

PERIPHERIQUE DE NANTES

Définition du parti d'aménagement

Réunion publique de Basse Goulaine
Le 24 mai 2016 à 18h
Salle Paul Bouin, Square de Theley

COMPTE RENDU

Intervenants

Emmanuel AUBRY, Secrétaire général de la préfecture de la Loire-Atlantique
Bertrand AFFILÉ, Vice-président de Nantes Métropole, Maire de Saint-Herblain
Isabelle VALADE, DREAL Pays de la Loire, Chef du Service intermodalité, aménagement et logement
Francis LARRIVIERE, DIR Ouest, Chef du Service Ingénierie Routière et Ouvrages d'Art de Nantes
Stéphane LE MOING, DREAL Pays de la Loire, Responsable de la division Maîtrise d'Ouvrage
Philippe BELIZAIRE, DREAL Pays de la Loire, Responsable de l'opération

Public

70 personnes environ

Durée de la réunion

2h15 (de 18h15 à 20h30)

Déroulé de la réunion

Accueil	Mot d'accueil par M. Vey, puis introduction par M. Aubry ➤ 5 min
Présentation	Synthèse du dossier de concertation par M. Belizaire ➤ 45 min
Echanges et débat	Ouverture et clôture par M. Aubry ➤ 1h25

Participation

18 personnes ont pris de parole
1 fiche d'expression remise en fin de réunion

LES ECHANGES

Q1

Une question très simple par rapport au calendrier. Vous avez parlé des variantes. On passe de 92 millions d'euros à 213 millions d'euros, mais en termes de calendrier, cela représente quoi exactement ?

R1

Isabelle VALADE

Ce qui est précis, c'est le calendrier de la fin de la procédure de concertation et l'approbation du parti d'aménagement, avec le choix de la variante. Avec cela, on se situe début 2017. Ensuite, quelle que soit la variante retenue, il y aura un temps d'études plus précises. Comme M. AUBRY l'a dit en introduction, imaginons que l'on travaille sur le socle commun, par exemple sur Bellevue. Il y aura un temps d'étude pour arriver jusqu'à la déclaration d'utilité publique. Et ensuite, il faudra boucler le plan de financement de cette opération proprement dit. Vous vous doutez donc bien que l'on ne va pas pouvoir mener tout de front, mais vous avez vu qu'il y a déjà des travaux qui sont menés. Dans l'actuel contrat de plan Etat/Région, il y a le financement des aménagements du périphérique Nord, dont les travaux vont débiter cet automne. Qu'est-ce qu'un contrat de plan Etat/Région ? C'est un contrat entre l'Etat et les collectivités qui permet de faire des opérations routières et qui décide ensemble de leur financement. On est sur une opération qui est financée pour moitié par l'Etat et pour moitié par Nantes Métropole. Donc cela veut dire qu'il y a des opérations qui sont là et qui pourront être cofinancées. Sur les grosses opérations, c'est généralement ce qu'il se fait. Pour les plus petites opérations, il peut y avoir des financements qui sont séparés. Nantes Métropole a financé des pistes cyclables. La DIR Ouest a financé par exemple les premiers aménagements dynamiques sur le périphérique. Il y a donc plusieurs combinaisons. Si vous me dites : « Quand est-ce que la totalité d'une variante sera faite ? ». Je dirais que la variante A sera réalisée plus vite que la variante D, comme vous vous en doutez puisque l'on est sur un coût, à peu près de moitié. La différence de durée dépend de l'avancement des études, puisqu'il y a des opérations en aménagement physique qui nécessitent des études lourdes, des acquisitions foncières, des procédures administratives assez lourdes et des bouclages de plans de financements conséquents. C'est pour cela que l'on est sur un temps un peu long. On peut peut-être dire qu'une première opération d'aménagement physique sera sur le prochain contrat de plan Etat-Région, c'est-à-dire celui de 2020 à 2026. D'autres opérations ponctuelles pourront se réaliser pendant ce temps-là, comme elles ont déjà été réalisées et continuent à se réaliser. Il y a donc des petites opérations qui peuvent partir vite, parce qu'elles ne nécessitent pas de procédure spécifique, pas d'acquisition foncière et parce qu'elles ont un coût modéré. Et puis, il y a dans toutes les variantes des grosses opérations qui nécessitent du temps et des budgets assez conséquents.

Q2

Christian COUTURIER, vice-président de Nantes Métropole et maire des Sorinières

En tant que Vice-président de Nantes Métropole en charge de la trame verte et bleue et de toutes les questions environnementales, je ne peux qu'être satisfait de toutes les mesures qui vont être mises en œuvre, quelle que soit la variante retenue, qui permettra d'assainir nos eaux pluviales en termes de pollution et également de permettre à la faune et la flore de circuler. C'est tout à fait dans l'esprit de ce que nous mettons en place dans le cadre du Plan Local d'Urbanisme Métropolitain et cela va donc tout à fait dans le bon sens. Je crois qu'il y a aussi des lois qui ont orienté les réponses en matière environnementale dans ce sens-là.

Q2bis

En tant que Maire des Sorinières, je vous ai écrit Monsieur le secrétaire général. Nous avons fait un vœu en conseil municipal, notamment pour protester contre le fait que nous n'avons pas eu la joie de voir les panneaux d'exposition dans notre commune puisque c'est une règle que vous avez choisie de ne faire la concertation que dans les communes traversées par le périphérique. Ce que l'on peut comprendre. Mais le cas des Sorinières est quand même très spécifique. Sans être traversé par le périphérique, nous avons tout de même notre nom avec une porte qui montre bien que l'on tient compte des Sorinières à un moment ou à un autre.

R2bis *Emmanuel AUBRY*

Merci de votre intervention Monsieur le Maire. Cela me donne l'occasion, comme vous me l'avez indiqué que vous m'aviez écrit pour effectivement interroger sur les modalités de concertation, de vous dire que je vous ai répondu et vous indiquer que, naturellement, il y a eu à un moment donné, une décision sur les communes traversées par le périphérique. Ce qui ne veut évidemment pas dire et d'une certaine façon votre présence ici montre que nous cherchons à avoir une concertation la plus élargie. Ce qui ne veut pas dire que le point de vue exprimé par les riverains, les usagers qui sont dans des communes qui ne sont pas traversées par le périphérique mais qui sont impactés par cet anneau important pour le territoire, soient exclus. La meilleure preuve est que le site internet est naturellement ouvert à tous. Et naturellement, le vœu évoqué lors du conseil municipal sera aussi joint à la concertation.

Q2ter

Plus sérieusement, même si l'on regrette cette absence de concertation qui est utile pour que les habitants puissent se prononcer, ce que nous constatons, c'est que le matin, l'engorgement de l'A801 fait que tout le monde passe par les Sorinières et que le soir l'engorgement de la porte des Sorinières fait que les gens qui viennent du périphérique Ouest sortent et shuntent par les Sorinières. Effectivement, vous pouvez avoir des situations dans lesquelles il n'y a pas de congestion observée sur le périphérique, pour la bonne et simple raison que tout le monde passe par l'extérieur. Les remarques que vous avez faites sur la congestion au niveau de la porte des Sorinières est bien réelle même si elle est moins congestionnée que d'autres portes comme la porte d'Amor ou la porte de Rennes bien entendu. Mais dans la pratique, c'est uniquement dû au trafic qui traverse les Sorinières. Et donc, évidemment, nous sommes pour que la variante D qui est la seule qui inclut l'aménagement de la porte des Sorinières, parce que c'est une des manières de résoudre la traversée des Sorinières par des voitures qui n'ont rien à y faire. On est en train d'aménager un cœur de ville et on veut apaiser ce seul axe qui traverse la commune puisqu'il n'y a pas d'autres routes pour rejoindre l'agglomération nantaise. On est en train de travailler à l'apaisement de notre cœur de ville et on a en même temps, même s'il y a un projet de contournement de la métropole qui sera fait plus tard, tous ces véhicules qui viennent le matin et le soir.

