

# **BILAN DE LA CONCERTATION PRÉALABLE DU PUBLIC** au titre du code de l'urbanisme (L-103-2)

## CONCERNANT LA RÉALISATION DE VOIES D'ENTRECROISEMENT SUR LE PÉRIPHÉRIQUE DE NANTES ENTRE LA PORTE DE L'ESTUAIRE ET LA PORTE D'ATLANTIS

15 novembre 2021 – 15 décembre 2021

Le projet prévoit la réalisation de 4 voies d'entrecroisement, en prolongeant et en raccordant les bretelles d'échangeurs entre les portes successives suivantes :

- 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.

L'objectif du projet est triple :

- améliorer la sécurité routière sur ces secteurs : 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. Ces secteurs sont particulièrement accidentogènes ;

- 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 et 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).

La première phase de l'opération (création des deux voies d'entrecroisement en sens intérieur), dont le coût total est estimé à 4,9 M€, est cofinancé par l'État (50%), la Région Pays de la Loire (12,5%) et la Métropole de Nantes (37,5%).



### **Le cadre juridique de la concertation :**

La concertation préalable 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 PLU de la commune, le projet ne requiert pas une mise en compatibilité d'un document d'urbanisme (MECDU).

### **Le calendrier et les modalités de la concertation :**

La concertation s'est déroulée sur 30 jours à compter du 15/11/2021 avec une diffusion d'un plan et d'un document synthétique explicitant le projet et ses enjeux sur les supports suivants :

- site internet de la DIR OUEST ([www.DIRO.fr](http://www.DIRO.fr)),
- site internet de la Mairie de St-Herblain (<https://www.Saint-Herblain.fr>),
- registre en Mairie de St-Herblain.
- affichage sur le panneau à message variable (PMV) situé porte de l'Estuaire.

Le public a été invité à formaliser ses avis, en mentionnant ses coordonnées complètes, soit :

- par courrier (adresse du siège de la DIR OUEST mentionné),
- par e-mail ([pmi.sem.diro@developpement-durable.gouv.fr](mailto:pmi.sem.diro@developpement-durable.gouv.fr)),
- par écrit sur un registre dédié mis à disposition par la Mairie de Saint-Herblain pendant toute la durée de la concertation.

## Avis reçus et réponses du maître d'ouvrage :

<u>Avis N°1 :</u> Sophie D.	<u>Retranscription (message complet en annexe) :</u> « Je [...] vous remercie pour ce projet. C'est une très bonne idée ce projet de voies d'entrecroisement. En espérant que cela fluidifie le trafic... »
<u>Réponse du Maître d'Ouvrage :</u> /	

<u>Avis N°2 :</u> Mikael L. P.	<u>Retranscription (message complet en annexe) :</u> « Je [...] ne comprends pas pourquoi ce sont les voies d'entrecroisement intérieures qui sont réalisées en premier, [...] c'est surtout les bretelles extérieures qui sont congestionnées. Tout au moins ces voies sont aussi utiles en intérieur qu'en extérieur. » « Je suis effectivement très favorable au projet, empruntant cette section du périphérique régulièrement [...] j'ai peur que la réalisation de la seconde phase traîne [...] alors que le besoin est urgent (surtout la sortie sur la porte de St Herblain en heures de pointe du soir où la file de véhicules déborde sur la BAU) »
<u>Réponse du Maître d'Ouvrage :</u> Les trafics sont similaires dans les deux sens à cet endroit du périphérique. Les VE extérieures sont effectivement aussi utiles, elles seront réalisées dans un second temps.	

<u>Avis N°3 :</u> Gilles D.	<u>Retranscription (message complet en annexe) :</u> « Les congestions du trafic automobile sur ce même tronçon, mais dans le sens extérieur, est de la même façon perturbé par la proximité des voies d'insertion et décélération mais également par le fait d'un changement de régime de vitesse ( passage de 90 à 70 km/h) créant des changements de file, générant les mêmes effets de ralentissements et de réaction en chaîne ( bouchons) qu'une voie d'insertion crée.  Ne faut il pas envisager, en complément de la solution "voie d'entrecroisement", la suppression du changement de régime de vitesse par la suppression de la zone à 70, ou à contrario son extension ( avec une limitation à 70 plus en amont, porte de Chezine par exemple) ? »
<u>Réponse du Maître d'Ouvrage :</u> Le point concernant les changements de régime de vitesse sera étudié attentivement dans la suite de l'opération.	

