le périphérique nantais ouest. Mes questions vont porter sur le futur bassin de la Bernardière. Je n'ai rien à redire sur la localisation mais cette zone du Bois Jo, si près du passage sous le périphérique, est une voie de circulation pour de nombreux trafics. On y retrouve fréquemment des carcasses en tout genre. J'aimerais donc m'assurer que vous avez prévu soit la fermeture totale du bassin (bassin spécial pour la biodiversité), soit un aménagement comme promenade. Et ceci dans le but de dissuader toutes les personnes qui s'amuse à noyer des objets dans le moindre point d'eau disponible. Par exemple comme dans le ruisseau qui passe au milieu du Bois Jo, où sont repêchées des carcasses de mobylettes, scooters... De plus, durant la réalisation des travaux, tous ces trafics vont être "dérangés" et risquent de migrer vers d'autres zones, dont ma zone résidentielle. Qu'avez-vous prévu pour atténuer le risque d'insécurité que cela pourrait générer (répression des trafics avant les travaux, augmentation des rotations de la police...)? Dernier avis qui ne concerne pas ce projet : serait-il pensable de créer une voie d'entrecroisement entre les portes des Sorinières (Bordeaux) et de Vertou ? Il y a aussi de nombreux ralentissements dans cette zone du périphérique ? Merci pour votre attention à mes interrogations. Cordialement, »
---	--

Réponses du maître d'ouvrage :

L'aménagement du futur bassin de la Bernardière va répondre à 2 objectifs. Le premier étant la mise aux normes de l'assainissement routier dans le secteur (dispositifs de collecte et de traitement des eaux avant rejet dans le milieu naturel), indispensables pour limiter les risques d'inondation et pour préserver la qualité des milieux naturels environnants. L'accès au bassin et le bassin en lui-même sera clôturé avec un accès par portail pour l'exploitant DIRO afin d'assurer les missions d'entretien. Par ailleurs, il est prévu de réaliser une zone de compensation écologique dont l'aménagement est à définir précisément (plantation d'un boisement, plantation de haies bocagères, mise en place de mares et d'abris pour la faune, etc). Cette zone ne sera en revanche pas clôturée.

Concernant les remarques sur l'incivilité et l'insécurité, nous vous suggérons de faire remonter ces problématiques aux services de police, entités compétentes sur ce sujet.

Les remarques concernant l'aménagement d'une voie d'entrecroisement entre les portes des Sorinières et de Vertou ne portent pas directement sur le projet de voies d'entrecroisement.

6) Pas de thème particulier (5 avis)

<u>Avis n°2 :</u> Michel Q. le 14/05/2026	<u>Retranscription :</u> « Bonjour J'ai oublié de noter mes coordonnées lors de ma contribution envoyée le 3 mai 2026 Mes coordonnées:
---	---

	[..] Sincères salutations »
<u>Avis n°6 :</u> Benjamin L. le 21/05/2026	<u>Retranscription :</u> « Bonjour, Je suis pour le projet d'aménagement du périphérique ouest de Nantes, Voici mes informations personnelles : [..] Cordialement, »
<u>Avis n°7 :</u> Bénédicte T. le 23/05/2026	<u>Retranscription :</u> « Bonjour, Je suis favorable à cet aménagement. »
<u>Avis n°8 :</u> Younja B. le 26/05/2026	<u>Retranscription :</u> « Bonjour, Voici mes coordonnées: [..] Je souhaite participer à la concertation publique et préciser que je suis favorable au projet d'aménagement du périphérique Ouest. Il y a en effet régulièrement un blocage au niveau du périph, notamment sur le prolongement du boulevard Charles De Gaulle qui débouche sur la porte de Saint-Herblain. Je vous remercie beaucoup pour cette concertation et j'espère que le projet verra le jour. Bien cordialement, »
<u>Avis n°13 :</u> Gabriel B. le 05/06/2026	<u>Retranscription :</u> « Bonjour, L'aménagement déjà réalisé entre la porte d'Orvault et la porte de Rennes montre toute sa pertinence ! C'est une portion que j'emprunte très souvent et j'apprécie de pouvoir en bénéficier ! Cela ne résoudra pas tous les problèmes dans ce secteur mais cela facilitera les déplacements en particulier pour les habitants proches de cette portion de périphérique, côté Saint Herblain ou côté Nantes. Cordialement »
<u>Réponse du maître d'ouvrage :</u> C'est noté.	

Conclusions du maître d'ouvrage à l'issue de la concertation :

Les moyens mis en œuvre par le maître d'ouvrage pour assurer une bonne visibilité de la concertation ont permis d'assurer des conditions appropriées pour ce qui concerne la participation et l'expression des citoyens.

Au total, 30 avis ont été remis :

- Avis favorables : 9 ;
- Avis défavorables : 8 ;
- Avis non suffisamment explicités : 13.

Ces avis ont tous été portés à la connaissance du maître d'ouvrage par l'intermédiaire de l'adresse mail concertation.nantes@developpement-durable.gouv.fr. Aucun avis a été rédigé par courrier à l'adresse du siège de la DIR Ouest ou par écrit sur le registre en Mairie de Saint-Herblain.