R2ter *Bertrand AFFILE*

Je partage le fait que le bourg des Sorinières serve de voie de shunt. Mais ce n'est pas le seul parce que en fait il y a beaucoup de quartiers métropolitains, d'Orvault, de Saint-Herblain, de Rezé où assez régulièrement vous avez des voitures qui quittent le périphérique et qui sillonnent le quartier. Cela peut être de manière apaisée ou non. Parfois, on en trouve même dans des lotissements. Ceux qui connaissent n'hésitent pas à le faire et, effectivement, on a tous intérêt collectivement à ce que le périphérique joue son rôle et c'est pour cela Nantes Métropole cofinance les études et cofinancera

les travaux. Le périphérique ne se limite pas à un seul usage, comme on l'a entendu à la réunion publique la semaine dernière où un Monsieur nous a dit que le périphérique devait uniquement servir pour le transit. Oui, mais s'il ne sert que pour le transit, comment on fait quand on veut aller d'un point A à un point B, à l'autre extrémité de l'agglomération. Le périphérique doit donc servir au transit mais aussi aux déplacements sur l'ensemble de l'anneau de façon à éviter précisément le passage par les quartiers, par les centre-bourgs, par les centre-villes. Du coup cela explique pourquoi effectivement en cofinance les opérations et pourquoi aussi la région et le département dans le passé ont aussi cofinancé, pour une raison assez simple liée au fait que sur le périphérique arrivent des routes nationales, des routes départementales et des routes du domaine régional. Bien que l'Etat soit propriétaire, il ne peut pas réaliser tous ces travaux. Evidemment, quand on rentre et quand on sort du périphérique, on rentre sur des voiries pour l'essentiel qui sont métropolitaines, peut-être demain aussi sous la compétence de la Région, mais en tous cas cela justifie le fait que l'ensemble des collectivités et des institutions participent à ce financement. Alors j'ai bien entendu la remarque et la variante qui va être défendue par les Sorinières. Pendant le Conseil Métropolitain du mois de juin, j'imagine que d'autres communes auront un avis que ne sera pas forcément le même. Mais en tous cas, on s'engage à ce que l'ensemble des avis soient étudiés et vous avez tous compris qu'entre les trois premières et la dernière variante, c'est quand même la facture qui est l'élément déterminant.

Q2quater

Enfin, vous avez montré au début que vous aviez la responsabilité de l'A801 et je rappelle que l'A801 est la seule bretelle d'accès au périphérique où la vitesse est encore limitée à 110km/h dans la traversée de la zone urbaine des Sorinières. Nous avons déjà interpellé à plusieurs reprises les services de l'Etat, la DIR Ouest. Je regrette que ce sujet ne soit pas mis sur le tapis une fois de plus. On parle de protection environnementale et de protection de l'air, de bruit et nous sommes dans une situation où ce n'est pas acceptable de continuer comme cela. Même Bouguenais à l'initiative du Département vient de voir passer la vitesse de 110 à 90km/h au niveau de la zone urbaine. Je crois donc que c'est quelque chose qu'il faut remettre sur le tapis et qu'il y a urgence parce qu'il n'y a pas de raison qu'aux Sorinières il y ait encore cette nuisance sonore. Je suis donc favorable à la variante D bien entendu.

R2quater

Francis LARRIVIERE

Sur les aspects bruit, c'est un sujet compliqué et un sujet récurrent. Ce que l'on peut dire c'est que les lignes ont un peu bougé puisque fin 2012, la limitation de vitesse a été abaissée à 90km/h sur 800 mètres en amont de la porte des Sorinières. Après, le lien entre l'abaissement de la vitesse, de 90 à 70 km/h ou de 110 à 90km/h et le gain obtenu sur l'aspect acoustique existe, on ne va pas le nier. Mais il est de l'ordre de 1 à 1,5 dB, ce qui est une différence non perceptible pour les riverains. Ce sont des éléments statistiques que l'on a. On fait souvent fausse piste en liant l'abaissement de la vitesse au confort acoustique des riverains. Après, en tant que gestionnaire/exploitant, on a un triptyque à respecter entre la vitesse que l'on demande aux automobilistes de respecter, les caractéristiques géométriques de l'infrastructure qu'utilise l'usager (est-ce que c'est une 2x2 voies, est-ce qu'il y a des dispositifs de bande d'arrêt d'urgence, des dispositifs de sécurité...) et l'environnement dans lequel se trouve l'infrastructure (environnement très urbain, environnement de rase campagne etc.). Lorsque l'on ne respecte pas cet équilibre, on a de grandes difficultés et on a des usagers qui ne comprennent pas les réglementations de police qui leur sont imposées. Avec tout cela, ce n'est pas simple. On comprend bien les difficultés que peuvent avoir des riverains d'infrastructures, mais il faut que l'on joue avec tous ces paramètres.

Q3 *Damien GROS, conseiller municipal des Sorinières*

Ces arguments, on les a déjà entendus de la part de la DIR Ouest depuis pas mal d'années. La seule pénétrante qui est comparable à l'A801 au niveau de Nantes Métropole, c'est l'A811. L'A811, sur 3 km en direction du pont de Bellevue, elle est à 90km/h. Je dis qu'elle est comparable car c'est la seule pénétrante qui arrive sur le périphérique qui a autant de maisons que l'A801 aux Sorinières. Vous nous dites que vous avez mis un bout de l'A801 à 90km/h. Vous avez abaissé la vitesse à 90km/h entre la station Total et le périphérique, à savoir l'endroit où il n'y a aucune maison autour. Il n'y a que des bois autour. Concernant l'argument principal de la DIR Ouest sur ce sujet-là, cela a été de nous dire que c'est une route à gabarit autoroute et que l'on ne pouvait pas l'abaisser à 90km/h. C'est cela que vous nous avez dit jusqu'à maintenant. Vous allez à Vannes, la 4 voies est à 90km/h. Il y a plein d'endroits où les 4 voies sont limitées à 90km/h. Vous nous dites que les usagers de la route ne vont pas comprendre la limitation à 90km/h parce qu'ils ne voient pas de maisons. Même si les usagers de la route ne voient pas les maisons, il y en a de plus en plus. Monsieur le Maire pourra vous le confirmer, avec notamment la ZAC des Vignes qui est en train de se construire à côté de l'A801 et là Monsieur, il y a des nuisances sonores, mais vous niez tout.

