

# Aménagement du complexe de **BELLEVUE** **PÉRIPHÉRIQUE DE NANTES**



**Annexes**



**Bilan de la concertation préalable**

du 15 novembre au 22 décembre 2021

# Annexes

- Saisine et décisions de la CNDP :
  - Lettre de saisine - 29 juin 2021
  - Décision de désignation du garant - 28 juillet 2021
  - Lettre de mission du garant - 16 août 2021
- Supports d'information
  - Dossier de concertation (extraits)
  - Dossier de synthèse (extraits)
  - 6 panneaux d'exposition
  - Affiche réglementaire
  - Flyer
  - Affiche d'information
  - Panneaux d'information terrain
  - Panneaux à message variable (communication préalable et pendant la concertation)
  - Vidéo 3D des variantes (captures d'écran)
- Communiqués de presse
- Articles de presse relatifs à la concertation
- Comptes rendus des réunions publiques
- Relevé des contributions déposées sur les registres physiques
- Relevé des contributions déposées sur le registre dématérialisé ([site pont-bellevue.fr](http://site.pont-bellevue.fr))
- Bilan du garant et délibérations et avis des collectivités :
  - Bilan du garant de la CNDP
  - Délibération de Nantes Métropole
  - Délibération de la commune de Basse-Goulaine
  - Délibération de la commune de Sainte-Luce-sur-Loire
  - Avis de la Communauté de communes Sèvre et Loire

# Annexes

- Réponses de la DREAL Pays de la Loire aux observations sur le site internet du projet (fiches et diaporamas) :
  - Fiche 1 - Préférence variante(s)
  - Fiche 2 - Modalités concertation - Qualité vidéos
  - Fiche 3 - Continuités cyclables V2
  - Fiche 4 - VRTC et covoiturage
  - Fiche 5 - Régulation par feux porte d'Anjou
  - Fiche 6 - Trafic et modélisation
  - Fiche 7 - Sujet bruit V2
  - Fiche 8 - Gestion dynamique et régulation des vitesses
  - Fiche 9 - Flux
  - Fiche 10 - GES et qualité de l'air
  - Fiche 11 - Bellevue dans périmètre global du périphérique
  - Fiche 12 - Divers
  - Diaporama Sujet bruit
  - Diaporama continuités cyclables
  - Diaporama exploitation durée coût
  - Diaporama Fosse de surcreusement - V2
  - Diaporama Inondations
  - Diaporama Itinéraires variantes 3
  - Diaporama Transport en commun et covoiturage
  - Diaporama Vbis\_RN249 vers périphérique extérieur
  - Diaporama Pont amont - RN249 vers A811
  - Diaporama Pont aval - périph vers RN249
  - Diaporama Pont amont - Entrecroisement des flux
  - Diaporama Pont aval - Divergent RN249 - Périphérique intérieur

# Saisine et décisions de la Commission nationale du débat public (CNDP)

Nantes, le 29 JUIN 2021

Service Intermodalité, aménagement et logement  
Division maîtrise d'ouvrage  
Affaire suivie par : Eric FLOCH  
[eric.floch@developpement-durable.pays.fr](mailto:eric.floch@developpement-durable.pays.fr)  
Tel : 02 72 74 75 31  
Réf : M21EF176\_RN844BELLEVUE CNDP2 VF

La directrice régionale,

à

Commission Nationale du Débat Public  
244, boulevard Saint-Germain  
75007 Paris

Envoyé en recommandé avec accusé de réception  
Copie à : DIGITM/DIT/GRN/ARN1

**Objet : RN844 – Périphérique de Nantes - Complexe de Bellevue**  
**Demande de désignation d'un garant**

**PJ :** Dossier de synthèse du dossier de concertation.  
Dossier de concertation publique  
Modalités envisagées de la concertation publique

La DREAL Pays de la Loire assure la maîtrise d'ouvrage de l'aménagement du complexe de Bellevue sur la RN844 du périphérique de Nantes. En application de l'article L121-15-1 et suivants du code de l'environnement, la DREAL organise une concertation préalable dans le courant de l'automne 2021, en choisissant de recourir à un garant.

Conformément au I de l'article 121-16-1 du code de l'environnement, il appartient à la Commission Nationale du Débat Public de désigner ce garant à la demande du maître d'ouvrage. Je vous sollicite donc pour la désignation du garant de cette concertation.

Afin de vous permettre de prendre connaissance du projet et de ses enjeux, vous trouverez ci-joint le dossier de synthèse du dossier de concertation, accompagné des modalités envisagées pour la concertation définies en lien avec les communes concernées. La DREAL prendra contact avec le garant dès sa désignation pour échanger sur ces modalités.

Afin de parfaire votre information sur cette opération, je joins également le dossier de concertation.

La directrice régionale,

  
Annick BONNEVILLE

SÉANCE DU 28 JUILLET 2021

## DECISION N° 2021/109/ RN844 BELLEVUE / 1

PROJET D'AMÉNAGEMENT DU COMPLEXE DE BELLEVUE SUR LA RN 844 PÉRIPHÉRIQUE DE NANTES (44)

La Commission nationale du débat public,

- Vu le code de l'environnement en ses articles L. 121-15-1 et suivants,
- vu le courrier et le dossier annexé reçus le 29 juin 2021 de Madame Annick BONNEVILLE, Directrice Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de la région Pays de la Loire, demandant la désignation d'un garant dans le cadre d'une démarche de concertation préalable sur le projet d'aménagement du complexe de Bellevue sur la RN 844 périphérique de NANTES, en application de l'article L.121-17, et selon les modalités des articles L. 121-16 et L. 121-16-1,
- vu le document de positionnement de la CNDP du 4 novembre 2020 sur les principes, formes et modalités du débat public pendant le confinement Covid-19,

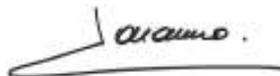
après en avoir délibéré,

décide :

**Article 1 :** Monsieur Alain RADUREAU est désigné garant de la concertation préalable sur le projet d'aménagement du complexe de Bellevue sur la RN 844 périphérique de NANTES.

**Article 2 :** La présente décision sera publiée au Journal officiel de la République française.

La Présidente



Chantal JOUANNO

*Décision de désignation du garant*

Monsieur,

Lors de sa séance plénière du 28 juillet 2021, la Commission nationale du débat public vous a désigné garant du processus de concertation préalable pour le projet d'aménagement du complexe de Bellevue sur le périphérique de Nantes (44), porté par la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) des Pays de la Loire.

Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général et je souhaite vous préciser les attentes de la CNDP pour celle-ci.

La concertation préalable sur ce projet a été décidée en application de l'article L121-17 du Code de l'environnement. Comme le précise cet article, « la personne publique responsable du plan ou programme ou le maître d'ouvrage du projet peut prendre l'initiative d'organiser une concertation préalable, soit selon des modalités qu'ils fixent librement, soit en choisissant de recourir à celles définies à l'article L.121-16-1. Dans les deux cas, la concertation préalable respecte les conditions fixées à l'article L.121-16. ».

### Rappel des objectifs de la concertation préalable :

Le champ de la concertation est particulièrement large. Il est important que l'ensemble des parties prenantes ait connaissance des dispositions légales. L'article L121-15-1 du Code de l'environnement précise bien que la concertation préalable permet de débattre :

- De l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ;
- Des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- Des solutions alternatives, y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ;
- Des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

Cette lettre de mission vise à vous aider dans l'exercice de vos fonctions, notamment en rappelant à vos interlocuteurs ces exigences légales.

Alain RADUREAU  
Garant de la concertation préalable  
Projet de Bellevue, périphérique de Nantes (44)

la commission nationale du débat public  
244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France - T. +33 1 40 01 02 03 - [chancelier@cnadep.fr](mailto:chancelier@cnadep.fr)  
[www.cnadep.fr](http://www.cnadep.fr)

### Votre rôle et mission de garant : défendre un droit individuel

Dans le cadre de l'article L121-17 du Code de l'environnement, la définition des modalités de concertation revient au seul maître d'ouvrage. La CNDP ne peut légalement les valider, néanmoins vous devez rendre publiques vos préconisations et leur prise en compte par le maître d'ouvrage.

**Vous êtes le prescripteur des modalités de la concertation** : charge au maître d'ouvrage (MO) de suivre vos prescriptions ou non. Si vous n'êtes pas responsable des choix du maître d'ouvrage, vous êtes responsable de la qualité de vos prescriptions et rendre compte au public de leur prise en compte par le MO. Par conséquent, votre rôle n'est pas réduit à celui d'observateur du dispositif de concertation, ni ne doit entrer en concurrence avec celui d'un assistant au MO dans le domaine de la participation.

Votre analyse précise du contexte, de la nature des enjeux et des publics spécifiques vous sera d'une grande aide. **Il est important que vous puissiez aller à la rencontre de tous les acteurs concernés afin d'identifier avec précision les thématiques et les enjeux souhaitables de soumettre à la concertation.** La qualité de vos préconisations dépend de la qualité et du temps consacré à cette étude de contexte.

À compter de votre nomination et jusqu'au démarrage du processus de concertation, il vous appartient d'accompagner et de guider le MO dans l'élaboration du dossier de concertation afin qu'il respecte le droit à l'information du public, c'est-à-dire les principes d'accessibilité, de transparence, de clarté et de complétude des informations mises à disposition du public.

L'article L121-16 du Code de l'environnement dispose que le public doit être informé des modalités et de la durée de la concertation par voie dématérialisée et par voie d'affichage sur le ou les lieux concerné(s) par la concertation au minimum 15 jours avant le début de cette dernière. Il vous appartient de veiller au respect de ce délai nécessaire pour que le public puisse se préparer à la concertation, à la pertinence du choix des lieux et espaces de publication afin que le public le plus large et diversifié soit informé de la démarche de concertation. **Ces dispositions légales sont un socle minimal à respecter.**

**S'agissant spécifiquement du projet dont vous garantisiez la concertation, j'attire votre attention sur** la place très restreinte en l'état laissée au public pour débattre de l'opportunité même de ce projet. En effet, ce projet est constitutif d'un projet plus global d'aménagement du périphérique de Nantes, lui-même déjà bien avancé. Cet état de fait ne doit pas restreindre les marges de manœuvre, car aux termes de la loi, la concertation préalable sert bien à débattre de l'option-zéro : faut-il ou non faire ce projet ? Pour cela, vous devez informer le MO de ses obligations légales et vous appuyer par exemple sur les variantes du projet afin d'en élargir le champ. De même, il peut s'avérer pertinent de permettre au public d'interroger ce projet en regard des projets de développement des transports en commun au cœur de la ville, pour lesquels vous avez garanti plusieurs concertations préalables. Il est également indispensable que vous évitiez au MO un trop grand empressement dans le déroulement de la procédure, car vous êtes garant de la qualité de cette dernière. De votre préparation et compréhension des enjeux dépend la qualité de vos préconisations. Par conséquent, les documents de la concertation déjà préparés par le MO et présentés au stade de la saisine ne peuvent

pas être considérés comme finalisés et devront faire l'objet d'un examen de votre part, après l'étude de contexte menée par vos soins.

Il s'agit enfin d'élaborer votre **bilan**, dans le mois suivant la fin de la concertation préalable. Ce bilan, dont un canevas vous est transmis par la CNDP, comporte une synthèse des observations et propositions présentées. Il doit également présenter le choix de méthodes participatives retenu par le MO, ses différences avec vos recommandations et sa qualité. Le cas échéant, il mentionne les évolutions du projet qui résultent de ce processus. **Il met l'accent sur la manière dont le MO a pris en compte – ou non – vos prescriptions.** Ce bilan, après avoir fait l'objet d'un échange avec l'équipe de la CNDP, est transmis au MO qui le publie sans délai sur son site ou, s'il n'en dispose pas, sur celui des préfectures concernées par son projet, plan ou programme (art. R.121-23 du CE). Ce bilan est joint au dossier d'enquête publique.

La concertation préalable s'achève avec la **transmission à la CNDP de la réponse faite par le MO** demandes de précisions et aux recommandations contenues dans votre bilan, dans les deux mois suivants la publication de ce dernier (art. R.121-24 CE). Cette réponse écrite à la forme libre doit être transmise à la CNDP, aux services de l'Etat et publiée sur le site internet du MO. Je vous demande d'informer le MO du fait que, dans le cadre de l'article L.121-16-2 du code de l'environnement, il a la possibilité de faire appel à la CNDP pour garantir une participation continue du public entre sa réponse à votre bilan et l'ouverture de l'enquête publique. Cette nouvelle phase de participation se fondera pour partie sur vos recommandations et les engagements du MO.