Les avis motivés sont partagés quant à la pertinence du projet. La concertation a cependant permis de mettre en lumière plusieurs points de convergence et de divergence.

Points de convergence :

- L'amélioration de la sécurité routière : La plupart des avis reconnaissent la nécessité de réduire les accidents liés aux manœuvres dangereuses, aux ralentissements et aux bouchons ;
- L'existence de congestion : Même les opposants au projet admettent l'existence des congestions actuelles. La plupart des participants soutiennent l'objectif de réduction de la congestion porté par le projet. Certains d'entre-eux s'interrogent sur le régime de vitesse à mettre en place sans remettre en cause l'opportunité du projet ;
- La présence du radar avant le pont de Chevire : La plupart des avis indiquent que la présence du radar et sa localisation rapprochée du pont de Chevire entraîne des ralentissements brusques, des bouchons et des conditions de sécurité dégradées ;
- La préservation de l'environnement : La plupart des contributeurs demandent à que le projet s'inscrive dans le cadre de la SNBC, avec la réalisation d'une étude de trafic prenant en compte le trafic induit, ainsi que la réalisation d'un bilan carbone complet du projet.

Points de divergence :

- Les conséquences du projet : Les avis favorables soutiennent le projet pour sa capacité à améliorer la sécurité et la fluidité du trafic. En revanche, ses détracteurs lui reprochent son coût écologique et son éloignement avec les politiques territoriales de développement du réseau de transports en commun, des modes actifs et des modes doux ;
- La nature du projet : Certains souhaitent que les investissements se concentrent sur le développement et l'aménagement en faveur des modes actifs, quand d'autres souhaitent passer le périphérique en 2x3 voies.

La concertation a révélé un clivage fort entre :

- Les usagers favorables au projet, pour qui la fluidité et la sécurité priment ;
- Les opposants, pour qui les enjeux climatiques et reports modaux doivent guider les aménagements. Le maître d'ouvrage de l'opération considère que son projet de voies d'entrecroisement n'est pas en opposition avec ces considérations et que la limitation de la congestion contribue à diminuer les niveaux de pollutions routières, au bénéfice des usagers et des riverains., peut amener une fluidification éventuelle du réseau secondaire urbain en faveur notamment des lignes de transport public qui empruntent les carrefours des échangeurs concernés, et peut améliorer le niveau de service de l'infrastructure pour l'ensemble des usagers notamment pour les lignes de transport public qui empruntent le périphérique.

Il est à noter que de nombreux avis présentent de très fortes similitudes dans les textes.

Le maître d'ouvrage s'engage à :

- Approfondir l'étude de trafic en lien avec le trafic induit ;
- Calculer un bilan carbone ;
- Prendre en compte la sécurité au niveau des giratoires d'accès au périphérique ;
- Continuer la concertation avec les partenaires.

Les prochaines étapes :

- Évaluation environnementale avec réalisation d'une étude d'impact, afin d'élaborer les dossiers de déclaration d'utilité publique et d'autorisation environnementale en 2026 et 2027 ;
- Études d'avant-projet et études de projet en 2026 et 2027 ;
- Acquisitions foncières par voie amiable en 2027 ;
- Enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique et à l'autorisation environnementale en 2027 ;
- Lancement des appels d'offre de travaux en 2027 ;

- Selon les conclusions de l'enquête publique unique, arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique et d'autorisation environnementale en 2028 ;
- Si le projet est autorisé, réalisation des travaux en 2028 et 2029.

Ce bilan est réalisé par la DIR Ouest et est disponible sur les mêmes supports que ceux de la concertation.

EN ANNEXES

1) Extrait site internet de la DIRO

The screenshot shows a web browser window with the URL dir.ouest.developpement-durable.gouv.fr/concertation-prealable-du-public-projet-d-a1923.html. The page has a blue header with the title "Concertation préalable du public – Projet d'aménagement du périphérique ouest de Nantes". Below the header, it states "Publié le 27/04/2026". The main content area is white and contains the following text:

Une concertation préalable du public est organisée concernant un projet d'aménagement sur le périphérique ouest de Nantes, entre les portes de l'Estuaire, de Saint-Herblain et d'Atlantis.

Ce secteur, particulièrement fréquenté, connaît des phénomènes de congestion récurrents aux heures de pointe, liés notamment aux difficultés d'insertion et de changement de voie.

Le projet prévoit la création de quatre voies d'entrecroisement, destinées à faciliter les échanges entre les entrées et sorties rapprochées. Ces aménagements permettront de mieux organiser les flux de circulation et d'améliorer la sécurité des usagers.

L'objectif est de limiter les ralentissements et de réduire les risques d'accidents, sans augmenter la capacité globale du périphérique.

Une circulation plus régulière contribuera également à diminuer les nuisances sonores et les émissions de polluants.

Le projet intègre par ailleurs des enjeux environnementaux. Des études ont été menées afin d'évaluer les impacts sur la faune, la flore et les milieux naturels. Des mesures seront mises en œuvre pour éviter, réduire ou compenser ces impacts, ainsi que pour assurer une gestion adaptée des eaux pluviales.