R3 *Francis LARRIVIERE*

Je ne remets pas en cause les nuisances sonores. Je comprends tout à fait. Je dis juste qu'il y a peut-être parfois des fausses bonnes idées toutes simples et qui ne sont pas des remèdes miracle. Aujourd'hui, nous sommes en train d'expérimenter sur l'agglomération rennaise, un abaissement systématique de la vitesse sur l'ensemble de la rocade de Rennes. De 110 à 90 km/h sur la partie Nord et de 90 à 70km/h sur la partie Sud. Nous sommes en train de mesurer les bénéfices attendus de cette évolution, et je pense que cela sera intéressant sur plusieurs composantes. Premièrement, sur le bruit, les études démontrent que l'on a un abaissement de 1 à 1,5 dB et vraisemblablement cela sera confirmé avec nos évaluations sur Rennes. Le deuxième point, c'est sur la pollution. Y-a-t-il un réel gain à attendre de l'abaissement des vitesses ? Ce n'est pas la DIR Ouest mais le partenaire « AirBreizh », légitime pour faire ces mesures, qui viendra apporter le résultat de ces différentes études pour dire si effectivement il y a un réel gain attendu. Pour faire écho à un commentaire de la salle, on peut se demander si l'abaissement des vitesses ne va pas accroître le trafic et faire que le gain d'un côté, sera perdu de l'autre. On aura les éléments et on pourra effectivement les donner. L'autre point qui est un aspect important et qui est souvent formulé pour l'abaissement des vitesses est la sécurité. Aujourd'hui, c'est vrai que l'on a peu d'éléments déjà sur l'agglomération nantaise. En juillet 2013, il y a deux sections qui ont été abaissées à 70 km/h. Deux sections qui paraissent atypiques d'un point de vue de caractéristiques géométriques : le périphérique Est, très urbanisé avec des rampes d'accès direct pour chacun de ses échangeurs et la section du pont de Cheviré avec des caractéristiques géométriques qui nécessitaient d'abaisser les vitesses pour des questions de sécurité. Donc on va faire cette analyse, on va diffuser les résultats et on verra effectivement ce que l'on peut en tirer. Voilà où nous en sommes aujourd'hui et ce que nous pouvons dire sur le sujet.

R3 *Emmanuel AUBRY*

J'ai bien compris que ce sujet était un sujet important, mais comme il nous éloigne de l'anneau du périphérique, il me paraissait important d'aborder malgré tout ce point dont je sais qu'il intéresse beaucoup de monde aux Sorinières et beaucoup de monde aujourd'hui. Pour autant, je ne voudrais pas brider les questions sur les autres aspects évoqués dans les développements qui vous ont été présentés.

Q4

On aimerait savoir ce que vous comptez faire à Saint-Sébastien sur les nuisances sonores. C'est devenu impossible, on ne peut plus habiter nos jardins, on ferme les chambres du côté de la rocade. On peut vous y emmener tout de suite, vous verrez, vous serez aux premières loges. On a demandé des murs antibruit et apparemment on n'a jamais eu de réponse. Je pense que tous les gens qui sont là, sont là pour le bruit. C'est bien d'investir dans une rocade et de l'améliorer. C'est très bien mais avant tout, ce que l'on veut c'est moins de bruit et moins de pollution s'il vous plait.

R4 *Stéphane LE MOING*

La problématique du bruit, elle existe à Saint-Sébastien. Elle existe sur l'ensemble des communes qui sont traversées par le périphérique. Le périphérique est une infrastructure qui accueille beaucoup de véhicules et donc effectivement il y a des niveaux sonores qui peuvent être importants.

Ce qu'il faut que vous ayez en tête, c'est que la réglementation en termes de nuisances sonores est très précise sur le sujet. La mise en place de protections acoustiques est faite dans ce cadre réglementaire. Ce n'est pas une réponse qui va vous satisfaire parce que ces niveaux réglementaires sonores, même s'ils ne sont pas dépassés cela ne veut pas dire que vous n'avez pas de bruit. Vous le constatez tous les jours, vous vivez à côté et effectivement vous avez du bruit. Néanmoins les interventions pour la mise en place de protections acoustiques se font par priorité au niveau des habitations qui dépassent ces seuils. Il y a des habitations dans les secteurs urbanisés, il y a des habitations qui sont proches de routes nationales ailleurs que dans le cadre de l'agglomération nantaise. C'est donc la raison pour laquelle les interventions sur les habitations, en protection des habitations pour limiter les nuisances sonores se font d'abord sur les habitations qui dépassent les seuils réglementaires. Pour vous donner une idée, les nuisances sonores qui permettent la réalisation de protections acoustiques d'habitations sur une infrastructure existante, et là je parle des habitations construites avant les infrastructures, car celles qui sont construites après les infrastructures ont la charge de se protéger elles-mêmes du bruit, doivent dépasser les 70 dB. Ce qui est un niveau important de bruit. Mais il est vrai que même si vous ne dépassez pas les 70db vous avez un niveau important de bruit à proximité du périphérique. Il y a un observatoire du bruit du périphérique qui réalise régulièrement des mesures acoustiques. Du côté de Saint-Sébastien, si je visualise bien le secteur sur lequel vous êtes, les habitations ne dépassent pas le seuil de point noir de bruit.

Q5

Je vais encore aborder le problème du bruit. Nous habitons une belle vallée qui est la vallée du Cens. On peut comprendre qu'il y ait des règles et que l'Etat ne puisse pas financer les problématiques de chacun, mais j'avais juste une question par rapport à l'efficacité des murs antibruit et au montant de l'investissement nécessaire pour réaliser ces murs. On peut comprendre que les riverains comme nous qui sont impactés directement par le bruit subissent aussi un impact économique puisque nous avons des biens fonciers à proximité. Est-il possible d'avoir un petit cofinancement qui pourrait aider les riverains à investir dans des dispositifs antibruit ? Je ne veux pas du tout engager les riverains. Malgré le fait qu'il ne puisse pas y avoir de prise en charge complète par l'Etat, est-ce que l'on peut envisager un petit cofinancement des riverains impactés. C'est une piste de réflexion. Pour terminer cette réflexion, nous sommes situés sur un quartier où il y a beaucoup de terrain à vendre (le petit Chantilly) et c'est vrai que chaque propriétaire voit la valeur de son bien foncier très impacté par les nuisances sonores.

R5 *Isabelle VALADE*

Sur les protections phoniques que l'on dit « à la source », c'est-à-dire un merlon ou un mur antibruit. On appelle cela à la source parce que cela se situe au plus près de ce qui génère le bruit, à savoir le

frottement du pneu sur la chaussée, c'est ce qu'il y a de plus efficace. Par exemple, on va résorber des points noirs bruit sur la RN 171 à Trignac. Nous procédons à des mesures a posteriori et les gains sont indéniables. C'est-à-dire que l'on atteint la performance souhaitée. Après avec le bruit, il y a une propagation, c'est-à-dire que les maisons qui sont derrière le mur antibruit sont très bien protégées. Par contre, le bruit se propage en montant, et donc des maisons qui peuvent se trouver à 500 mètres ou à 600 mètres ne sont plus protégées. Le mur antibruit protège les maisons à proximité immédiate de la voirie mais ils ont un périmètre d'action et d'efficacité qui est limité parce qu'après le bruit devient ambiant et diffus. Donc voilà, les protections phoniques à la source sont les plus efficaces.

R5 *Emmanuel AUBRY*

Sur les aspects cofinancement, je crains de devoir vous apporter une réponse négative à ce stade puisqu'il n'y a pas de dispositif global sur l'ensemble du périphérique qui permettrait de mettre en place ce type de solution.