La CNDP vous confie donc une mission de prescription à l'égard du MO et des parties prenantes afin de veiller aux principes fondamentaux de la participation. Cette **procédure a pour objectif de veiller au respect des droits conférés au public par l'article L120-1 CE en application de la Constitution. La défense de ces droits est placée sous votre garantie, au nom de la CNDP.**

A cet effet, la CNDP vous indemnise et vous défraie selon des montants fixés dans l'arrêté du 29 juillet 2019. La charge de l'organisation matérielle de la concertation revient au MO.

#### **Relations avec la CNDP :**

Il est nécessaire que nous puissions conserver un contact étroit afin que vous nous teniez informés régulièrement du bon déroulement de la concertation (qualité du dossier, définition des modalités de concertation, qualité des réponses apportées, sujets principaux et points de conflit potentiel). La CNDP doit être informée de toute difficulté spécifique qui interrogerait votre mission ou celle de la CNDP. Je vous demande tout particulièrement d'informer mes équipes de la publication par le MO des dates, du site internet et du dossier de la concertation. Le bureau se tient à votre disposition, notamment en cas de difficulté particulière liée à la concertation.

Enfin, de manière à vous permettre la meilleure prise en main de votre mission, votre présence est requise à une journée d'échanges avec la CNDP et d'autres garants. Cette journée sera l'occasion d'aborder dans le détail les différentes étapes de la concertation que vous allez garantir, et bien sûr, de nous poser toutes

vos questions. Nous reviendrons vers vous dans les jours suivants.

Vous remerciant encore pour votre engagement au service de l'intérêt général, je vous prie de croire, Monsieur, en l'assurance de ma considération distinguée.



Chantal JOUANNO

*Lettre de mission du garant*

# Les supports d'information

*Dossier de concertation (extraits)*



*Dossier de synthèse (extraits)*



## Le complexe de BELLEVUE : un AMÉNAGEMENT PRIORITAIRE



### LA CONCERTATION

Le réaménagement du complexe de Bellevue constitue une des priorités de l'Etat. Il a pour objectifs d'améliorer la fluidité du trafic et d'éviter d'aggraver la saturation du pont de Bellevue.



La géographie urbaine

### LE PROJET

- Création d'un nouvel ouvrage de franchissement de la Loire côté aval, parallèle aux ouvrages existants, à 2 ou 3 voies, pour augmenter la capacité de trafic et séparer les congestions.
- Réalisation d'une bretelle à 2 voies, de l'A111 vers le périphérique intérieur, et réaménagement de celle vers le boulevard de la Prairie de Malvaux et l'A111 pour séparer les itinéraires de files en accès au périphérique.
- Aménagement de voies d'accompagnement, avec des sections vois, sur le périmètre intérieur entre les portes de Carquefou et d'Anjou, pour fluidifier le trafic local entre ces 3 portes et diminuer les congestions.
- Création d'une base d'accès d'urgence sur l'ouvrage amont de franchissement de la Loire pour améliorer la sécurité.
- Création de deux insertions sur le périmètre intérieur Sud.



Des nouvelles portes d'Anjou, Carquefou et d'Anjou

## Les PRINCIPAUX ENJEUX du projet



### ZOOM SUR L'ENVIRONNEMENT SONORE

Pour les 5 variantes, après la mise en place d'écrans acoustiques, on constate un maintien du niveau de bruit en décibels (dB) sensiblement inférieur à une amélioration de l'ambiance sonore par rapport à la référence.

- Les écrans acoustiques prévus :**
- Les Châteaufort (2) : H 2,2 m, L 170 et 280 m.
  - Le Pavé Rocher (1) : H 2,2 m, L 350 m.
  - La Serrerie (1) Serrerie béton : H 0,8 m, L 515 m.
  - Batail (2) : H 3 L 185 et 260 m.
  - Bellevue (2) : H 1,5 m et L 279 et H 2,2 mètres et L 175 m.

Les études menées ont permis d'identifier les principaux enjeux sur le secteur du complexe de Bellevue.

### MOBILITÉS ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

- Améliorer les conditions de circulation pour toutes les variantes.
- Améliorer la sécurité routière.

### MILIEU HUMAIN

- Surveiller les enjeux sonores et réduire les nuisances sur les secteurs dépassant les seuils réglementaires.
- Ne pas dégrader la qualité de l'air et protéger les personnes sensibles.
- Ne pas aggraver le risque inondation de niveau du village de Bellevue et maintenir les conditions de création de l'eau en période de crue.

### ENVIRONNEMENT

- Conservier et améliorer les zones d'enjeux écologiques et les zones à conservation du patrimoine, y compris les zones Natura 2000.
- Maintenir et améliorer les axes de déplacements de la faune aquatique et semi-aquatique identifiés, retenir les continuités pédocaves et sédimentaires des cours d'eau.

### VOIES RÉSERVÉES ET CONTINUITÉS CYCLABLES

- Favoriser l'usage par la possibilité de mettre en place des voies réservées aux transports en commun (VRTC).
- Maintenir et développer les continuités cyclables.

### ZOOM SUR LE RISQUE INONDATION

L'étude de modélisation hydraulique mesure une évolution favorable du projet sur les niveaux d'eau, quelques centimètres, très localisée au niveau des plots et pontons et aucun impact sur les inondations de l'ouvrage de Bellevue.

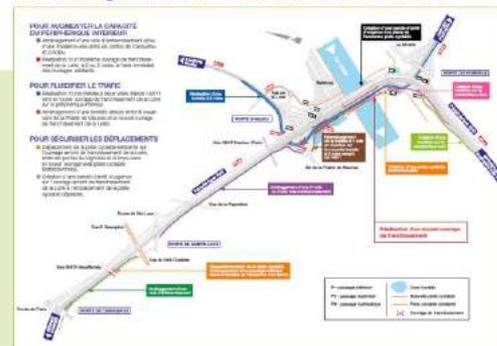


### → CINQ VARIANTES PROPOSÉES

- 5 scénarios d'aménagement proposés à la concertation.
- Une réflexion sur l'insertion dans des conditions d'accès au périmètre extérieur depuis la RN249 au niveau de la porte du Vignoble.
- Une réflexion sur les enjeux de liaisons cyclables et de voies réservées aux transports en commun ou au covoiturage.