<p><u>Avis N°4 :</u> pbenji2012</p>	<p><u>Retranscription (message complet en annexe) :</u> « Réduction du trafic Nantais pour une somme avoisinant les 0 euros ? Le télétravail. Réduction du trafic Nantais, augmenter les accès Poitiers, Bordeaux qui bouchonnent en permanence. Limiter la vitesse sur un périphérique limite les accidents et leur gravités mais limite t'elle le risque du au nombre d'automobilistes qui circule sur la route en même temps ? On ne finit pas tous le travail à la même heure. Et en faite si je finis à 15h30 mais que je passes 30 min à arriver à un point tel que le pont de Cheviré et bien je rencontre ceux qui sortent à 16h. Passer de 6, 8 entrées de route à une 2 voies puis une vitesse à 70 pas compliqué de deviner le problème. Un autre pont ? Ou ? Le télétravail ?... 2.0 va falloir s'en servir un jour utilement pour la planète et l'écologie plutôt que mettre du bitume partout... »</p>
<p><u>Réponse du Maître d'Ouvrage :</u> Ces remarques ne portent pas spécifiquement sur le projet de création de voies d'entrecroisement, mais seront intéressantes à approfondir dans une réflexion plus large sur les mobilités à l'échelle de l'agglomération nantaise.</p>	

<p><u>Avis N°5 :</u> Hervé M.</p>	<p><u>Retranscription (message complet en annexe) :</u> « Ce projet améliorera la fluidité du trafic routier sur le périphérique sur la zone concernée. Il ne réglera pas le gros problème du rond-point d'Atlantis sur lequel doit passer tout le trafic routier en provenance du Sud Loire vers Saint Nazaire, Vannes, Lorient... »</p>
<p><u>Réponse du Maître d'Ouvrage :</u> - Le projet de voies d'entrecroisement a effectivement une portée localisée sur un tronçon du périphérique et n'a pas vocation à régler l'ensemble des points de congestion du secteur ouest.</p>	

<p><u>Avis N°6 :</u> Mr L. Gilles</p>	<p><u>Retranscription (message complet en annexe) :</u> « Je découvre avec enthousiasme que vous lancer un projet d'amélioration de la circulation dans le secteur Ouest du périphérique de Nantes ( Porte Atlantis / pont de chevire). J' [...] emprunte régulièrement cette section de périphérique et [...] je me demande si vous n'allez pas coller du plâtre sur une jambe de bois. Même si cet effort ne sera pas vain. Mais j'ai des doutes qu'en à son efficacité. Pour réduire les problèmes de bouchons dans le sens pont de chevire / porte d'Atlantis, je suggérerai bien de revoir l'architecture de l'échangeur de la port Atlantis [...]. Et point final, comme la section de vitesse à 70 démarre après cet insertion de trafic venant de la</p>
---	--

	<p><i>N444, il serait plus que judicieux de mettre cette limitation de vitesse a 70 KM/H beaucoup plus tôt ( ex: porte de la chézine) ou passer tous le périphérique à 70KM/h ainsi plus de coup de frein et donc plus ralentissement intempestif bien connu à la hauteur de ce panneau de 70. »</i></p>
<p><u>Réponse du Maître d’Ouvrage :</u>  La proposition concernant la modification du régime de vitesse au nord des VE sera étudié attentivement dans la suite de l’opération.</p>	

<p><u>Avis N°7 :</u>  Lucas R.</p>	<p><u>Retranscription (message complet en annexe) :</u>  <i>« Suite à la lecture du document [...] je suis dubitatif quant à l'intérêt d'un tel projet au vu des enjeux actuels d'urgence climatique et le report des trajets des solo-automobilistes vers des mobilités actives.  Il me semble que les embouteillages aux heures de pointe au nord du pont de Cheviré sont notamment dus à la configuration particulière de la ville : travail au nord, logement au sud.  Des voies d'entrecroisement au nord de l'ouvrage amélioreront le trafic de manière très localisée sur des trajets de porte à porte sur le périphérique, à la marge.  Le bouchon se situera néanmoins sur le pont avec une pente très forte et une géométrie particulière qui entraîne une baisse de la vitesse autorisée et effective, et heureusement.  Ce projet me semble à côté des réels enjeux de cette zone allant de la porte de l'Estuaire à la porte de Chézine : la difficulté de franchissement du périphérique pour les [...] cycliste du quotidien pour franchir le périphérique ouest [...] les aménagements sont discontinus, peu agréables et peu engageants. Ils demandent des détours importants [...] et chronophages.  Côté transports en commun, la ligne 40, seule ligne permettant de franchir le pont de Cheviré, est anémique avec un tracé trop court et un bus par heure la plupart du temps.  En somme, nous sommes presque en 2022 déjà, et le budget de 5M€ me semblerait être plus judicieux dans des solutions alternatives d'avenir et non pour réduire un problème local en amont d'un nœud de circulation, et toujours en faveur du tout voiture. »</i></p>
--	--

Réponse du Maître d’Ouvrage :  
L’objectif de ce projet est bien l’amélioration de la congestion sur un tronçon localisé du périphérique.  
Il est cohérent avec l’objectif de la métropole d’améliorer le fonctionnement du périphérique sans chercher à créer une augmentation globale des trafics, et de réduction du transit dans les communes environnantes, par une incitation forte au report sur les modes alternatifs à la voiture individuelle.

Pour information, Nantes Métropole va réaliser un aménagement cyclable confortable au cours de l'année 2022 sur le chemin de la Botardière pour sécuriser le franchissement du périphérique au niveau de la Porte de Chézine pour les piétons et les cyclistes.