Q6

Une réaction assez enthousiaste par rapport à l'ensemble de vos propositions, à voir après celle qui ressortira. Une réaction : 10 ans de retard ! Et une autre observation sur la garantie des délais et des fonds publics. Je fréquente ce périphérique depuis 30 ans du Sud Loire vers le Nord en venant de Bellevue. Sur ce secteur, les travaux qui devaient durer 3 ans ont finalement duré 5 ans, et leur coût qui était affiché à 36 millions est monté à 52 millions d'après les chiffres publiés par les collectivités. Alors oui je suis enthousiaste par rapport à ce qui va être fait mais qui va être garant des délais et de l'utilisation des fonds publics pour une réalisation optimale ?

R6 *Emmanuel AUBRY*

Concernant les délais, les coûts et la bonne garantie de l'utilisation des deniers publics, je ferai une réponse évidemment d'ordre général. Naturellement dans le passé il y a eu des opérations avec des calendriers qui ont connu des retards d'exécution parce que tout simplement, la réalisation telle qu'elle était programmée a subi des ajustements. En matière routière quand on a des infrastructures de ce type, on est quelques fois confronté à des difficultés techniques pas forcément identifiées à l'origine. Ensuite pour payer ces travaux, il est nécessaire de porter une attention tout particulière sur la mobilisation des financements. C'est une alchimie qui est toujours délicate. La densité des informations que l'on vous a données en première partie de réunion le montre et nous nous attachons bien sûr à avoir des calendriers les plus réalistes et à tenter de les suivre le plus scrupuleusement. Même dans l'hypothèse de retard de calendrier, la possibilité de retard d'exécution ne doit certainement pas nous empêcher de réfléchir à ces évolutions et à bâtir des calendriers prévisionnels. Sur la garantie de l'utilisation des deniers publics, la multiplicité des financeurs doit également être une garantie pour que l'idée de départ et ce parti d'aménagement, fassent l'objet de regards croisés extrêmement attentifs afin de limiter l'impact financier du projet sur nos concitoyens.

Q7

J'aurais une question par rapport à un point que je considère comme vraiment compliqué sur le périphérique. Je suis un peu déçue parce que je pensais qu'il serait pris en compte mais visiblement ce n'est pas le cas. Il s'agit de l'espèce de virgule qui se situe juste après le passage de l'Erdre, juste après la porte de la Chapelle quand on veut rejoindre le périphérique Nord.

R7 *Stéphane LE MOING*

C'est la porte de Gesvres. Cette porte est la seule section du périphérique qui est aujourd'hui à une voie de circulation par sens, ce qui génère effectivement des remontées que vous avez pu voir dans les simulations dynamiques qui vous ont été montrées. L'aménagement, qui sera réalisé sous la maîtrise d'ouvrage de Cofiroute, pour assurer la configuration à 2x2 voies du périphérique fait partie des opérations engagées. Il y a eu une concertation publique qui a été engagée en 2015. La prochaine étape sera l'organisation de l'enquête publique. C'est une opération qui est déjà engagée de la même manière que l'opération entre les portes d'Orvault et de Rennes. Par conséquent, elles font partie des opérations prioritaires avant même le tronc commun.

Q8

Je voudrais intervenir sur le passage des vélos qui peuvent franchir le périphérique. On a à la porte de Rezé un projet de passerelle le long du pont. Le souci est que le vélo va passer sur ce pont là, mais qu'après il y a différentes bretelles à traverser sans aucune sécurité car il s'agit bien de les traverser et non pas de passer par-dessus ou en dessous. Je voudrais donc revenir sur ce point-là étant donné que vous souhaitez augmenter la part modale du vélo d'ici 2035. Mais s'il n'y a pas cette sécurité-là, les gens ne prendront pas leur vélo pour aller du Sud vers le Nord, puisque cela ne sera pas en toute sécurité. Je voudrais donc savoir s'il y avait des choses prévues, autre que celle-là.

R8 *Bertrand AFFILE*

Il y a eu des travaux de fait sur la porte de Saint-Herblain comme nous l'avons signalé pour des franchissements vélos au niveau des bretelles, puisque ce sont les bretelles qui posent problème. Pas forcément les bretelles de sortie où la vitesse est souvent un peu limitée puisque cela tourne et monte, mais toutes les bretelles ne sont pas absolument identiques non plus... Pour les bretelles d'entrée du périphérique, on a des giratoires des deux côtés. C'est-à-dire que l'on n'est pas non plus sur des vitesses qui sont extrêmement importantes. Néanmoins, je crois qu'il a fallu un certain temps de discussion entre les services métropolitains et les services de la DIR Ouest pour s'accorder sur une solution qui était de dire qu'il ne fallait pas enkyster la circulation des sorties des bretelles pour ne pas engorger le périphérique et avoir des remontées de fil sur la bande d'arrêt d'urgence, comme cela se passe souvent. Il a fallu trouver une sorte d'arrangement pour permettre le passage sécurisé en indiquant tout en haut de la bretelle qu'il y avait des passages de piéton. Il n'y a cependant pas de marquage au sol avec des vélos, puisque l'on est encore sur une sortie de périphérique. Cela se fera sans doute par tâtonnements et infléchissements progressifs. On a un franchissement qui après les travaux sera bien plus sécurisé. Ce n'est pas moi qui le dit, j'ai des habitants qui passent par-là régulièrement qui m'ont signifié qu'il y avait eu une amélioration très sensible, même s'il reste sans doute encore du travail. On n'arrivera sans doute pas à avoir d'un seul coup une voie ou une possibilité de franchissement ultra performante pour les vélos, mais on peut travailler progressivement pour améliorer la situation et c'est ce qui a été fait sur cette porte de Saint-Herblain et, si ma mémoire est bonne, je crois que c'est ce qui est prévu sur la porte de Rezé.

Q9 *Sylvain GATT, élu de Saint-Sébastien*

Comme vous le savez, il y a le périphérique qui traverse la commune de Saint-Sébastien mais nous n'avons pas eu la joie d'avoir les panneaux de présentation malgré nos demandes répétées. Ceci dit, je vais faire l'écho de nos Sébastienais présents dans la salle.

Périphérique de Nantes – Définition du parti d'aménagement

Les trois remarques que nous avons eues de la part des habitants de la commune sont de trois sortes.

Q9bis

La première remarque concerne la vitesse. On parle d'un abaissement de la vitesse pour réduire les impacts sonores mais également la pollution.

R9bis *Francis LARRIVIERE*

Sur les vitesses, on a déjà répondu, il n'y a pas de solution miracle. Sinon, on ne nous aurait pas attendus et cela aurait été mis en œuvre bien plus tôt. Je crois qu'il faut avoir cette humilité-là de dire que ce sont des problématiques compliquées qu'il faut que l'on continue à travailler pour avoir plus de certitude.

Q9ter

La deuxième remarque concerne la partie sur les murs antibruit. Pour la variante 3, il y a un 8 sur le chiffre bruit. A quoi correspond ce chiffre ? A 8 km, à 8 murs ?