## CINQ VARIANTES soumises à la concertation

### Les aménagements communs à toutes les variantes



### VARIANTE 1



Coût prévisionnel des travaux : **83,8 M€**

## Aménagement du complexe de BELLEVUE PÉRIPHÉRIQUE DE NANTES

Concertation PUBLIQUE du 15 nov. au 22 déc. 2021  
[www.pont-bellevue.fr](http://www.pont-bellevue.fr)



## Aménagement du complexe de BELLEVUE PÉRIPHÉRIQUE DE NANTES

Concertation PUBLIQUE du 15 nov. au 22 déc. 2021  
[www.pont-bellevue.fr](http://www.pont-bellevue.fr)



## Aménagement du complexe de BELLEVUE PÉRIPHÉRIQUE DE NANTES

Concertation PUBLIQUE du 15 nov. au 22 déc. 2021  
[www.pont-bellevue.fr](http://www.pont-bellevue.fr)



VARIANTE 2



VARIANTE 3



VARIANTE 2BIS



VARIANTE 3BIS



Analyse COMPARATIVE

La comparaison des variantes avec la situation de référence montre que chacune des variantes améliore les conditions de circulation sur le complexe de Bellevue. Les usagers de la route sont les principaux bénéficiaires du projet, notamment par rapport aux gains de temps potentiels par l'aménagement.



Le tableau ci-dessous propose une comparaison des différents variantes en ce qui concerne la situation de référence (basée sur deux hypothèses d'évaluation du bénéfice et un raisonnement d'aménagement du complexe de Bellevue).

ZOOM SUR LE COÛT ET LA DURÉE DES TRAVAUX

VARIANTES	COÛT (M€)	Durée des travaux (en jours)
VARIANTE 1	80,5 M€	3 ans
VARIANTE 2	90,5 M€	3 ans
VARIANTE 2bis	117 M€	6 ans
VARIANTE 3	94,5 M€	3 ans
VARIANTE 3bis	114,4 M€	5 ans

CRITÈRES	Situation de référence	Situations alternatives				
		1	2	3	2bis	3bis
INFRASTRUCTURE ET MOBILITÉ	Conditions de circulation - Amplitude	0	++	++	++	++
	Conditions de circulation - 50% et 100% de Matras	0	++	++	++	++
	Conditions de circulation - 50% et 100% de Matras	0	++	++	++	++
	Conditions de circulation - 50% et 100% de Matras	0	++	++	++	++
ENVIRONNEMENT MILIEU NATUREL	Impact visuel	0	+	+	+	+
	Impact sonore	0	+	+	+	+
	Impact paysager	0	+	+	+	+
	Impact patrimonial	0	+	+	+	+
EAU	Régime hydrologique	0	0	0	0	0
	Régime de débit	0	0	0	0	0
	Qualité de l'eau	0	+	+	+	+
BILAN AIR	Amélioration de la qualité de l'air	0	+	+	+	+
	Qualité de l'air	0	+	+	+	+
BILAN GES	Amélioration de la qualité de l'air	0	+	+	+	+
	Qualité de l'air	0	+	+	+	+
BILAN BRUIT	Amélioration de la qualité de l'air	0	+	+	+	+
	Qualité de l'air	0	+	+	+	+
	Qualité de l'air	0	+	+	+	+
BILAN COÛT BÉNÉFICIAIRE	Coût des travaux	0	+	+	+	+
	Coût des travaux	0	+	+	+	+
	Coût des travaux	0	+	+	+	+

ZOOM SUR L'OPTION DES VOIES RÉSERVÉES AUX TRANSPORTS EN COMMUN (VRTC)

Deux options pourraient s'intégrer dans les aménagements du complexe de Bellevue, quelle que soit la variante choisie.

- VRTC dans le sens Sud-Nord entre la porte de Bellevue et la porte d'Anjou.
- VRTC dans l'échangeur de la porte d'Anjou, entre les 2 giratoires, dans les 2 sens de circulation.

Retrouvez le détail de la comparaison des variantes dans le dossier de concertation et sur le site internet du projet.

LES PROCHAINES ÉTAPES DU PROJET

- Concertation publique 2021
- Gains de la solution retenue, mode d'ouvrage 2021-2022
- Études publiques relatives à la déclaration d'utilité publique 2021
- Études de projet et aménagement des ouvrages 2021-2026

Aménagement du complexe de BELLEVUE PÉRIPHÉRIQUE DE NANTES

Aménagement du complexe de BELLEVUE PÉRIPHÉRIQUE DE NANTES

Aménagement du complexe de BELLEVUE PÉRIPHÉRIQUE DE NANTES

Concertation PUBLIQUE du 15 nov. au 22 déc. 2021  
www.pont-bellevue.fr

Concertation PUBLIQUE du 15 nov. au 22 déc. 2021  
www.pont-bellevue.fr

Concertation PUBLIQUE du 15 nov. au 22 déc. 2021  
www.pont-bellevue.fr



## CONCERTATION PRÉALABLE

sur le projet d'aménagement du complexe de Bellevue - RN844 - périphérique de Nantes

Organisée par l'État – DREAL Pays de la Loire,  
au titre de l'article L.121-15 et suivants du Code de l'environnement,

**du lundi 15 novembre au mercredi 22 décembre 2021**

La concertation porte sur l'aménagement du complexe de Bellevue de la RN844 - périphérique de Nantes.

La DREAL Pays de la Loire organise les **réunions publiques** suivantes :

- le **vendredi 10 décembre à 19h00**,  
salle polyvalente Félix Teissier, 40 rue Olympe de Gouges à Sainte-Luce-sur-Loire
- le **mardi 14 décembre à 18h30**, salle Bouin, square de Theley à Basse-Goulaine.

**Des permanences** se tiendront :

- le **mercredi 24 novembre, de 9h à 12h**,  
à la mairie de Basse Goulaine, 25 rue de la Razée.
- le **jeudi 2 décembre, de 14h à 17h**,  
à la mairie de Sainte-Luce-sur-Loire, esplanade Pierre Brasselet.

**Pour s'informer et donner son avis :**

- le dossier de concertation, une plaquette d'information, une exposition sur le projet, une maquette numérique des variantes à disposition sur un poste informatique dédié et un registre d'expression en mairies de Nantes-mairie de quartier Doulon-Bottière, Sainte-Luce-sur-Loire et Basse-Goulaine.
- le site internet dédié à la concertation : [www.pont-bellevue.fr](http://www.pont-bellevue.fr)
- une adresse mail : [pont-bellevue@registre-dematerialise.fr](mailto:pont-bellevue@registre-dematerialise.fr)
- par courrier : **DREAL Pays de la Loire - Concertation publique Bellevue**  
5 rue Françoise Giroud, CS 16326 - 44263 NANTES Cedex 2

À la suite de cette concertation, la DREAL Pays de la Loire produira un bilan qui sera disponible sur son site internet.