<p><u>Avis N°8 :</u> Cécile D.</p>	<p><u>Retranscription (message complet en annexe) :</u> « <i>Ce projet me semble à contre-sens des enjeux climatiques. [...] Nous devons désormais penser les solutions pour réduire le trafic routier et favoriser les mobilités alternatives.</i> <i>En l'occurrence, c'est axe de la ville de Nantes n'offre aucune possibilité pour le vélo.</i> <i>Il faut arrêter de développer les infrastructures routières, pour soi-disant fluidifier le trafic.</i> <i>Ce projet d'aménagement présenté comme une solution aux embouteillages ne fera en réalité qu'augmenter le trafic. Depuis les années 1990, les études scientifiques sur le "trafic induit" et plusieurs exemples à travers le monde ont depuis démontré que les nouvelles capacités routières sont vite saturées et les embouteillages reviennent : on parle de "trou noir" des investissements routiers.</i> <i>Il est temps que Nantes Métropole accélère les mesures sur les solutions alternatives à la voiture. »</i></p>
--	---

Réponse du Maître d'Ouvrage :

L'objectif de ce projet est d'améliorer la congestion sur un tronçon localisé du périphérique, sans développer de nouvelles infrastructures ni augmenter la capacité de débit du trafic puisque ces voies auxiliaires sont interrompues à chaque échangeur.

Le projet répond à l'objectif de la métropole d'améliorer le fonctionnement du périphérique sans chercher à créer une augmentation globale des trafics, et de réduction du transit dans les communes environnantes, par une incitation forte au report sur les modes alternatifs à la voiture individuelle.

Les questions relatives aux mobilités alternatives à la voiture, voies cyclables et transports en commun, sont traitées par ailleurs dans des projets portés par la métropole.

<p><u>Avis N°9 :</u> Olivier A.</p>	<p><u>Retranscription (message complet en annexe) :</u> « <i>J'y suis favorable en espérant que les usagers de ces voies d'entrecroisement ne vont pas en profiter pour doubler tout le monde par la droite et s'insérer au dernier moment »</i></p>
---	--

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Ce type d'aménagement a fait ses preuves depuis longtemps en apportant une meilleure fluidité à la circulation au bénéfice des usagers et les comportements à risque restent très minoritaires.

<p><u>Avis N°10 :</u> Alphonse B.</p>	<p><u>Retranscription (message complet en annexe) :</u> «<i>Peut être que l'idée est bonne, mais je le vois gros comme une maison, de faire débarquer des voies de bus</i></p>
---	--

	<p>sur le périphérique.          Bien mettre des panneaux 70 camion et 90 voitures sur toute les voies ou il y a un panneau 90, parce que les camions sont à 95, voir 100 et doublent sur le pont pour se mettre a 90 alors que c'est limité à 70.          Beaucoup de gens roulent sur la voie d'arrêt d'urgence pour sortir.          Vous devez isoler le terre plein central visuellement, car en cas d'accidents, les bouchons se forment dans les deux sens.          Vous allez créer des voies supplémentaires, mais en fait vous allez créer , des goulots d'étranglement.</p>
--	--

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les voies d'entrecroisement ne sont pas par nature des voies réservées aux transports en commun ni utilisables ultérieurement comme tel puisqu'il n'y a pas continuité au droit d'un échangeur. La séparation visuelle en terre-plein central n'est pas envisageable pour des raisons techniques, esthétiques, financières et d'exploitation.

<u>Avis N°11 :</u> bleny65	<u>Retranscription (message complet en annexe) :</u> « je suis favorable »
-------------------------------	---

Réponse du Maître d'Ouvrage : /

<u>Avis N°12 :</u> yf.b	<p><u>Retranscription (message complet en annexe) :</u>          « Bonjour,          L' avant projet que j'avais consulté il y a quelques années (2015) était bien différent et je le trouvais plus intéressant.          Les voies d'entrecroisement étaient indépendantes du périphérique ce qui permettait aux riverains d'éviter de l'empreinter pour les trajets cours. Il permettait également de diminuer le trafic sur le quartier de Bellevue.          Le projet que vous nous proposez, mettre une 3eme voie, ne supprimera pas tous les bouchons et cette nouvelle voie sera également bouchée . « Waze » enverra les véhicules par la Place Mendès France.          Je note qu'aucune information publique n'a été organisée sur le quartier. »</p>
----------------------------	--

Réponse du Maître d'Ouvrage :

Les voies d'entrecroisements ne peuvent être déconnectées du périphérique (elles ont pour vocation de relier une bretelle d'entrée et de sortie), il ne s'agit pas de créer une 3<sup>e</sup> voie sur le



périphérique. Une enquête publique est prévue dans le cadre de ce projet.

### **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.

Onze avis ont été émis :

- Favorables : 7
- Réservés : 3
- Défavorables : 2

La plupart des participants soutiennent l'objectif de réduction de la congestion porté par le projet ; certains d'entre-deux s'interrogent sur le régime de vitesse à mettre en place sans remettre en cause l'opportunité du projet.

Une minorité des participants est opposée au projet en avançant des considérations de protection du climat et de développement de conditions plus favorables aux mobilités alternatives. Le maître d'ouvrage de l'opération considère que son projet de création de voies d'entrecroisement n'est pas en opposition à ces considérations et que la limitation de la congestion contribue à diminuer les risques d'accidents et les niveaux de pollutions routières, au bénéfice des usagers et des riverains.

Les propositions concernant la modification du régime de vitesse sur le périphérique ouest seront étudiées attentivement dans la suite de l'opération.