Le public est invité à prendre connaissance du dossier en mairie de St-Herblain et à formuler ses observations dans le cadre de cette concertation.

Below the text, there is a link: [concertation préalable du public 4ve nord chevre](#) PDF - 2883 kio.

2) Extrait site internet de la Mairie de Saint-Herblain

The screenshot shows the website of the Mairie de Saint-Herblain. The URL is <https://www.saint-herblain.fr/breves/concertation-prealable-du-public-projet-damenagement-du-peripheri>. The page has a yellow and white header with the logo of Saint-Herblain and navigation links: "SERVICES ET DÉMARCHES", "ACTUALITÉS ET AGENDA", "POLITIQUE ET INSTITUTION", "Nous contacter", and "Je participe". Below the header, it states "// Démarche". The main content area is white and contains the following text:

Concertation préalable du public – Projet d'aménagement du périphérique ouest de Nantes

Publié le 28 avril 2026

Une concertation préalable du public est organisée concernant un projet d'aménagement sur le périphérique ouest de Nantes, entre les portes de l'Estuaire, de Saint-Herblain et d'Atlantis. Ce secteur, particulièrement fréquenté, connaît des phénomènes de congestion récurrents aux heures de pointe, liés notamment aux difficultés d'insertion et de changement de voie.

Le projet

Le projet prévoit la création de quatre voies d'entrecroisement, destinées à faciliter les échanges entre les entrées et sorties rapprochées. Ces aménagements permettront de mieux organiser les flux de circulation et d'améliorer la sécurité des usagers.

3) Extrait du certificat d'affichage sur les panneaux à message variable (PMV)



**MINISTÈRE
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction Interdépartementale des
Routes Ouest**

Rennes, le 03/07/2026

*Service Mobilité Trafic
Pôle Circulation et Information Routière*

Objet : Information de la concertation préalable du public.

Je soussigné, Pascal Renat, Chef du Pôle Circulation et Information Routière, certifie sur l'honneur avoir procédé à l'affichage sur les PMV de l'information de la concertation préalable du public concernant les voies d'entrecroisement du périphérique de Nantes (N844) entre les Portes de l'Estuaire et d'Atlantis.

Ces affichages ont été réalisés du 20 mai 2026 au 10 juin 2026 sur six PMV (panneaux à messages variables) du périphérique de Nantes (N844) et deux de ses pénétrantes (RD723 et VM107).

Pour faire valoir ce que de droit.

4) Extrait de l'attestation de mise à disposition d'un registre en Mairie de Saint-Herblain

De > urbanisme (par Internet) <urbanisme@saint-herblain.fr> ☆

Répondre

Transférer

Commenter

Sujet **RE: VE Nantes - affichage de l'arrêté de pénétrer et mise à disposition du public du registre de la concertation** 28/08/2026 à 10:28

> Commentaire(s):

Monsieur,

Dans le cadre de l'opération d'aménagement de voies d'entrecroisement sur le périphérique Ouest de Nantes (RN844) entre les portes de l'Estuaire et d'Atlantis sur le territoire de la commune de Saint-Herblain, je vous informe qu'un registre a été mis à disposition du public au sein de l'accueil en mairie principale pendant la durée de la concertation soit du 27/04/2026 au 10/06/2026.

Vous en souhaitant bonne réception,

Restant à votre disposition,

Cordialement,

5) Extrait de l'article Ouest-France

ouest-france.fr/pays-de-la-loire/nantes-44000/de-nouvelles-voies-a-l-etude-pour-s-inserer-de-maniere-plus-fluide-sur-le-peripherique-ouest-de-nantes-81cfe558-4240-11f1-bf08-96ac50387fe7

MENU Ouest-France

Abonnez-vous Se connecter

De nouvelles voies à l'étude pour s'insérer de manière plus fluide sur le périphérique ouest de Nantes

À l'ouest de Nantes, entre la porte d'Atlantis et celle de l'Estuaire, l'État envisage de créer des voies d'entrecroisement dédiées aux véhicules qui s'insèrent sur le périphérique et ceux qui en sortent. Une concertation du public a lieu jusqu'à mi-juin. Si le projet aboutit, les travaux pourraient avoir lieu en 2028.

Ouest-France
Isabelle Labarre
Publié le 27/04/2026 à 20h21

Abonnez-vous

LIRE PLUS TARD

PARTAGER

Newsletter Nantes

Chaque matin, recevez toute l'information de Nantes et de ses environs avec Ouest-France

Votre e OK



Entre les portes d'Atlantis, de Saint-Herblain et de l'Estuaire, là où la circulation du périphérique est la plus dense, des voies d'entrecroisement sont en projet. | ARCHIVES OUEST-FRANCE

C'est la portion du périphérique la plus fréquentée, avec une moyenne de cent mille voitures par jour. Sur ce tronçon, entre la porte d'Atlantis, celle de Saint-Herblain et celle de l'Estuaire, le trafic sature régulièrement aux heures de pointe. Et quand ça congestionne, pas facile de s'insérer dans le flux, ou de changer de voie, entre des bretelles d'entrée et de sortie séparées d'une courte distance. Pour fluidifier la circulation et la rendre moins dangereuse, la