PRÉFET DE LA RÉGION  
PAYS DE LA LOIRE  
Liberté  
Égalité  
Fraternité

Aménagement du complexe de BELLEVUE  
PÉRIPHÉRIQUE DE NANTES

**CONCERTATION PUBLIQUE**  
DU LUNDI 15 NOV.  
AU MERCREDI 22 DÉC.  
2021



**RÉUNIONS PUBLIQUES**  
à **SAINTE-LUCE-SUR LOIRE** salle polyvalente  
Félix Tessier, 40 rue Olympe de Gouges  
Vendredi 10 décembre à 19h00  
à **BASSE-GOULAIN** salle Paul Bouin, square de Theley  
Mardi 14 décembre à 18h30

Venez DÉCOUVRIR le projet et ÉCHANGER sur les solutions envisagées

**PERMANENCES PUBLIQUES**  
→ mercredi 24 novembre de 9h à 12h à la mairie de Basse-Goulaine, Hôtel de Ville, 25 rue de la Razée  
→ jeudi 2 décembre de 14h à 17h à la mairie de Sainte-Luce-sur-Loire, Hôtel de Ville, Esplanade Pierre Brasselet

**POUR DONNER VOTRE AVIS OU POSER VOS QUESTIONS**  
→ registres disponibles dans les mairies de Nantes - maire annexe de Doulon, Sainte-Luce-sur-Loire et Basse-Goulaine et un registre dématérialisé sur le site internet dédié à la concertation.  
→ par mail : [pont-bellevue@registre-dematerialisee.fr](mailto:pont-bellevue@registre-dematerialisee.fr)  
→ par courrier postal : DREAL Pays de la Loire - Concertation Bellevue  
5 rue Françoise Giroud - CS 16326 - 44263 Nantes cedex 2

Le dossier de concertation, une plaquette d'information, des panneaux d'exposition ainsi qu'une vidéo 3D de chaque variante sont consultables dans les mairies et sur le site internet dédié : [www.pont-bellevue.fr](http://www.pont-bellevue.fr)



Nantes Métropole



PRÉFET DE LA RÉGION  
PAYS DE LA LOIRE  
Liberté  
Égalité  
Fraternité

Aménagement du complexe de BELLEVUE  
PÉRIPHÉRIQUE DE NANTES

**CONCERTATION PUBLIQUE**  
DU LUNDI 15 NOV.  
AU MERCREDI 22 DÉC.  
2021



**RÉUNIONS PUBLIQUES**  
à **SAINTE-LUCE-SUR LOIRE** salle polyvalente  
Félix Tessier, 40 rue Olympe de Gouges  
Vendredi 10 décembre à 19h00  
à **BASSE-GOULAIN** salle Paul Bouin, square de Theley  
Mardi 14 décembre à 18h30



Venez DÉCOUVRIR le projet et ÉCHANGER sur les solutions envisagées

**PERMANENCES PUBLIQUES**  
→ mercredi 24 novembre de 9h à 12h à la mairie de Basse-Goulaine, Hôtel de Ville, 25 rue de la Razée  
→ jeudi 2 décembre de 14h à 17h à la mairie de Sainte-Luce-sur-Loire, Hôtel de Ville, Esplanade Pierre Brasselet

**POUR DONNER VOTRE AVIS OU POSER VOS QUESTIONS**  
→ registres disponibles dans les mairies de Nantes - maire annexe de Doulon, Sainte-Luce-sur-Loire et Basse-Goulaine et un registre dématérialisé sur le site internet dédié à la concertation.  
→ par mail : [pont-bellevue@registre-dematerialisee.fr](mailto:pont-bellevue@registre-dematerialisee.fr)  
→ par courrier postal : DREAL Pays de la Loire - Concertation Bellevue  
5 rue Françoise Giroud - CS 16326 - 44263 Nantes cedex 2

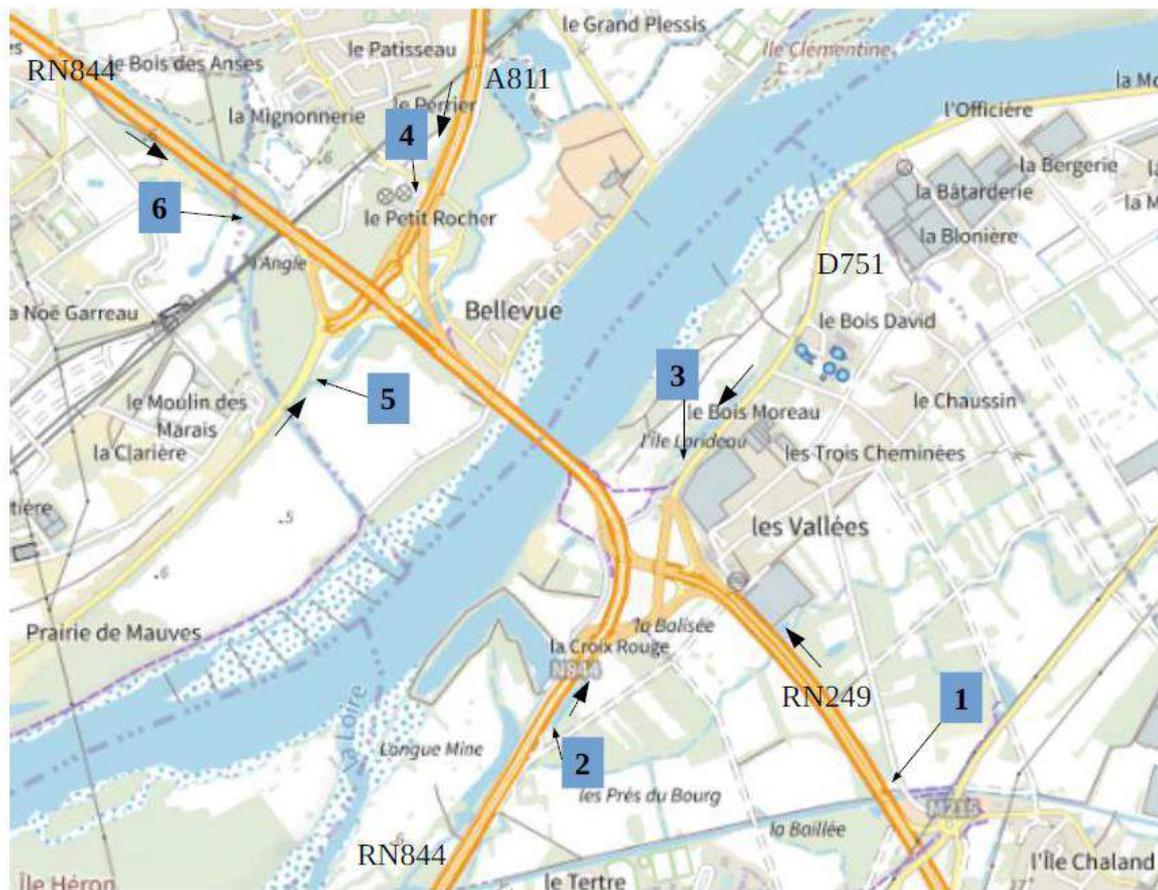
Le dossier de concertation, une plaquette d'information, des panneaux d'exposition ainsi qu'une vidéo 3D de chaque variante sont consultables dans les mairies et sur le site internet dédié : [www.pont-bellevue.fr](http://www.pont-bellevue.fr)