La concertation continue avec la collectivité de Nantes Métropole se poursuivra pendant l'évaluation environnementale et au-delà, au travers de points fréquents sur l'opération.

Pour rappel, la suite des phases d'études et de procédures :

- Évaluation environnementale en cours, jusqu'à mi-2023.
- Enquête publique, dans le cadre de l'autorisation environnementale et de la concertation obligatoire du public,
- Arrêté pris par le préfet.
- Poursuite des études de conception détaillée et passation des contrats de travaux en 2022.
- Réalisation des travaux en 2023 – 2024.

Les données relatives à la biodiversité seront également déposées sur le site <https://depot-legal-biodiversite.naturefrance.fr> entre l'instruction de l'évaluation environnementale et son autorisation.

*N.B. : Ce bilan est réalisé par la DIR OUEST et est disponible sur les mêmes supports que ceux de la concertation.*

## **ANNEXE**

### **Contributions :**

#### 1) Sophie D. :

Sujet **PMI - Concertation du public Voies d'Entrecroisement du périphérique de Nantes Ouest** 30/11/2021 à 20:17  
Pour [pmi.sem.diro@developpement-durable.gouv.fr](mailto:pmi.sem.diro@developpement-durable.gouv.fr) ★  
Étiquettes **Important**

> Commentaire(s):

Bonjour,

Je fais suite à votre concertation publique et vous remercie pour ce projet. C'est une très bonne idée ce projet de voies d'entrecroisement. En espérant que cela fluidifie le trafic...

Cordialement,

#### 2) Mikael L. P. :

Sujet **PMI - Concertation du public Voies d'Entrecroisement du périphérique de Nantes Ouest** 01/12/2021 à 18:16  
Pour [pmi.sem.diro@developpement-durable.gouv.fr](mailto:pmi.sem.diro@developpement-durable.gouv.fr) ★  
Étiquettes **Important**

> Commentaire(s):

Bonjour,

Je souhaiterais connaître les chiffres de fréquentation des différentes bretelles concernées ? Car je ne comprends pas pourquoi ce sont les voies d'entrecroisement intérieures qui sont réalisées en premier, de ce que je constate c'est surtout les bretelles extérieures qui sont congestionnées. Tout au moins ces voies sont aussi utiles en intérieur qu'en extérieur, je ne comprends donc pas là non plus comment se fait - il que les deux phases ne soient pas financées et réalisées vu leur coût assez modique (d'autant plus en le partageant entre les différents financeurs).

D'autre part je note qu'en page 2 du dossier de concertation il est mentionné deux "passages inférieurs limitants", est - ce à dire que la largeur des voies d'entrecroisement à leurs endroits sera plus inférieure au reste du linéaire ?

Cordialement.

--  
L'absence de virus dans ce courrier électronique a été vérifiée par le logiciel antivirus Avast.  
<https://www.avast.com/antivirus>

Sujet **Re: PMI - Concertation du public Voies d'Entrecroisement du périphérique de Nantes Ouest** 03/12/2021 à 15:15  
Pour [DIRO/SEM/PMI](mailto:DIRO/SEM/PMI) (Pôle Modernisation des Itinéraires) emis par KIEFFER Christophe (Chef de pôle PMI) - [DIRO/SEM/PMI](mailto:DIRO/SEM/PMI) - [pmi.sem.diro@developpement-durable.gouv.fr](mailto:pmi.sem.diro@developpement-durable.gouv.fr) ★  
Étiquettes **Important**

> Commentaire(s):

Bonjour Mr Kieffer

Je vous remercie à mon tour pour votre réponse.

Je suis effectivement très favorable au projet, empruntant cette section du périphérique régulièrement. Je note votre mention au sujet de vos dotations annuelles, j'en déduis donc que ce sont elles qui sont fort modestes... J'en suis atterré et surtout inquiet, car dans le cas qui nous occupe dans cet échange j'ai peur que la réalisation de la seconde phase traîne (et par d'autres exemples en France je sais que cela peut durer des mois voire des années, jusqu'à voir les DUP caduques dans certains cas) alors que le besoin est urgent (surtout la sortie sur la porte de St Herblain en heures de pointe du soir où la file de véhicules déborde sur la BAU). C'est aussi incompréhensible quand on voit que les autorités compétentes ont mis les moyens dans la réalisation des voies d'entrecroisement dans les deux sens entre les portes de Rennes et d'Orvault dont le coût était bien plus élevé. Accessoirement si vous en êtes rendus à phaser ce genre d'opération je me dis qu'à ce train - là des plus importantes en terme d'ampleur (et donc de coût) comme le nouvel aménagement des ponts de Bellevue trainera aussi, voire ne se fera jamais...

Je note aussi pour la largeur de la BAU au droit des PI, vous m'avez remis en mémoire qu'en fait c'est une pratique courante.

Au sujet de la communication elle est perfectible de la part de la DIRO sur cette opération :

-je n'ai vu un message affiché sur les PMV de part et d'autre du pont de Cheviré qu'hier, alors que la concertation a débuté depuis 15 jours à cette date et que j'y passe matin et midi.

-aucune communication dans le journal Ouest - France qui est le plus lu localement et auquel je suis abonné.