En continu >

Une Nantes

- 08h11 « Le règlement nous le permet » : Nantes Métropole Futsal champion de Régional 1 avant le dernier match
- 08h09 Les travaux de la future ligne de busway se poursuivent pour traverser la métropole de Nantes 🚏
- 08h02 Voyage dans le passé à bord du galion espagnol Andalucia qui jette l'ancre à Paimboeuf pendant quatre jours
- 07h36 Des scientifiques rentrent dans les jardins à Nantes pour une étude sur la biodiversité 🌿
- 07h34 Basket-ball. De Nantes à Belgrade, vers le derby le plus chaud d'Europe

Météo Nantes

10°C

Marées - Pornic
Coef : 66 Basse mer : 09h46

Rechercher

08:32 28/04/2026

6) Extrait de l'article Actu.fr

actuNantes

Dernières actus Société Économie Faits divers Politique

"Même ma couette fait trop de bruit" : le quotidien infernal de Malvina, atteinte d'une maladie méconnue

Loire-Atlantique > Saint-Herblain 17°C

Périphérique de Nantes : bientôt une solution face aux bouchons ?

Une concertation préalable du public est organisée concernant un projet d'aménagement sur le périphérique ouest de Nantes, où la circulation est souvent saturée.

Circulation Périphérique Travaux

Suivez-nous Ajoutez-nous en favori

Création de 4 voies d'entrecroisement — périphérique ouest de Nantes (RN844)

Objet : Demande d'un bilan carbone complet et d'une étude de trafic intégrant le trafic induit, préalablement à toute décision sur ce projet.

1. Transport routier et climat : un contexte qui oblige

En tant que citoyen de l'agglomération nantaise, je suis directement concerné par les choix d'infrastructure qui structureront notre territoire pour les prochaines décennies. Je sou mets cette contribution avec la conviction qu'une concertation sincère implique de poser clairement les enjeux climatiques du projet.

Le transport routier représente 32 % des émissions de gaz à effet de serre de la France — premier secteur émetteur — et c'est le seul dont les émissions n'ont pas dé cru depuis 1990 [1]. La Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC) lui impose une réduction de l'ordre de 28 % d'ici 2030 par rapport à 2019. Toute infrastructure routière nouvelle ou élargie, même présentée sous l'angle de la sécurité ou de la fluidification, augmente la capacité d'accueil du réseau et donc le potentiel de trafic automobile. Elle s'inscrit à rebours de cette trajectoire, sauf preuve du contraire.

2. Ce que le dossier de concertation ne démontre pas

Le dossier de la DIR Ouest affirme que le projet « n'augmente pas la capacité globale du périphérique ». Cette formulation ne constitue pas une démonstration. Pour qu'une telle affirmation soit recevable, deux analyses indépendantes et chiffrées sont nécessaires.

Un bilan carbone sur le cycle de vie complet de l'ouvrage, conforme aux exigences du Code de l'Environnement (art. R. 122-5) [2]. Il doit couvrir la construction, l'entretien, et l'usage de l'infrastructure. Ce dernier poste est de loin le plus lourd : les émissions liées à l'usage du réseau routier sont en moyenne dix-huit fois supérieures à celles de sa construction. Ce bilan doit être confronté à la trajectoire sectorielle de la SNBC pour établir si le projet y est compatible ou non.

Une étude de trafic intégrant le trafic induit dans sa définition complète. Frédéric Héran, économiste des transports (CLERSE/Université de Lille), rappelle que le trafic induit se manifeste sous cinq formes : report temporel, report spatial, report modal, augmentation de la fréquence des déplacements, et changement d'origines ou de destinations [3]. Les modèles classiques ne capturent au mieux que les trois premiers effets. Les deux derniers — qui augmentent les distances parcourues à moyen et long terme, et alimentent l'étalement urbain — sont systématiquement sous-estimés. Or c'est précisément sur ce type d'axe périurbain, reliant les portes de l'Estuaire, de Saint-Herblain et d'Atlantis, que ces effets de long terme sont les plus actifs.

Ce n'est pas une exigence théorique. Ce précédent est local : lors de la concertation sur le complexe de Bellevue, le CEREMA avait lui-même conclu à une baisse des émissions GES parce que le trafic induit n'avait tout simplement pas été intégré dans les calculs, faute de consensus méthodologique — un aveu préoccupant pour des infrastructures à durée de vie de plusieurs décennies.

3. Une exigence de cohérence, pas un veto de principe

Je ne m'oppose pas par principe à tout aménagement du périphérique. Je demande que la décision soit prise en pleine connaissance des implications climatiques du projet.

Si les analyses demandées démontrent que l'infrastructure est incompatible avec la trajectoire SNBC — c'est-à-dire qu'elle augmente les émissions de GES du secteur transport au-delà de ce que nos engagements permettent —, **alors le projet ne devra pas être réalisé, ou devra être profondément reconfiguré avant toute enquête publique.** C'est une responsabilité que la DIR Ouest et ses autorités de tutelle doivent être prêtes à assumer explicitement, et non à esquiver par des formulations approximatives.