Nantes Métropole



## Panneaux d'information terrain (6 panneaux rigides (Alu) 200x300)



1.	RN249 – Sens Sud/Nord Gestionnaire : DIRO	4.	A811 – Sens Nord / Sud Gestionnaire : DIRO
2.	RN844 – Périphérique sud intérieur Gestionnaire : DIRO	5.	Boulevard Prairie de Mauves – Sens Sud / Nord Gestionnaire : Nantes Métropole
3.	RD751 – Sens Nord / Sud Gestionnaire : Département 44	6.	RN844 – Périphérique Est intérieur Gestionnaire : DIRO

## Emplacement des PMV

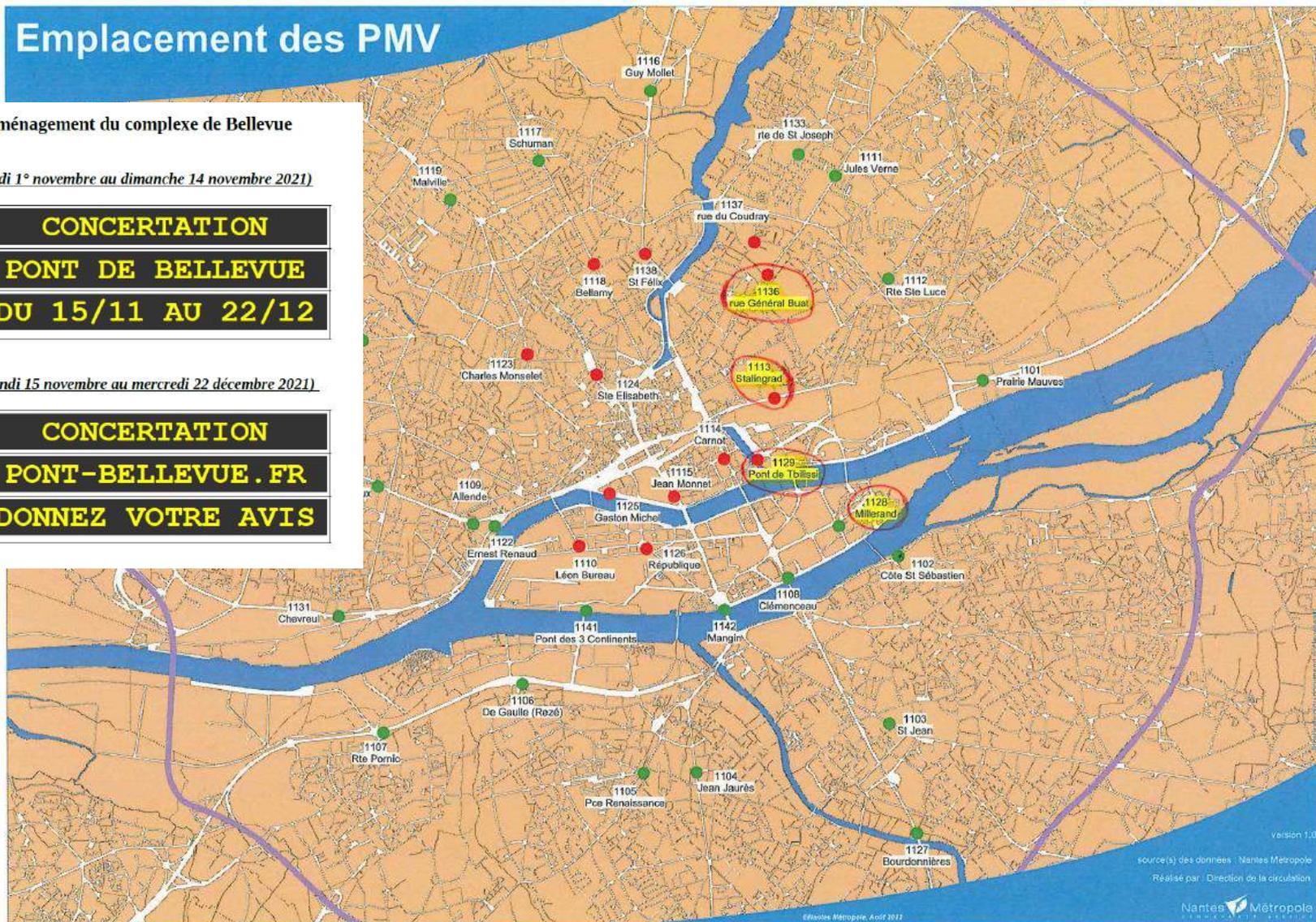
### Concertation PMV / Aménagement du complexe de Bellevue

Affichage préalable (du lundi 1<sup>er</sup> novembre au dimanche 14 novembre 2021)

**CONCERTATION**  
**PONT DE BELLEVUE**  
**DU 15/11 AU 22/12**

Affichage Temps réel (du lundi 15 novembre au mercredi 22 décembre 2021)

**CONCERTATION**  
**PONT-BELLEVUE.FR**  
**DONNEZ VOTRE AVIS**



Variante n°1



Vidéos 3D (captures d'écran)