R9ter *Stéphane LE MOING*

Sur la question du bruit et des chiffres qui sont donnés dans l'analyse comparative des variantes. Il a notamment été donné l'exemple de la variante D et ce chiffre 8. Je vais vous proposer de vous rapporter à la page 80 du dossier de concertation pour vous apporter une réponse dès maintenant. Vous retrouvez effectivement le tableau qui vous a été présenté dans le diaporama. Vous avez effectivement le chiffre 3 pour la variante A et B, 4 pour variante C et 8 pour la variante D. Comme l'indique le tableau, c'est le nombre de protections à la source prévues. L'objectif des variantes est de réduire les phénomènes de congestion et donc que le périphérique soit en capacité d'accueillir le trafic qui y rentre, et donc de fait, de faire circuler plus de trafic qu'à un moment donné. Effectivement, ce trafic supplémentaire va potentiellement générer un niveau de bruit supplémentaire. Dans l'analyse comparative des variantes, nous avons dû identifier le fait que telle ou telle variante générerait un niveau de bruit supplémentaire sur certains secteurs, et que ces niveaux de bruit dépassant les seuils réglementaires nécessiteraient la mise en place de protections acoustiques à la source. Pour illustrer le 8, il s'agit de ce qui est reporté dans le dossier de concertation, à savoir les secteurs de la porte de l'Estuaire, de la porte d'Atlantis, de la porte d'Armor, de la porte de Rennes, de la porte des Sorinières. Dans cette variante, ces secteurs sont concernés par la mise en place de protections acoustiques. Naturellement, la nécessité de ces protections sera confirmée et affirmée dans le cadre des études plus détaillées qui seront réalisées dans les phases ultérieures et qui seront notamment présentées dans les phases d'enquête d'utilité publique. Pendant cette phase-là, les mesures du projet seront présentées avec précision et notamment les mesures de protection acoustique associées à l'aménagement.

Q9quater

Une dernière remarque, plus anecdotique, concerne le fait d'installer des grilles anti tag sur les murs du périphérique.

R9quater *Francis LARRIVIERE*

Sur les grillages anti tag, effectivement c'est quelque chose qui s'est aujourd'hui banalisé. Vous le voyez sur le RN 165, voire sur tous les écrans qui sont mis en œuvre aujourd'hui. Ils sont tous équipés d'un grillage anti tag avec plus ou moins de réussite. Ce sont des dispositifs qui sont coûteux et qui ont quand même du mal à résister au gros vandalisme. S'il y a des équipes qui viennent les arracher comme on l'a connu sur la RN 12 par exemple, au Nord de Rennes l'année dernière, cela devient compliqué. Par contre, c'est très efficace dans 95% des cas et encore plus efficace dès lors que l'on permet à de la végétation d'habiller l'écran phonique grâce au grillage.

Q10 *Christophe DENIOT, Habitant de Bouguenais*

J'aurais une variante 5 que l'on pourrait mettre en place. C'est la mise en place d'une ligne de bus sur l'ensemble du périphérique. Nous avons eu ce genre de discussion à Bouguenais dans le cadre du projet pour l'agglomération dans les 20 ans à venir, proposé entre autres par Nantes Métropole. Plusieurs d'entre nous à Bouguenais étions favorables avec ce genre chose parce que nous considérons qu'un certain nombre de gens ne sont pas seulement en transit sur le périphérique, mais utilisent leur voiture le matin pour aller au travail et le soir pour rentrer chez eux. Aujourd'hui, s'ils prennent les transports en commun, c'est 1h ou 1h30 de trajet en transport en commun alors qu'il pourrait exister une variante n°5 qui proposerait une ligne de bus qui entrerait et sortirait des portes du périphérique. Alors je connais à peu près la réponse, c'est un élu de Bouguenais qui me l'a dit. C'est que la DIR Ouest est propriétaire de ce périphérique. Pour cette raison, on ne peut pas, m'a-t-il dit, engager ce genre de chose. Il faut donc lever les blocages pour qu'à un moment donné ce périphérique puisse être utilisé par les transports en commun.

R10 *Bertrand AFFILE*

On pourra, je crois, ranger la variante n°5 au rayon des fausses bonnes idées. Si l'on veut faire circuler un bus sur l'ensemble des 42 km du périphérique, avec entrée et sortie à chaque porte, cela représentera 1h30 à 2h de cheminement. Le bus devra en effet quitter à chaque fois un rond-point pour rentrer sur le périphérique, se glisser dans la circulation et repartir à chaque fois d'une station où il se sera arrêté. Je ne suis pas sûr que cela soit le fait que la DIR Ouest empêche les bus de rentrer sur le périphérique qui est en cause. C'est tout simplement une question de l'inefficacité du service, parce que si vous proposez un service pour aller de la porte de Bouguenais à la porte de Carquefou et qu'il vous faut plus d'une heure de bus pour ensuite reprendre un autre bus pour aller un peu plus loin, cela ne semble pas très pertinent comme solution. Je me permets de vous signaler qu'il y a des bus sur le périphérique aujourd'hui comme la ligne 40 que vous ne connaissez peut-être pas. Cette ligne rejoint Neustrie à Pierre Mendès-France et passe sur le pont de Cheviré. Cette ligne existe déjà et la DIR Ouest ne l'empêche pas. D'ailleurs la DIR Ouest n'empêche pas non plus la navette aéroport qui utilisera le périphérique à partir de l'année prochaine. Il y a une autre approche aujourd'hui qui est plutôt de se dire que les gens qui arrivent de l'extérieur du périurbain, voir au-delà du périphérique y compris sur le territoire de Nantes Métropole, puissent laisser leur voiture sur des parkings relais plus grands et plus abondants. On travaille sur des extensions de parkings relais, à Neustrie, à Vertou, mais aussi près d'Armor. On envisage aussi aujourd'hui de mutualiser les parkings du Zénith. C'est-à-dire qu'à chaque fois que l'on a un tramway, un busway, une ligne chronobus performante, on essaye plutôt d'inciter les voitures à rester au bord du périphérique et à ne pas rentrer dans le centre pour ne pas le congestionner. Mais la contrepartie, c'est qu'il faut être en mesure de proposer des transports en commun performants et non pas un bus toutes les 20 minutes. Je crois qu'il doit y avoir un bus toutes les 40 ou 50 minutes sur la ligne 40. Personnellement je connais des gens qui l'ont pris, mais il ne faut pas être pressé.

R10 *Francis LARRIVIERE*

Périphérique de Nantes – Définition du parti d'aménagement

Je voudrais juste compléter sur l'action de la DIR Ouest sur ces problématiques de transport en commun. Je vais apporter un autre éclairage pour ne pas revenir sur tout ce qu'a dit Bertrand AFFILE sur ce que pourrait être un bus qui tourne sur le périphérique. Je voudrais par contre vous rassurer et vous dire que la DIR Ouest travaille avec des partenaires comme le Conseil Départemental ou Nantes Métropole pour améliorer notamment l'accessibilité du centre-ville. On peut citer l'exemple à des bus Lilas premier du Conseil Départemental sur deux axes importants qui sont l'A83 et la RN 137 au Nord. Aujourd'hui, des études sont menées pour regarder comment on pourrait faire rentrer des bus en utilisant les bandes d'arrêt d'urgence et permettre l'accessibilité des territoires supra périphériques jusqu'au centre-ville. On en est au tout début mais si ces résultats sont bons on pourra mettre en œuvre ce type de fonctionnement. Comme nous l'avons vu sur le parti d'aménagement, on a des voies auxiliaires qui sont soit dynamique soit sans dynamique qui pourraient être utilisées par un certain type d'utilisateurs, notamment les professionnels des routes (bus, taxi). C'est quelque chose qui sera vraisemblablement envisageable et qui pourrait être mis en œuvre dans les prochaines années ou au moins à l'échéance du parti d'aménagement.