La concertation préalable a précisément pour objet d'éclairer ces choix en amont. Je demande qu'elle remplisse pleinement ce rôle.

Références

- [1] SDES, *Chiffres clés des transports*, édition 2023, Ministère de la Transition écologique — part du transport dans les GES France.
- [2] Code de l'Environnement, art. R. 122-5 (modifié au 1er juillet 2023) — obligation d'évaluation des émissions GES par approche cycle de vie incluant l'usage des infrastructures.
- [3] F. Héran, « Le trafic induit », *Encyclopédie en ligne de l'AFET*, mai 2026 — définition des cinq mécanismes du trafic induit.
- [4] DREAL Pays de la Loire / Cerema, *Note relative à la prise en compte des GES et du trafic induit — complexe de Bellevue*, février 2023 — précédent local d'omission du trafic induit dans une étude d'impact.

8) Avis n°18 Julian R.

- Section rte d'Armor / rte d'Atlantis -

Il faut d'après le trafic un vrai périph' à 2x3 voies entre la Porte d'Armor et la Porte de Bouguennec !

2 voies en intérieur
2 voies en sortie sur rond-point
Porte d'Armor



2x3 voies

Vitesse 70 km/h
rte d'Armor - Bouguennec

70

- Porte d'Atlantis -

Profil route :

TP
BAU PL VL VL VL VL PL BAU
3,00 3,25 3,15 3,15 3,20 3,20

70

3 voies en intérieur 2 voies en intérieur

1 voie de sortie vers
rond-point Porte d'Armor

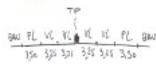


2x3 voies

70

- Parte de R-Herslein -

Profile route:



Ex 3 Verib



2x3 varies



- Porte de l'Estuaire -
2x3 m
11 m

2x3 11/12

Il faut d'après le trafic un vrai pénipt' à La 3 voies entre la porte d'Amour et la porte de Boughenais!



Village sur le tronçon
pt d'arrêt - Bouguemais



Pont de Cheyenne

$\downarrow \downarrow \downarrow$ 3 votes en intérieur
 2 votes en extérieur
 + 1 vote en surface de plan



Contribution à la concertation préalable du public – Juin 2026

Création de 4 voies d'entrecroisement — périphérique ouest de Nantes (RN844)

1. Le transport routier au cœur de l'urgence climatique et énergétique

En signant l'Accord de Paris, la France s'est engagée à limiter l'augmentation de la température mondiale à 1,5°C ou 2°C. Pour atteindre cet objectif, le secteur des transports est le levier prioritaire : il est le **premier émetteur de gaz à effet de serre (GES)** en France (34 % en 2024) et le seul dont les émissions n'ont pas décru depuis 1990.[1]

Le système « voiture » est la cause première de ces émissions et de l'inertie du secteur. De plus, le rôle structurant des infrastructures routières accroît la **dépendance des territoires aux produits pétroliers**, exposant les usagers à une **précarité énergétique** face à l'incertitude sur les prix et la disponibilité future du pétrole. Tout projet d'infrastructure routière doit donc être examiné à l'aune de sa compatibilité avec les engagements climatiques.

2. Pour un avis éclairé : des exigences méthodologiques indispensables

L'importance des enjeux associés à la lutte contre le dérèglement climatique exigent d'examiner avec une attention toute particulière les impacts de chaque projet structurant nos modes de vie. Et c'est particulièrement le cas des projets d'infrastructure routière. C'est pourquoi nous estimons primordial de voir les études d'impacts qui seront commandées pour ce projet se pencher sur les points suivants :

- **Comprendre l'effet des travaux :**

- **Une Analyse de Cycle de Vie (ACV) complète :** Le Code de l'Environnement [2] impose d'évaluer précisément l'impact des infrastructures sur le climat. Cette analyse doit impérativement inclure la

phase d'usage¹, car les émissions de GES liées aux déplacements des véhicules peuvent être beaucoup plus importantes que celles de la seule phase de construction.

- **L'intégration nécessaire du trafic induit :** Selon les travaux de Frédéric Héran, le trafic induit correspond au « trafic qui ne se serait pas manifesté en l'absence du projet routier » [3]. Il résulte de cinq réactions documentées des usagers : reports temporel, spatial et modal, mais aussi **augmentation de la fréquence de déplacement et changement des origines/destinations**. Ignorer ce phénomène, comme ce fut le cas lors des premières études du pont de Bellevue à Nantes [4], conduit à une sous-évaluation dramatique des émissions de GES. Le trafic induit peut rendre le bilan environnemental d'un projet incompatible avec les objectifs de la SNBC en quelques années seulement, les gains temporaires de fluidité étant possiblement absorbés par de nouveaux véhicules.