Variante n°2Bis



Variante n°2



Variante n°3Bis



Variante n°3

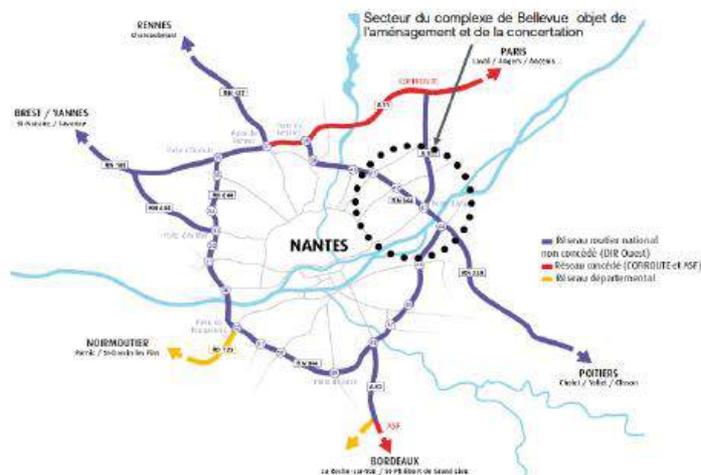


# Les communiqués de presse

Nantes, le 16 novembre 2021

## COMMUNIQUE DE PRESSE

La concertation préalable sur le projet d'aménagement du complexe de Bellevue sur le périphérique de Nantes démarre ce lundi 15 novembre jusqu'au 22 décembre 2021.



Le périphérique nantais et localisation du secteur du complexe de Bellevue

Le projet d'aménagement du complexe de Bellevue au sud-est du périphérique de Nantes, a pour objectif de résorber les congestions et d'améliorer les conditions de circulation sur le périphérique nantais. Les études d'opportunité ont permis de définir cinq variantes d'aménagement, qui prévoient toutes la construction d'un nouvel ouvrage de franchissement de la Loire.

L'État, maître d'ouvrage de l'opération, représenté par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Pays de la Loire, engage une concertation préalable sur le projet d'aménagement du lundi 15 novembre au mercredi 22 décembre 2021.

La concertation, placée sous l'égide d'un garant désigné par la Commission Nationale du Débat Public, vise à recueillir l'avis du public sur le projet.

Depuis ce lundi 15 novembre 2021, la DREAL Pays-de-la-Loire a mis en place différentes modalités et support pour permettre au public de s'informer, de s'exprimer et d'échanger sur le projet d'aménagement :

### > Un site Internet dédié (registre d'expression dématérialisé)

Un site internet dédié à la concertation est accessible à l'adresse suivante : [www.pont-bellevue.fr](http://www.pont-bellevue.fr).

Il permet au public de prendre connaissance du projet, de déposer un avis et de poser des questions sur le registre dématérialisé.

### > Des présentations du projet dans les mairies (registres d'expression papier)

Dans les mairies de Nantes-Doulon, Sainte-Luce-sur-Loire et Basse-Goulaine des outils d'information et d'expression à partir de registres papier sont mis à disposition aux heures d'ouverture habituelles :

- le dossier de concertation
- une plaquette d'information
- des panneaux d'exposition
- un registre papier

Les vidéos en 3D des cinq variantes peuvent être consultées sur un poste informatique dédié dans chacune des mairies.

### > Deux réunions publiques

Deux réunions publiques de présentation et d'échanges sont organisées :

à Sainte-Luce-sur-Loire, le vendredi 10 décembre 2021 à 19h, salle polyvalente Félix Tessier, 40 rue Olympe de Gouges ;

à Basse-Goulaine, le mardi 14 décembre 2021 à 18h30, salle Paul Bouin, square de Theley.

### > Des permanences publiques

Deux permanences de la DREAL de présentation du projet et de réponse aux questions sont organisées à la mairie de Basse-Goulaine le mercredi 24 novembre de 9h à 12h et à la mairie de Sainte-Luce-sur-Loire le jeudi 2 décembre de 14h à 17h.

### > Des adresses dédiées pour réceptionner des courriers papier ou électroniques

Les observations peuvent également être formulées par courrier à la DREAL Pays-de-la-Loire et par voie électronique sur une adresse e-mail dédiée : [pont-bellevue@registre-dematerialise.fr](mailto:pont-bellevue@registre-dematerialise.fr)

### Préfecture de la Loire-Atlantique

#### Service régional de la communication interministérielle

6 quai Ceineray - BP 33515

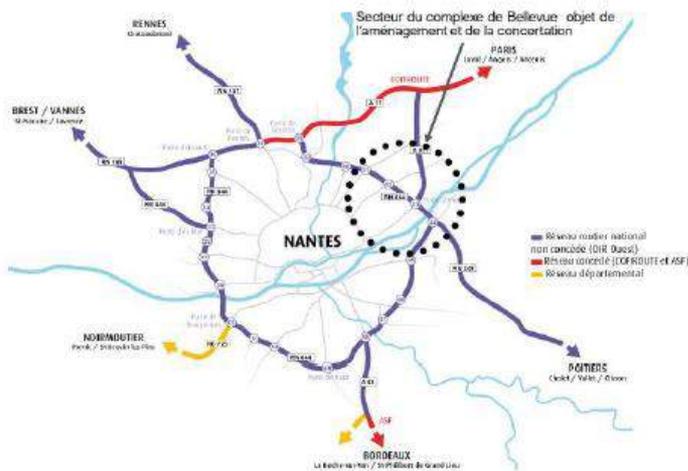
44035 Nantes

02 40 41 20 91 / 92

[pref-communication@loire-atlantique.gouv.fr](mailto:pref-communication@loire-atlantique.gouv.fr)

## COMMUNIQUE DE PRESSE

La concertation préalable sur le projet d'aménagement du complexe de Bellevue sur le périphérique de Nantes s'est achevée le mercredi 22 décembre 2021.



Le périphérique nantais et localisation du secteur du complexe de Bellevue

Le projet d'aménagement du complexe de Bellevue au sud-est du périphérique de Nantes, a pour objectif de résorber les congestions et d'améliorer les conditions de circulation sur le périphérique nantais.

Les études d'opportunité ont permis de définir cinq variantes d'aménagement, qui prévoient toutes la construction d'un nouvel ouvrage de franchissement de la Loire.

L'État, maître d'ouvrage de l'opération, représenté par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Pays de la Loire, a organisé une concertation préalable sur le projet d'aménagement du lundi 15 novembre au mercredi 22 décembre 2021.