Cependant je note la très nette amélioration des réponses par mail des maîtres d'oeuvre comme la DIRO lors des concertations, j'ai eu le cas aussi de la part de la DREAL Bretagne au sujet de la mise à 2x2 voies de la RN 164 entre Lennon et Landeleau dans le Finistère.

Je précise que je suis membre de ce forum où l'on débat des aménagements routiers (mais pas que), voici le sujet sur le périphérique de Nantes :

<http://forum.sara-infras.fr/viewtopic.php?f=50&p=310293#p310293>

Cordialement,

### 3) Gilles D. :

Sujet **PMI - Concertation du public Voies d'Entrecroisement du périphérique de Nantes Ouest** 01/12/2021 à 18:51  
Pour [pmi.sem.diro@developpement-durable.gouv.fr](mailto:pmi.sem.diro@developpement-durable.gouv.fr) ★  
Étiquettes **important**  
> Commentaire(s):

Bonjour,

je souhaite apporter une réflexion sur la phase 2 de ce projet svp.

En effet, les congestions du trafic automobile sur ce même tronçon, mais dans le sens extérieur, est de la même façon perturbé par la proximité des voies d'insertion et décélération mais également par le fait d'un changement de régime de vitesse ( passage de 90 à 70 km/h) créant des changements de file, générant les mêmes effets de ralentissements et de réaction en chaîne ( bouchons) qu'une voie d'insertion créée.

Ne faut il pas envisager, en complément de la solution "voie d'entrecroisement", la suppression du changement de régime de vitesse par la suppression de la zone à 70, ou à contrario son extension ( avec une limitation à 70 plus en amont, porte de Chezine par exemple) ?

Merci de m'avoir permis ce moment d'échange.

Cordialement

### 4) Pbenji2012 :

Sujet **« PMI - Concertation du public Voies d'Entrecroisement du périphérique de Nantes Ouest ».** 03/12/2021 à 22:48  
Pour [pmi.sem.diro@developpement-durable.gouv.fr](mailto:pmi.sem.diro@developpement-durable.gouv.fr) <[pmi.sem.diro@developpement-durable.gouv.fr](mailto:pmi.sem.diro@developpement-durable.gouv.fr)> ★  
Étiquettes **important**  
> Commentaire(s):

Réduction du trafic Nantais pour une somme avoisinant les 0 euros ?  
Le télétravail.

Réduction du trafic Nantais, augmenter les accès Poitiers, Bordeaux qui bouchonnent en permanence.

Limiter la vitesse sur un périphérique limite les accidents et leur gravités mais limite t'elle le risque du au nombre d'automobilistes qui circule sur la route en même temps ?

Un jeux de gestion routier si j'ai 100 000 voiture sur 2h de temps qui roulent à 90km h ou qui roulent à 70km h la quel des deux vitesses va me créer des bouchons ?  
On ne finit pas tous le travail à la même heure. Et en faite si je finis à 15h30 mais que je passes 30 min à arriver à un point tel que le pont de Chevire et bien je rencontre ceux qui sortent à 16h.

Passer de 6, 8 entrées de route à une 2 voies puis une vitesse à 70 pas compliqué de deviner le problème.

Un autre pont ?

Ou ? Le télétravail ?... 2.0 va falloir s'en servir un jour utilement pour la planète et l'écologie plutôt que mettre du bitume partout...

Bonne concertation.

### 5) Hervé M.

Sujet **Re: PMI - Concertation du public Voies d'Entrecroisement du périphérique de Nantes Ouest** 07/12/2021 à 15:13  
Pour [DIRO/SEM/PMI](mailto:DIRO/SEM/PMI) emis par KIEFFER Christophe - [DIRO/SEM/PMI](mailto:DIRO/SEM/PMI) <[pmi.sem.diro@developpement-durable.gouv.fr](mailto:pmi.sem.diro@developpement-durable.gouv.fr)> ★  
Étiquettes **important**  
> Commentaire(s):

Oui, très favorable.

Envoyé de mon iPhone

Le 7 déc. 2021 à 13:11, [DIRO/SEM/PMI](mailto:DIRO/SEM/PMI) emis par [DIRO/SEM/PMI](mailto:DIRO/SEM/PMI) <[pmi.sem.diro@developpement-durable.gouv.fr](mailto:pmi.sem.diro@developpement-durable.gouv.fr)> a écrit :

Bonjour M.

Je vous remercie pour votre participation, nous prenons en compte votre avis, qui est sauf erreur de ma part, plutôt favorable au projet.

Nous prenons note de votre commentaire relatif à la fluidité du trafic sur le rond-point d'Atlantis (même si celui-ci se situe en dehors du périmètre du projet de création de voies d'entrecroisement).

=> N'hésitez pas à communiquer largement autour de vous au sujet de cette concertation publique, nous espérons un maximum de réponses de la part d'usagers.

Avec mes remerciements,  
Cordialement,

--

Responsable du Pôle Modernisation des Itinéraires  
Service Entretien et Modernisation du réseau - DIR O.

Le 06/12/2021 à 17:58, > (par Internet) a écrit :

Bonjour

Ce projet améliorera la fluidité du trafic routier sur le périphérique sur la zone concernée. Il ne règlera pas le gros problème du rond-point d'Atlantis sur lequel doit passer tout le trafic routier en provenance du Sud Loire vers Saint Nazaire, Vannes, Lorient...