Q11 *Alain VEY, Maire de Basse Goulaine*

Une intervention rapide si vous le permettez, tout d'abord à l'attention de Monsieur le Directeur de la DIRO. Basse-Goulaine était également impactée par la nuisance de la route de Cholet qui est à 110, je vous ai écrit il y a bien des années pour passer ce secteur à 90. Ceci étant, nous sommes aussi concernés par un shunt et un bypass avec la circulation du périphérique qui rejoint la route de Cholet.

Q11bis

Au-delà de cela, les 4 options du projet qui sont présentées sont intéressantes. Malgré tout, je doute que l'ambition soit là pour 2035. En effet, compte tenu des aménagements que vous proposez, du dynamisme de la métropole et des villes périphériques, d'ici 2035 il va encore y avoir des évolutions en terme de trafic. Nous l'avons vécu sur Basse-Goulaine avec l'échangeur du pont de Bellevue et les travaux qui y ont été rattachés. Et je m'interroge donc pour savoir si l'ambition est vraiment là pour l'horizon 2035 parce qu'il y a encore pas mal d'années à passer.

Q11ter

L'autre question est de savoir si la limitation de vitesse qui est également à 70 et 90km/h va être maintenue sur ce périphérique, parce que cela apporte pas mal de confusion.

Q11quater

Enfin, en termes d'atténuation sonore, il a été fait un aménagement au niveau de la surface de roulement, il y a 4/5 ans, entre le pont de Bellevue et Sainte-Luce qui a été très efficace. Je voulais savoir si c'était une solution qui avait évolué techniquement et qui pouvait être adaptée sur l'ensemble du périphérique.

R11quater *Francis LARRIVIERE*

Juste pour revenir sur les revêtements et sur l'évolution des techniques liées à l'entretien routier. C'est peut-être là que l'on a les meilleurs gains à attendre concernant les niveaux de bruit. Ce qui est certain c'est qu'aujourd'hui, systématiquement sur des infrastructures de périphériques urbains ou sur des sections de routes nationales en agglomération, nous retenons des techniques qui sont les plus efficaces en termes d'abaissement des niveaux de bruit routier. Nous avons commencé à le faire sur le périphérique Est, l'année dernière sur la dernière section et aujourd'hui sur la section de Basse-Goulaine. Demain, nous poursuivrons dans ce sens demain sur le périphérique Nord suite à une demande importante. Actuellement, il y a pas mal de travaux de recherche qui sont en cours sur cet aspect-là. On a fait beaucoup de progrès avec des technologies de type BBTM qui ont d'excellents résultats et on continue à progresser. De la même façon qu'aujourd'hui les grillages se banalisent sur les murs, les revêtements à faible émission de bruit vont eux-aussi se banaliser dans nos travaux d'entretien routier.

Q12

Je m'interrogeais sur l'augmentation que l'on attribue au trafic des poids lourds pour les années à venir avec 59% d'augmentation alors que la population va augmenter de 18%. Comment explique-t-on ce grand écart ? Si ce n'est par l'utilisation du périphérique par le trafic de transit. Comment tout cela a été étudié ? Est-ce que l'axe Montaigu, Clisson, Vallet, Ancenis est toujours à l'ordre du jour ? Si l'augmentation des poids lourds atteint 59%, il y aura un impact sur le bruit et la pollution énorme. Comment est-ce que tout cela est traité et comment on explique cet écart ?

R11bis et R12 Stéphane LE MOING

Alors effectivement, la bonne question c'est de savoir si les aménagements que l'on a identifiés ici seront encore pertinents demain. C'est une vraie question. Peut-être que la démarche d'étude n'a pas été suffisamment explicitée. Le scénario de référence, qu'est-ce que c'est et comment a-t-il été construit ? Le scénario de référence, c'est la situation à l'horizon 2035. Une démarche prospective a été mise en place pour identifier ce scénario de référence qui a associé un nombre d'acteurs importants : les collectivités, les régions, les départements, les métropoles, les acteurs économiques. L'objectif de ce scénario de référence est de définir quels seront les besoins de mobilité à l'horizon de 2035. Il intègre l'ensemble de l'évolution socioéconomique du territoire (l'évolution de la population, l'évolution des emplois, de leur localisation, l'évolution de la mobilité avec les objectifs de transfert modal et des modes de transport alternatifs à la voiture). Donc le scénario de référence a pour objectif de représenter les besoins d'utilisation du périphérique au regard de l'évolution de la population du territoire dans sa globalité. On a donc eu comme objectif de faire en sorte que les prévisions de trafic du scénario de référence permettent de représenter quels seront les déplacements à l'horizon 2035. Les aménagements qui sont définis ont donc pour objectif de répondre notamment à la problématique observée aujourd'hui, mais aussi aux problématiques qui seront observées demain.

Pourquoi on observe une évolution du niveau de trafic poids lourds qui est beaucoup plus importante que ce que l'on va observer au niveau de la voiture et de la population. Vous avez finalement apporté la réponse vous-même quand vous avez posé la question. C'est que le trafic poids lourds est beaucoup lié au trafic de transit et ne peut pas être mis en relation directement avec l'évolution de la population de l'agglomération nantaise. Il dépend de l'évolution du besoin de déplacement des poids lourds à l'échelle nationale. Le périphérique de Nantes est une infrastructure qui lie les fonctions de transit et les fonctions de fonctionnement de l'agglomération. Aux heures de pointes, naturellement c'est la fonction agglomération qui est prédominante puisque l'on a 90% du trafic qui est lié au fonctionnement de l'agglomération et par conséquent seulement 10% du trafic lié au transit. Dans les autres périodes de la journée, le trafic de transit représente une part plus

importante. Pour ce qui concerne les niveaux de bruit, vous dites qu'il va y avoir des impacts. Naturellement, les niveaux de trafic avec ces évolutions ont été intégrés aux prévisions en termes de nuisance sonore. C'est ce qui nous a permis d'identifier les secteurs concernés pour chacune des variantes, à savoir 3, 4 ou 8 secteurs concernés par des niveaux de bruit qui vont dépasser les seuils réglementaires.

Q13 *Marc CORGNET*

Bonjour, je m'appelle Marc CORGNET et j'habite à Nantes. J'ai fait une étude pertinente sur les bouchons de Bellevue, que j'ai consigné sur une clé USB. Il s'agit d'un réaménagement complet du pont de Bellevue qui est assez proche du vôtre, avec quelques thèmes identiques, mais qui est quand même complètement différent. Il y a 10 vues que vous pouvez passer maintenant. Cette étude est aussi sur mon site Facebook Marc CORGNET où tout le monde pourra apprécier l'étendue de la chose.

R13 *Emmanuel AUBRY*

On ne va peut-être pas les étudier ce soir. Ce que je vous propose en revanche, c'est que vous puissiez nous donner vos coordonnées pour réceptionner cette étude au niveau des services spécialisés afin de la regarder. Il peut y avoir des idées tout à fait intéressantes.

Q14

Je suis étonné de voir que le périphérique qui a longtemps été attendu par les nantais a été saturé peu de temps après sa mise en service. On parle de 2035 mais je ne sais pas comment il pourra fonctionner à cette date. Il faut absolument dévier les flux de circulation de transit qui n'ont rien à faire sur ce périphérique. Il faut trouver des solutions pour éviter que l'on récupère le trafic de Bretagne, de Vendée, des Pays-de-la-Loire, etc. sur le périphérique nantais. On n'a pas abordé cette question-là, mais j'espère que des gens travaillent là-dessus car c'est un point fondamental.