- **Projetez l'infrastructure dans un futur compatible avec nos engagements :**

- **La confrontation à la SNBC 3 :** Le bilan carbone de l'opération doit être confronté aux trajectoires de référence (**scénarios AME et AMS**). Un budget carbone spécifique au projet doit être défini en cohérence avec les trajectoires de baisse des émissions territoriales attendues dans la SNBC 3 :

- La circulation des voitures baisse de 7,5 % (veh-km) entre 2019 et 2030 et de 13 % (veh-km) entre 2019 et 2050

- La circulation des poids lourds diminue de 10 % (veh-km) entre 2019 et 2030 et de 19 % (veh-km) entre 2019 et 2050 [5]

- La plupart des scénarios de transition qui permettent à la France de prendre sa part dans la lutte contre le dérèglement climatique convergent sur l'évolution des modes de transports [6] et pourtant divergent sensiblement de la SNBC 3. La SNBC étant régulièrement révisée pour revoir ses ambitions à la hausse en matière de baisse du trafic routier, il semble utile de confronter également les perspectives du projet dans le **cas d'une transition plus exigeante**. L'utilité du projet se maintient-elle en 2050 dans le cas où les pratiques de mobilité verraient les évolutions suivantes advenir ?

- Une baisse du trafic voiture de l'ordre de 35% à 2050
- Une baisse du trafic PL de l'ordre de 45% à 2050
- Une hausse du trafic Bus/Car de l'ordre de 70% à 2050

Comme cela est anticipé par le Shift Project mais également par l'Ademe et Négawatt, qui présentent des évolutions similaires en ordres de grandeurs.

3. Conclusion et responsabilité face à l'avenir

La société française est en train de basculer vers une économie décarbonée, avec des bouleversements significatifs dans le secteur des transports, car celui-ci reste le premier contributeur au dérèglement climatique. Cet investissement public ne sera souhaitable qu'à la condition stricte qu'il ne serve pas à encourager une hausse tendancielle du trafic automobile individuel, et s'il prouve qu'il participe à la transition sociétale en cours, ou qu'il reste pertinent une fois la transition réalisée. L'infrastructure doit donc être techniquement conçue pour accompagner la trajectoire de baisse progressive des flux routiers programmée entre 2019 et 2050. Il pourrait donc être intéressant pour la DIR Ouest de réfléchir dès la conception à la réallocation future de cet espace routier au profit des transports collectifs express, seuls leviers conformes à la planification écologique ?

Nous suivrons avec attention la publication des études d'impact associées à ce projet pour pouvoir formuler un avis pleinement éclairé. Les Shifters seront donc attentifs au cadrage et à la qualité des études.

LES SHIFTERS de Loire-Atlantique - Pour une économie libérée de la contrainte carbone.

Auteurs : Jérémie POUPON, Julia LEMOINE, Alix LE PELTIER

(Les propos tenus ici n'engagent pas l'association The Shifters dans son ensemble mais sont assumés pleinement par le Groupe Local de Loire-Atlantique)

Références

- [1] SDES, Chiffres clés des transports, édition 2025, Ministère de la Transition écologique — part du transport dans les GES France.
- [5] Secrétariat Général à la Planification Écologique, *Projet de la Stratégie nationale bas-carbone n°3 – Partie 1*, juin 2026, Section III : « Orientations de politiques publiques sectorielles pour réduire les émissions territoriales », Chapitre A : « Transports », p. 83.
- [2] Code de l'Environnement, art. R. 122-5 (modifié au 1er juillet 2023) — obligation d'évaluation des émissions GES par approche cycle de vie incluant l'usage des infrastructures.
- [3] F. Héran, « Le trafic induit », Encyclopédie en ligne de l'AFET, mai 2026 — définition des cinq mécanismes du trafic induit.
- [4] DREAL Pays de la Loire / Cerema, *Note relative à la prise en compte des GES et du trafic induit — complexe de Bellevue*, février 2023 — précédent local d'omission du trafic induit dans une étude d'impact.
- [6] République Française, ADEME, Négawatt, The Shift Project, *Comprendre les scénarios de transition 2050, Comment nous déplacerons-nous en 2050 ?*, juin 2026, <https://comprendre2050.fr/fiche/10-DEP-00>

10) Avis n°26 Alexis G. / Place au Vélo Nantes Métropole

Avis de Place au Vélo - Métropole Nantaise

Concertation préalable – Projet d'aménagement du périphérique ouest de Nantes (portes de l'Estuaire, de Saint-Herblain et d'Atlantis)

Place au Vélo reconnaît les difficultés réelles de circulation et d'insertion observées sur le périphérique ouest de Nantes. Le dossier de la DIR Ouest présente trois objectifs principaux : **améliorer la sécurité routière, réduire les congestions aux heures de pointe et réduire les nuisances environnementales**, notamment par la création de quatre voies d'entrecroisement et d'un shunt au niveau du giratoire est de la porte de Saint-Herblain.

Cependant, Place au Vélo considère que **les bénéfices annoncés sont contestables, et que les effets négatifs du projet pour les mobilités actives, pour l'environnement et pour le fonctionnement global du réseau métropolitain sont sous-estimés**. En l'état, nous émettons donc un **avis défavorable** sur ce projet.