## 6) L. Gilles

Sujet **PMI - Concertation du public Voies d'Entrecroisement du périphérique de Nantes Ouest** 09/12/2021 à 18:37  
Pour [pmi.sem.diro@developpement-durable.gouv.fr](mailto:pmi.sem.diro@developpement-durable.gouv.fr) <[pmi.sem.diro@developpement-durable.gouv.fr](mailto:pmi.sem.diro@developpement-durable.gouv.fr)> ★

Étiquettes **Important**

Commentaire(s):

Bonjour Monsieur,

Je découvre avec enthousiasme que vous lancer un projet d'amélioration de la circulation dans le secteur Ouest du périphérique de Nantes ( Porte Atlantis / pont de chevéré).

Le projet présenté qui consiste à créer une troisième voie dite d'entrelacement est certes intéressante et cela a été fait au nord du périphérique. A ce jour je n'ai pas eu connaissance du retour d'expérience quant à la réduction des "bouchons" dans le sens "porte de rennes" / Vannes. J'imagine que de votre coté vous avez ce genre d'analyse qui vous aura permis de lancer ce nouveau projet.

Je suis béotien en matière de régulation de trafic mais j'emprunte régulièrement cette section de périphérique et a quelques compétences en automatisme/régulation de procédé industriel. Aussi, je me demande si vous n'allez pas coller du plâtre sur une jambe de bois. Même si cet effort ne sera pas vain. Mais j'ai des doutes qu'en à son efficacité. Pour réduire les problèmes de " bouchons dans le sens pont de chevéré / porte d'Atlantis, je suggérerai bien de revoir l'architecture de l'échangeur de la port Atlantis en créant une bretelles de sortie du périphérique vers la N444 a 2 voies qui aboutirai directement sur cet axe N444 sans emprunter le rond point ( une ineptie en matière d'écoulement de traficl. ) et idem dans l'autre sens de la N444 vers le périphérique , ajouter une voie de plus pour l'insertion sur le périphérique. Et point final, comme la section de vitesse à 70 démarre apres cet insertion de trafic venant de la N444, il serait plus que judicieux de mettre cette limitation de vitesse a 70 KM/H beaucoup plus tôt ( ex: porte de la chézine) ou passer tous le périphérique à 70KM/h ainsi plus de coup de frein et donc plus ralentissement intertempstif bien connu à la hauteur de ce panneau de 70.

Je n'imagine pas que vous reviendrez sur vos idées initiales car ce que je suggère a un cout plus important mais quant on veut prendre un problème a fond, il faut des solutions a la hauteur . En attendant enfin que cet échangeur de la porte d'Atlantis soit revu et corrigé pour fluidifier le trafic.

merci d'avoir lu jusqu'au bout ce mail

Cordialement

## 7) Lucas R.

Sujet **PMI - Concertation du public Voies d'Entrecroisement du périphérique de Nantes Ouest** 15/12/2021 à 20:30  
Pour [pmi.sem.diro@developpement-durable.gouv.fr](mailto:pmi.sem.diro@developpement-durable.gouv.fr) ★

Étiquettes **Important**

Commentaire(s):

Bonjour,

Suite à la lecture du document disponible à l'adresse [http://www.dir.ouest.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/rm844-4ve\\_et\\_herblain-concertation\\_prealable\\_public-v1.pdf](http://www.dir.ouest.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/rm844-4ve_et_herblain-concertation_prealable_public-v1.pdf), je suis dubitatif quant à l'intérêt d'un tel projet au vu des enjeux actuels d'urgence climatique et le report des trajets des solo-automobilistes vers des mobilités actives.

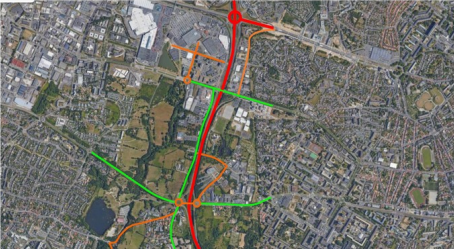
Il me semble que les embouteillages aux heures de pointe au nord du pont de Chevéré sont notamment dus à la configuration particulière de la ville : travail au nord, logement au sud.

Des voies d'entrecroisement au nord de l'ouvrage amélioreront le trafic de manière très localisée sur des trajets de porte à porte sur le périphérique, à la marge. Le bouchon se situera néanmoins sur le pont avec une pente très forte et une géométrie particulière qui entraîne une baisse de la vitesse autorisée et effective, et heureusement.

Ce projet me semble à côté des réels enjeux de cette zone allant de la porte de l'Estuaire à la porte de Chézine : la difficulté de franchissement du périphérique pour les autres modes.

Suite à de nombreux passages de part et d'autre du périphérique est, voici l'état actuel de mon ressenti de cycliste du quotidien pour franchir le périphérique ouest :

- Rouge - Portion infranchissable
- Orange - Portion non ou mal aménagée et dangereuse
- Vert - Portion correcte
- Vert foncé - Portion réservée aux cyclistes



On remarque assez rapidement que le périphérique constitue une barrière qui demande à franchir qui nécessite réflexion et préparation de l'itinéraire.