R14 *Isabelle VALADE*

Le périphérique répond à plusieurs fonctions. Il répond bien sûr à des fonctions de transit pour des grands itinéraires (Bordeaux/Rennes/Caen...). Il répond à des fonctions métropolitaines depuis 50-100 km. Et puis, il répond à des fonctions d'agglomération, voire d'inter quartier. D'ailleurs, cela n'a pas été dit dans le diagnostic mais d'après une enquête sur les plaques d'immatriculation, nous avons pu faire les modales de trafic. Cette enquête montre que l'utilisateur moyen parcourt 4 portes. L'utilisateur moyen est donc effectivement celui qui part de Saint-Herblain et qui traverse la Loire. Cela correspond à l'essentiel des usagers alors que le trafic de transit, quant à lui, représente 10% du trafic global du périphérique. Le transit, en dehors des heures de pointe, aujourd'hui comme demain, il roule bien. Le problème est relatif aux heures de pointe. Alors bien sûr, on peut imaginer un grand contournement. Mais avec la périurbanisation qu'il y a autour de Nantes, si on veut éviter de faire un contournement trop près, dans les lotissements, il faudra aller assez loin. Le périphérique actuel fait déjà 42 km. Si on se projette 20 km plus loin, on aura un périphérique de 100km. Construire 1 km de 2x2 voies en rase campagne, cela coûte 7 millions d'euros. C'est donc une solution très couteuse pour faire rouler seulement 10% du trafic du périphérique actuel. Par ailleurs, on sait très bien que la nature a horreur du vide et le trafic routier encore plus. Si vous mettez une route là où il n'y en a pas, les gens vont aller habiter à côté de cette route et ils vont à leur tour venir charger cette route. L'intérêt de ce contournement rapporté à son coût est disproportionné. Le coût d'un grand

Périphérique de Nantes – Définition du parti d'aménagement

contournement serait démesuré et l'acceptabilité par la population ne serait probablement pas au rendez-vous.

Q14bis

Ensuite, il a été installé récemment, sur la demande du préfet de la région, des radars sur le pont de Cheviré pour faire respecter la limitation à 70km/h, soit disant pour fluidifier la circulation. J'aimerais bien que des mathématiciens puissent me démontrer comment en abaissant la vitesse, on fluidifie la circulation. Personnellement, je suis ingénieur mais mes calculs ne me donnent pas de résultats satisfaisants.

R14bis *Stéphane LE MOING*

Tout d'abord le lien entre la vitesse et la capacité. La relation entre la vitesse et la capacité n'est pas linéaire. Cela fait un peu une courbe de Gauss, avec ce que l'on appelle une courbe débit/vitesse. C'est-à-dire que si la vitesse augmente en partant de 0km/h, le nombre de véhicules augmentera aussi. Mais ce n'est pas linéaire. Cela veut dire qu'à un moment donné, cette relation entre la capacité et la vitesse va s'infléchir. Cette relation va atteindre un optimum qui se situe entre 70 et 90 km/h, un peu plus près de 70 km/h. Au-delà finalement, plus on va augmenter la vitesse, moins on va avoir de capacité au niveau de l'infrastructure. Tout simplement parce que l'utilisateur n'est pas un robot et que plus il augmente la vitesse, plus il va avoir une capacité d'adaptation limitée. Le conducteur aura plus d'information à gérer et va donc augmenter le temps inter véhiculaire pour éviter d'être trop près du véhicule de devant. Par conséquent, la vitesse va baisser. En augmentant la vitesse on baisse donc la capacité de l'infrastructure. Je ne vais pas être plus technique sur le sujet, mais bon voilà on est sur une courbe débit/vitesse qui n'est pas linéaire.

Q14ter

Ensuite, il y a eu des feux de circulation qui ont été installés au niveau de Saint-Herblain. Cela représente un certain investissement, mais je peine à vérifier le bienfait de ces feux. Hormis décaler les bouchons de quelques minutes, je ne vois pas comment ces feux peuvent faire circuler plus de voitures sur le périphérique. C'est une dépense qui ne sert à rien parce que l'on n'améliore pas le débit des voitures.

R14ter *Bertrand AFFILE (en tant que Maire de Saint-Herblain)*

Il se trouve que je suis Vice-Président de Nantes Métropole mais aussi Maire de Saint-Herblain et je connais assez bien les aménagements qui ont été faits entre la porte d'Atlantis, la porte de Saint-Herblain et le pont de Cheviré, notamment les feux de régulation. On est en train de faire une petite expérience en ce moment pour savoir, des trois facteurs, lequel est le plus performant : la baisse de vitesse, la voie d'entrecroisement ou les feux de régulation pour permettre une fluidité du trafic. Je peux vous assurer que les trois conjugués permettent une fluidité nettement plus perceptible du trafic. On ne gagne pas 10 minutes. Mais par contre, pour partir de la porte d'Armor et franchir le pont de Cheviré, aujourd'hui sur les heures de pointe, on peut gagner au moins 4,5 à 6 minutes, voire sans doute un peu plus. Pour quelqu'un qui va de Saint-Herblain à Bouguenais, cela représente une diminution de son temps de parcours assez sensible. Il y a une expérimentation aujourd'hui pour savoir si ce sont les feux de régulation qui sont responsables de cette baisse. On va maintenant avoir l'effet de la bande d'entrecroisement et l'effet du ralentissement de vitesse à 70 km/h. En tous cas pour l'instant cela marche plutôt bien même si cela ne révolutionne pas complètement le trafic. Il y a toujours un peu de ralentissement, mais les ralentissements sont eux-mêmes un peu plus fluides. Il y

a moins de voitures à l'arrêt, tout le monde circule et tout le monde avance un peu plus vite. C'est tout ce que je peux modestement apporter comme témoignage.

R14ter *Francis LARRIVIERE*

Sur la régulation des feux, je crois que Monsieur AFFILE a répondu. On mène aujourd'hui une analyse de résultats qui sont apportés. Les premiers résultats sont encourageants. Il y a eu une présentation avec Monsieur le Préfet il n'y a pas très longtemps et les résultats étaient mis dans la presse. On est assez satisfait du rapport économique. L'investissement pour gain produit est vraiment très intéressant. C'est-à-dire qu'avec peu d'investissement et cela transparait aussi dans le parti d'aménagement, ce sont des outils qui sont aujourd'hui à notre disposition et qui commencent à être généralisés sur le territoire pour optimiser l'infrastructure existante et y faire passer plus d'usagers sans avoir à faire de gros investissements. Tout cela va être confirmé puisque l'on est aujourd'hui dans la dernière phase d'évaluation, où les dispositifs de feu ont été éteints pour que l'on puisse mesurer ce qui sera apporté par la troisième voie et par la régulation.

Q14quater

Et puis un tout petit détail, j'habite à Rezé et j'ai pratiqué très longtemps la porte de Retz et la porte n°50 où il y a des buissons qui cachent la visibilité. Ce manque de visibilité occasionne très fréquemment des accrochages. Les buissons n'ont pas de raison d'être. Je pense que Nantes Métropole possède des machines pour tailler les buissons et a du personnel pour le faire. Il ne manque qu'une décision alors pourquoi ne rase-t-on pas ces buissons ?