1. Une amélioration locale de la fluidité peut induire davantage de trafic motorisé

Le porteur du projet affirme qu'il ne s'agit pas d'augmenter la capacité globale du périphérique mais d'en « optimiser le fonctionnement ». Or, la littérature scientifique montre qu'**une amélioration des conditions de circulation**, même sans ajout apparent d'une voie générale sur tout le linéaire, **réduit le coût généralisé du déplacement automobile** (temps, confort, facilité d'insertion) et peut donc induire du **trafic supplémentaire**. Ce phénomène de **trafic induit** est bien documenté, y compris par le Cerema, qui le définit comme l'augmentation de trafic qui n'aurait pas eu lieu sans amélioration de l'offre routière.

Autrement dit, **fluidifier un maillon routier ne supprime pas mécaniquement la congestion** : cela peut au contraire attirer de nouveaux trajets, encourager des déplacements auparavant différés, conforter des reports modaux vers la voiture, voire favoriser des trajets plus longs ou de transit. L'argument selon lequel le projet serait neutre sur la circulation parce qu'il n'ajoute pas une troisième voie généralisée nous paraît donc **fallacieux ou, à tout le moins, incomplet**, tant qu'aucune évaluation robuste du trafic induit n'est présentée publiquement.

2. Le projet raisonne à l'échelle d'un tronçon, alors que les effets se jouent à l'échelle du réseau

Le raisonnement du dossier semble centré sur la suppression de points de conflit locaux entre bretelles. Mais en circulation urbaine et périurbaine, **optimiser un segment n'améliore pas nécessairement le fonctionnement de l'ensemble du réseau**. Le **paradoxe de Braess** rappelle précisément qu'**ajouter un lien ou améliorer un axe peut dégrader la**

performance globale du réseau, parce que les choix individuels des automobilistes ne conduisent pas forcément à un optimum collectif.

Ce point est particulièrement important dans la métropole nantaise, où le périphérique ouest concentre des flux locaux, pendulaires et de transit. En favorisant l'attractivité automobile de ce secteur, le projet risque non seulement de **reconstituer rapidement la congestion sur le périphérique**, mais aussi de **reporter de la pression sur les échangeurs, les ronds-points d'accès et les axes urbains voisins**. Ce que le projet présente comme une solution de fluidification pourrait donc, à moyen terme, **aggraver les dysfonctionnements à l'échelle métropolitaine** plutôt que les résoudre durablement.

3. La sécurité des usager·ères vulnérables n'est pas traitée à la hauteur des enjeux

L'un des objectifs affichés du projet est l'amélioration de la sécurité routière. Pourtant, du point de vue de Place au Vélo, **la sécurité des usager·ères vulnérables — en particulier des cyclistes et des piéton·nes — n'est pas démontrée**. Si la circulation automobile devient plus fluide sur le périphérique et sur ses accès, cela peut **augmenter les vitesses pratiquées, les volumes, et les conflits aux échangeurs et giratoires**, là où les traversées et insertions des modes actifs sont déjà délicates.

Le retour d'expérience du Cerema sur le **giratoire de la porte de Sautron**, connecté lui aussi au périphérique nantais, montre d'ailleurs que la sécurisation des déplacements à vélo sur ce type d'infrastructure suppose des **aménagements spécifiques**, pensés explicitement pour les cyclistes et les transports collectifs. Cette expérimentation a été mise en place précisément pour améliorer la sécurité des vélos, ce qui confirme qu'un giratoire d'accès au périphérique n'est pas spontanément sûr pour les usager·ères vulnérables.

Nous attirons par ailleurs l'attention sur le fait que la **Grande Voie Vélo C**, qui relie Saint-Herblain aux Sorinières, s'inscrit dans un réseau métropolitain présenté par Nantes Métropole comme devant offrir les trajets « les plus sécurisés et les plus logiques possibles » pour les longues distances. Toute modification du fonctionnement du secteur de la porte de Saint-Herblain, et en particulier toute bretelle ou shunt vers le boulevard Charles-de-Gaulle, doit donc être évaluée aussi sous l'angle de ses effets sur cette continuité cyclable structurante.

Par ailleurs, la bretelle évoquée vers le **boulevard Charles-de-Gaulle** pourrait s'avérer particulièrement dangereuse pour les cyclistes empruntant la **Grande Voie Vélo C**, en créant de nouveaux conflits d'insertion ou de traversée sur un axe censé être structurant et lisible pour les déplacements à vélo.

4. Les gains environnementaux annoncés sont loin d'être acquis

Le dossier soutient qu'une circulation plus régulière permettrait de réduire nuisances sonores et émissions de polluants. Mais cet argument repose sur une vision **statique et de court terme**. Si le projet induit davantage de circulation automobile, les éventuels gains ponctuels liés à une meilleure fluidité peuvent être **rapidement annulés, voire dépassés**, par la hausse des volumes circulés. C'est précisément l'un des enjeux soulevés dans les travaux sur le trafic induit : en négligeant ce phénomène, on peut attribuer à un projet routier un bilan environnemental artificiellement favorable.

À cela s'ajoute l'impact propre du chantier et de l'aménagement lui-même. Le projet prévoit un **élargissement de la plateforme routière, la reconstitution de la bande d'arrêt d'urgence** et la création de **bassins d'assainissement**, donc une consommation supplémentaire d'espace et une artificialisation de sols. Or l'État rappelle lui-même que l'artificialisation altère durablement les fonctions écologiques des sols, aggrave le ruissellement, réduit le stockage de carbone et nuit à la biodiversité.