Les aménagements sont discontinus, peu agréables et peu engageants. Ils demandent des détours importants aux seuls utilisateurs qui utilisent leur propre force pour se déplacer et qui sont les plus écologiquement viables à long terme. Il y a 2,40 km à vol d'oiseau entre les deux passages "acceptable" les plus proches !

Cette carte ne prend d'ailleurs pas en compte l'impossibilité de franchir le pont de Chevéré avec pour seule alternative le Bac d'Indre, le pont Anne de Bretagne ou le Navibus, détours significatifs et chronophages.

J'omets également l'aménagement inexistant et la traversée dangereuse des deux giratoires du chemin de la Botardière sur la porte de la Chézine.

La question est simple : oseriez-vous conseiller l'un de ces itinéraires à vos parents, ou à vos enfants ? De nuit ? En hiver ? Ce n'est pas mon cas.

Côté transports en commun, la ligne 40, seule ligne permettant de franchir le pont de Chevéré, est anémique avec un tracé trop court et un bus par heure la plupart du temps.

En somme, nous sommes presque en 2022 déjà, et le budget de 5M€ me semblerait être plus judicieux dans des solutions alternatives d'avenir et non pour réduire un problème local en amont d'un nœud de circulation, et toujours en faveur du tout-voiture.

Merci,

## 8) Cécile D. :

Sujet **PMI-Concertation du public Voies d'Entrecroisement du périphérique de Nantes Ouest** 15/12/2021 à 12:13  
Pour [pmi.sem.diro@developpement-durable.gouv.fr](mailto:pmi.sem.diro@developpement-durable.gouv.fr) <[pmi.sem.diro@developpement-durable.gouv.fr](mailto:pmi.sem.diro@developpement-durable.gouv.fr)> ★  
Étiquettes **Important**

> Commentaire(s):

Bonjour,

ce projet me semble à contre-sens des enjeux climatiques.

Le transport constitue aujourd'hui une double urgence sanitaire et écologique : 40 000 décès par an sont liés à la pollution de l'air des véhicules et il représente 43% des émissions de GES à l'échelle de la métropole d'après le PDU. Nous devons désormais penser les solutions pour réduire le trafic routier et favoriser les mobilités alternatives.

En l'occurrence, c'est axe de la ville de Nantes n'offre aucune possibilité pour le vélo, alors qu'avec un vélo électrique et un bon équipement (pluie, froid...) on peut effectuer des trajets beaucoup plus rapidement qu'en voiture, et sans émettre aucune émission de gaz à effets de serre, et avec un coût bien inférieur pour l'utilisateur.

Il faut arrêter de développer les infrastructures routières, pour soi-disant fluidifier le trafic.  
Ce projet d'aménagement présenté comme une solution aux embouteillages ne fera en réalité qu'augmenter le trafic. Depuis les années 1990, les études scientifiques sur le "trafic induit" et plusieurs exemples à travers le monde ont depuis démontré que les nouvelles capacités routières sont vite saturées et les embouteillages reviennent : on parle de "trou noir" des investissements routiers.

Il est temps que Nantes Métropole accélère les mesures sur les solutions alternatives à la voiture.  
Il y a urgence, pour nous, nos enfants et les générations à venir.

Bien cordialement

## 9) Olivier A. :

Sujet **PMI - Concertation du public Voies d'Entrecroisement du périphérique de Nantes Ouest** 30/11/2021 à 10:03  
Pour [pmi.sem.diro@developpement-durable.gouv.fr](mailto:pmi.sem.diro@developpement-durable.gouv.fr) ★  
Étiquettes **Important**

> Commentaire(s):

Bonjour,

J'y suis favorable en espérant que les usagers de ces voies d'entrecroisement ne vont pas en profiter pour doubler tout le monde par la droite et s'insérer au dernier moment. Est-ce que cette manœuvre est autorisée par le code de la route ?

Autre projet à mettre en œuvre rapidement, l'allongement de la sortie extérieure 48A Porte des Sorinières direction Bordeaux. Cette sortie est souvent bouchée et les usagers sont arrêtés sur la voie de droite. Si la sortie était prolongée ces usagers seraient à l'arrêt mais mieux protégés dans la voie de sortie et la circulation serait plus fluide pour ceux qui veulent continuer de rouler sur la 2x2 voies.

Merci

## 10) Alphonse B. :

Sujet **Concertation préalable au public : périphérique de Nantes** 16/12/2021 à 08:37  
Pour [pmi.sem.diro@developpement-durable.gouv.fr](mailto:pmi.sem.diro@developpement-durable.gouv.fr) <[pmi.sem.diro@developpement-durable.gouv.fr](mailto:pmi.sem.diro@developpement-durable.gouv.fr)> ★  
Étiquettes **Important**

> Commentaire(s):

Vous avez décidé de créer des voies supplémentaires CONCERNANT LA RÉALISATION DE VOIES D'ENTRECROISEMENT SUR LE PÉRIPHÉRIQUE DE NANTES ENTRE LA PORTE DE L'ESTUAIRE ET LA PORTE D'ATLANTIS.

J'emprunte régulièrement cet axe en heure de pointe et en heure de nuit entre la porte d'Atlantis et la porte des Sorinières.