Q15

Je voudrais vous poser une question par rapport aux enrobés. Vous avez fait un tronçon à hauteur de Saint-Sébastien (porte de Goulaine), mais pourquoi ne pas avoir continué jusqu'à Auchan ? Je vous assure que l'on voit la différence quand on roule. On n'a pas de bruit et tout d'un coup la chaussée est très usagée et génère beaucoup de bruit. De notre côté, on a le bruit de chez Auchan jusqu'à Saint-Sébastien.

Notre maison est située derrière un merlon de terre. Je peux vous assurer que malgré tout il y a beaucoup de bruit. Si vous étiez derrière ce merlon de terre rue Pasteur, je peux vous assurer que c'est invivable.

R15 *Francis LARRIVIERE*

Pour revenir sur le revêtement, nous pourrions toujours faire plus. Je suis d'accord avec vous, il y a eu une section importante de faite. Aujourd'hui, les chaussées ont une durée de vie 15 ans pour les couches de surface. Celles en question dataient de 2001. On les renouvelle en fonction de leur vieillissement et de leur état de dégradation. C'est une section importante qui a été réalisée. Comme vous l'avez mesuré vous-même, on sent l'efficacité de cette technique de revêtement sur les nuisances sonores. Nous n'avons pas prolongé l'aménagement de ce type car les enveloppes budgétaires et l'adéquation entre renouvellement du revêtement et usure de la chaussée qui nous permet de maintenir un patrimoine en état sur les 1500 km que gère la DIR Ouest en Pays-de-Loire et en Bretagne nécessitaient de s'arrêter. Je comprends que cela soit dommage pour vous, mais nous avons fait ces revêtements là où c'était nécessaire.

Q16

Quelques remarques et surtout une question. En termes de remarques, j'habite Basse-Goulaine et le bruit de la route vers Cholet est effectivement réel.

Q16bis

Une deuxième remarque qui concerne la proposition d'ingénierie financière de Monsieur. Je trouve cela dommage de lui répondre que ce n'est pas possible aujourd'hui de regarder sa proposition aujourd'hui. Il faut entendre un peu les propositions d'innovation en termes d'ingénierie financière également.

Q16ter

La troisième remarque concerne le vélo. J'emprunte régulièrement la piste cyclable qui rejoint le boulevard des Pas Enchantés depuis Basse-Goulaine. Effectivement, il n'y a pas d'aménagement particulier pour traverser les bretelles. Ce n'est pas très sécurisé mais aujourd'hui cela se fait quand même. Je trouve que les aménagements ne sont pas si mal.

Q16quater

Autre point : j'ai parcouru rapidement le diaporama et il me semble que dans le diagnostic, il est évoqué le déménagement de l'aéroport. Si jamais cela ne se faisait pas, est-ce que cela aurait un impact sur toutes les études qui ont été menées ? Est-ce du coup qu'il y aura des aménagements différents ? Quelles seront les conséquences ?

R16quater

Stéphane LE MOING

Sur l'impact de l'aéroport. La question est en effet pertinente. Le fait que l'on ait un aéroport au Sud ou un aéroport au Nord change-t-il quelque chose ? Aujourd'hui, l'aéroport est au Sud donc les gens qui sont au Nord et qui veulent prendre un avion traversent la Loire et vont donc du Nord vers le Sud. Demain, s'il y a un aéroport au Nord, et bien les gens du Sud vont franchir la Loire par le périphérique pour aller au Nord afin de prendre l'avion et ceux du Nord n'auront plus à franchir la Loire puisqu'ils seront du côté de l'aéroport. On a donc identifié le volume de trafic qui est concerné par l'aéroport et qui franchit la Loire au niveau du pont de Cheviret et du pont de Bellevue. C'est notamment pour cette raison qu'ils font partie du socle commun. Le trafic concerné par l'aéroport se situe entre 1 et 2% du volume du trafic sur le périphérique. La réponse est donc clairement non, le positionnement de l'aéroport n'a pas d'impact sur les aménagements qui sont proposés dans le cadre du parti d'aménagement du périphérique.

Q17

Michel GARNIER, association ensemble pour les Sorinières

Il y a un point que je voudrais mettre en avant concernant les kilomètres superflus. Il y a une implantation qui va être importante en termes d'augmentation de flux avec le MIN. A l'heure actuelle, il est prévu un réaménagement sur la porte de Rezé. Ce que l'on a émis comme souhait et comme vœu est d'avoir l'ouverture du périphérique proche du MIN, à quelques centaines de mètres puisqu'il y a un pont qui est situé à ce niveau-là. Si on calcule rapidement, à l'heure actuelle, cette

ouverture en demi ou en trois quart d'échangeur, ou éventuellement en échangeur complet, avec une sortie de la station un peu plus haut, permettrait d'économiser 2,5 km par véhicule. Les véhicules allant sur l'ouest et ceux en provenance de pont Saint-Martin correspondent à l'équivalent de 500 à 600 véhicules. On peut difficilement faire mieux au niveau du rapport coût-efficacité sachant que le foncier est déjà existant.

R17 *Bertrand AFFILE*

Pour la desserte du MIN, nous n'avons pas prévu aujourd'hui la construction de ce demi-échangeur supplémentaire. En revanche, nous avons prévu une réserve foncière pour pouvoir le faire, que nous allons inscrire sur les documents d'aménagement et d'urbanisme. Pourquoi ? Pour une raison assez simple. Vous évoquez des économies de kilomètres : 600 véhicules, 2,5km en moins, ce qui représente 1500 kilomètres d'économisés. Pour autant, l'économie est pour les transporteurs ou pour les sociétés qui affrètent les camions alors que la dépense, de son côté, ne leur revient pas directement mais est financée par les impôts des contribuables. Dans un premier temps, nous allons faire et investir avec le budget que l'on a. On verra comment les choses évoluent. Si besoin, nous aurons la possibilité foncière de procéder à cet aménagement s'il s'avère nécessaire dans les années qui suivent. Là pour l'instant, on ne peut tout simplement pas le payer.

Q17bis Un second point qui nous semble important concerne la dégradation de la sécurité sur l'A801. On a à l'heure actuelle une voie qui est limitée à 110km/h. A voir le nombre d'accidents spectaculaire au fil des années (totem renversé, pompe à essence percutée), de toute évidence, cette vitesse n'est plus adaptée aux normes, notamment avec la proximité de la station-service. En effet, actuellement les véhicules arrivent à 110 km/h sur une zone qui est de plus en plus fréquentée avec des véhicules à l'arrêt. Pour nous, cela nous semble incompréhensible que le passage à 90 km/h ne soit pas envisagé.

Q18

La grosse amélioration qu'il y a eu, c'est de passer l'extérieur en 3 voies sur le pont de Cheviré. Si en amont vous trouvez actuellement un gain, c'est sûrement dû à ce passage à 3 voies.

R18 *Francis LARRIVIERE*

Il y a eu 3 étapes. Premièrement, en juillet 2013, le passage à 70km/h sans aucun autre équipement. Ensuite, début 2015, la mise en place de la régulation d'accès, sans mise à 3 voies. Et ensuite, en septembre, la mise à 3 voies. On a donc séquencé les évaluations et on va être en mesure dès l'automne de pouvoir expliquer ce qu'a apporté chaque mesure.