Dans ces conditions, il nous paraît abusif de présenter ce projet comme une réponse environnementale satisfaisante. **Entre trafic induit, augmentation possible des flux de transit et artificialisation supplémentaire des sols, l'impact global du projet pourrait être nettement négatif.**

5. Un risque d'aggravation des bouchons à l'échelle métropolitaine

Place au Vélo souhaite également souligner qu'**augmenter l'attractivité du périphérique pour le trafic automobile ne résout pas durablement les bouchons**. En attirant davantage de véhicules, le projet risque d'augmenter à terme non seulement les congestions sur le périphérique lui-même, mais aussi les bouchons sur les rues avoisinantes et sur les grands axes de la métropole. Cette logique d'« appel d'air » routier est cohérente avec les mécanismes de trafic induit décrits par la littérature scientifique.

6. Une réponse inadaptée aux enjeux de mobilité de la métropole

Enfin, Place au Vélo considère que ce projet prolonge une logique ancienne : répondre aux congestions par des aménagements routiers destinés à faciliter encore l'usage de la voiture. Or la métropole nantaise affiche par ailleurs des objectifs de report modal et développe un réseau cyclable structurant, dont les Grandes Voies Vélo, précisément pour offrir des alternatives crédibles à l'autosolisme. Nantes Métropole présente ces itinéraires comme un moyen d'inciter les habitant-es à se déplacer d'une commune à l'autre autrement qu'en voiture.

Dans ce contexte, consacrer des moyens supplémentaires à l'optimisation automobile d'un échangeur périphérique sans démonstration solide de son innocuité sur le trafic, la sécurité des cyclistes et l'environnement nous semble contradictoire avec les objectifs de transition des mobilités.

Conclusion

Pour toutes ces raisons, **Place au Vélo émet un avis défavorable sur ce projet en l'état.**

Nous demandons qu'avant toute poursuite de la procédure :

- une **évaluation indépendante et publique du trafic induit** soit réalisée ;
- les effets du projet soient examinés à **l'échelle du réseau métropolitain**, et non du seul tronçon routier ;
- une **analyse spécifique des impacts sur les cyclistes, piéton-nes et autres usager-ères vulnérables** soit produite, en particulier aux giratoires et au niveau de la porte de Saint-Herblain ;
- les effets du projet sur les **continuités cyclables structurantes**, notamment la **Grande Voie Vélo C**, soient explicitement étudiés ;
- des **alternatives plus sobres**, cohérentes avec les objectifs climatiques et de report modal, soient enfin examinées avec le même sérieux.

Sources

- Direction interdépartementale des routes Ouest – Concertation préalable du public – Projet d'aménagement du périphérique ouest de Nantes
<https://www.dir.ouest.developpement-durable.gouv.fr/concertation-prealable-du-public-projet-d-a1923.html>
- Ville de Saint-Herblain – Concertation préalable du public – Projet d'aménagement du périphérique ouest de Nantes
<https://www.saint-herblain.fr/breves/concertation-prealable-du-public-projet-damenagement-du-peripherique-ouest-de-nantes/>
- Ouest-France / Presse Océan – Des travaux envisagés pour réduire les bouchons sur le périphérique ouest de Nantes
<https://www.ouest-france.fr/economie/transports/routes/des-travaux-envisages-pour-reduire-les-bouchons-sur-le-peripherique-a-louest-de-nantes-52ff356a-60e7-11f1-8a5e-13fc958a9977>
- Infos Média Nantes – Périphérique ouest de Nantes : un projet pour fluidifier le secteur de Cheviré
<https://infos-media-nantes.fr/peripherique-ouest-nantes-concertation-bouchons/>
- Cerema – L'induction de trafic : revue bibliographique
https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/16558/l-induction-de-traffic-revue-bibliographique?_lg=fr-FR
- AFET – Frédéric Héran, *Le trafic induit*
http://afet-asso.fr/wp-content/uploads/2026/04/Trafic-induit_vfinale.pdf [
- Wikipédia – Trafic induit
https://fr.wikipedia.org/wiki/Trafic_induit
- Wikipédia – Paradoxe de Braess
https://fr.wikipedia.org/wiki/Paradoxe_de_Braess
- Géoconfluences – Paradoxe de Braess (effet siphon)
<https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/paradoxe-de-braess-effet-siphon>
- Cerema – Évaluation d'une voie dédiée aux transports en commun et aux vélos sur le giratoire de la porte de Sautron
<https://www.cerema.fr/fr/actualites/cerema-evalue-voie-dediee-aux-transports-commun-aux-velos> [
- Nantes Métropole – Grandes Voies Vélo : se repérer plus facilement à vélo
<https://metropole.nantes.fr/ma-ville-ma-metropole/les-grands-projets/grandes-voies-velo-se-reperer-plus-facilement-a-velo>
- Naolib – Les voies cyclables dans la métropole nantaise
<https://naolib.fr/fr/velos/voies-cyclables>
- Ministère de la Transition écologique – Artificialisation des sols
<https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/artificialisation-sols>