Peut être que l'idée est bonne, mais je le vois gros comme une maison, de faire débarquer des voies de bus sur le périphérique.

Déjà, avant de faire ces travaux,

- Il serait plus judicieux de le faire sur la sortie Bordeaux dans les deux sens pour libérer les entrées/ sorties sur le périphérique, car 50% des automobilistes saturent et pourrissent la commune des Sorinières pour prendre la direction de Bordeaux.
- Il faut aménager la station service TOTAL après le Leclerc Océane, car quand il y a des bouchons, sur l'entrée du périphérique 48A, 20% des gens passent par la station pour gruger les bouchons sans faire le plein (Camions, Semi-remorque, taxi, grosses berlines).
- Bien mettre des panneaux 70 camion et 90 voitures sur toute les voies ou il y a un panneau 90, paracerque les camions sont à 95, voir 100 et doublent sur le pont pour se mettre à 90 alors que c'est limité à 70.
- Beaucoup de gens roulent sur la voie d'arrêt d'urgence pour sortir.
- Au niveau des panneau d'affichage de circulation dans le sens nord-sud, obstacle sur la chaussée (pont de Cheviré), vous devez préciser sur quelle file les usagés doivent serrer. « Bouchons dans 3 Km » : bouchons réel dans 500m...
- Vous devez supprimer le radar tourelle car les gens ralentissent à 40, ou remettre la vitesse à 90.
- Vous devez isoler le terre plein central visuellement, car en cas d'accidents, les bouchons se forment dans les deux sens.
- Vous allez créer des voies supplémentaires, mais en fait vous allez créer , des goulots d'étranglement.
- La zone accidentogène dans le sens sud-nord avant le début du pont de Cheviré, après le radar, est causé par une accélération franche, et des déboîtages successifs et par l'absence de ligne blanche entre le périphérique et les automobilistes qui viennent de Pornic sur 200m. Les gens qui viennent de Pornic doivent pouvoir déboîter seulement après avoir commencé à grimper sur le pont, pas avant.  
Personne ne respecte les 70 sur le pont, vraiment personne, et c'est pour cela que les camions accélèrent après le radar, car c'est pour gagner de la vitesse, pour ne pas se retrouver à 40 en haut du pont.  
Du coup nous en voiture à 70 sur ce pont nous nous faisons dépasser et collé au cul.
- Les accidents sont dus au non respect de distance de sécurité.
- Beaucoup d'automobilistes passent par Les mines, et aussi par derrière Leclerc Océane.
- Les feux ne servent à rien.
- La nuit c'est une piste de course.

## 11) Bleny65 :

Sujet « **PMI - Concertation du public Voies d'Entrecroisement du périphérique de Nantes Ouest** » 15/12/2021 à 08:32  
Pour [pmi.sem.diro@developpement-durable.gouv.fr](mailto:pmi.sem.diro@developpement-durable.gouv.fr) ★  
Étiquettes **Important**

> Commentaire(s):

Bonjour

« **PMI - Concertation du public Voies d'Entrecroisement du périphérique de Nantes Ouest** »

=> je suis favorable

Bonne réception

Cdt

## 12) Y.F.B :

Voie d'entrecroisement du peripherique de nantes ouest - Courrielleur Mélanie2

Fichier Édition Affichage Aller à Messages Outils ?

Relever Écrire Adresses Étiquette Imprimer

De > ★ Répondre Transférer Archiver Commenter Indésirable Supprimer

Sujet **Voie d'entrecroisement du peripherique de nantes ouest** 14/12/2021 à 17:31

Pour [pmi.sem.diro@developpement-durable.gouv.fr](mailto:pmi.sem.diro@developpement-durable.gouv.fr) <[pmi.sem.diro@developpement-durable.gouv.fr](mailto:pmi.sem.diro@developpement-durable.gouv.fr)> ★

Étiquettes **Important**

> Commentaire(s):

Bonjour,

L' avant projet que j'avais consulté il y a quelques années (2015) était bien différent et je le trouvais plus intéressant.

Les voies d'entrecroisement étaient indépendantes du périphérique ce qui permettait aux riverains d'éviter de l'empreinter pour les trajets cours. Il permettait également de diminuer le trafic sur le quartier de Bellevue.

Le projet que vous nous proposez, mettre une 3eme voie, ne supprimera pas tous les bouchons et cette nouvelle voie sera également bouchée . « Waze » enverra les véhicules par la Place Mendès France.

Je note qu'aucune information publique n'a été organisée sur le quartier.

Registre St-Herblain (aucun avis n'a été émis sur les registres mis à disposition du public au 9 rue de Charente et à la mairie principale au 2 rue de l'Hôtel de ville) :



REGISTRE

Concertation du Public pour le projet d'aménagement de voies d'entrecroisement sur le périphérique nantais à St-Herblain.

Arrêté préfectoral affiché au 9 rue de Charente et parvis de la mairie + site de la ville -

Nom Prénom	coordonnées + observations.

VILLE DE SAINT-HERBLAIN  
Direction de l'aménagement durable et de l'urbanisme  
2, rue de l'hôtel de ville - B.P. 5046  
44802 Saint-Herblain cedex  
Tél: 02 26 25 23 24