La concertation, placée sous l'égide d'un garant désigné par la Commission Nationale du Débat Public, visait à recueillir l'avis du public sur le projet. Riverains, usagers, associations locales, acteurs économiques, élus ont pu prendre connaissance du projet et s'exprimer sur les 5 variantes d'aménagements et les enjeux associés.

Suite à la concertation qui s'est déroulée du 15 novembre au 22 décembre 2021, le garant et le maître d'ouvrage du projet, la DREAL, vont réaliser chacun un bilan.

Ces bilans résumeront la façon dont s'est déroulée la concertation, comporteront une synthèse des observations et propositions présentées et mentionneront les évolutions à prendre en compte pour la suite du projet. Ils seront rendus public. Ils seront notamment consultables ou téléchargeables sur le site internet de la DREAL et sur le site dédié.

Sur la base de ces bilans et de manière partenariale via le comité de pilotage du périphérique, une solution sera retenue par le maître d'ouvrage pour continuer les études.

Les prochaines étapes du projet sont les suivantes :

- 2022-2023 : étude de la solution retenue et étude d'impact
- 2024 : enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique
- 2025-2026 : études du projet et acquisitions foncières

La DREAL Pays de la Loire a mis en place différentes modalités et support pour permettre au public de s'informer, de s'exprimer et d'échanger sur le projet d'aménagement :

> Un site internet dédié (registre d'expression dématérialisé)

Le site dédié ([www.pont-bellevue.fr](http://www.pont-bellevue.fr)) a connu un vif succès avec plus de 26000 visiteurs, 5500 consultations de documents et plus de 350 observations.

Des réponses thématiques ont été apportées par le maître d'ouvrage.

Le site restera disponible d'accès après la fin de la concertation, et les bilans du garant et du maître d'ouvrage y seront déposés au cours du premier trimestre 2022.

> Des présentations du projet dans les mairies (registres d'expression papier)

Dans les mairies de Nantes-Doulon, Sainte-Luce-sur-Loire et Basse-Goulaine des outils d'information et d'expression à partir de registres papier ont été mis à disposition du public.

> Réunions publiques et permanences de la DREAL

Deux réunions publiques de présentation et d'échanges ont été organisées à Sainte-Luce-sur-Loire le vendredi 10 décembre 2021 et à Basse-Goulaine le mardi 14 décembre 2021.

Elles ont réuni respectivement 75 et 67 personnes et ont permis de nombreux échanges.

Deux permanences de la DREAL de présentation et réponse aux questions ont aussi été organisées à la mairie de Basse-Goulaine, le mercredi 24 novembre et à la mairie de Sainte-Luce-sur-Loire le jeudi 2 décembre.

### Préfecture de la Loire-Atlantique

#### Service régional de la communication interministérielle

6 quai Ceineray - BP 33515

44035 Nantes

02 40 41 20 91 / 92

[pref-communication@loire-atlantique.gouv.fr](mailto:pref-communication@loire-atlantique.gouv.fr)

# Les articles de presse relatifs à la concertation

Par **Thomas Bernard** Publié le 15 Oct 21 à 14:10

## Nantes : travaux, voies dédiées aux transports collectifs... Voici le futur visage du périphérique

Ce jeudi 14 octobre 2021, des futurs travaux et projets sur le périphérique nantais ont été annoncés lors d'une conférence de presse à la préfecture de Loire-Atlantique. Le point.



Le périphérique de Nantes, entre les portes de Carquefou et la Beaujoire, en juillet 2021. (©Julien Sureau / actu Nantes)

Depuis plusieurs semaines, les **embouteillages** dans l'agglomération de Nantes (Loire-Atlantique) sont légion. Au mois de septembre 2021, les automobilistes ont perdu jusqu'à **16 heures dans les bouchons**, ce qui fait de la cité des Ducs la 6<sup>e</sup> ville française la plus congestionnée.

Ce jeudi 14 octobre 2021, une conférence de presse était organisée à la préfecture pour faire le point sur **les divers travaux du périphérique nantais** (42 km et 23 portes) et annoncer les mesures du « schéma directeur d'agglomération de gestion du trafic » (SDAGT) qui seront mises en œuvre d'ici 2024. *Actu Nantes* fait le point.

### Concertation publique pour le complexe de Bellevue

C'est un point très sensible dans les deux sens circulation : la porte du Vignoble sur le périphérique Est et la zone dite du complexe de Bellevue. En 2017, l'Etat avait engagé des études d'opportunité pour « désengorger » la circulation dans ce secteur.

A l'issue de cette phase de réflexion, cinq variantes d'aménagement ont été proposées :

- un nouvel ouvrage de franchissement de la Loire (à 2 ou 3 voies) ;
- une bretelle à 2 voies de l'A811 vers le périphérique intérieur ;
- le réaménagement de la bretelle du boulevard de la prairie de Mauves vers le périphérique intérieur ;
- une voie d'entrecroisement et/ou une troisième voie entre les portes de Carquefou et Anjou ;
- deux insertions successives en périphérique intérieur sud depuis la route nationale 249 (Cholet) ;
- une bande d'arrêt d'urgence sur l'ouvrage amont existant ;
- une piste cyclable sur le nouvel ouvrage de franchissement de la Loire

L'ensemble des propositions sera présenté lors d'une concertation publique organisée sur cinq semaines entre **novembre et décembre 2021**. Le bilan de cette concertation devrait être rendu en janvier 2022 puis une « enquête d'utilité publique » sera lancée à partir de 2024.

Selon la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement des Pays de la Loire (DREAL), « les travaux devraient commencer en 2026-2027 ».

### Les travaux se poursuivent porte de Gesvres

Depuis la rentrée, les aménagements de la porte de Gesvres ont contribué à la densification de la circulation dans ce secteur. Vinci a confirmé que la bretelle du périphérique Est vers Paris restera fermée comme prévu jusqu'à mi-novembre.

Les travaux de terrassement doivent également se poursuivre jusqu'en décembre 2021 sur le périphérique Est et Nord.

*Article de 4 pages, suite ci-après*



Les travaux de la porte de Gesvres à Nantes. (©Vinci Autoroutes)

### Favoriser le transport collectif

Pour tenter d'alléger le trafic, des voies réservées aux transports collectifs (VRTC), dédiées aux transports en commun et au covoiturage, vont être aménagées dans l'agglomération nantaise. Ces VRTC bénéficieront de réaménagement de la bande d'arrêt d'urgence.

Sur le boulevard de la prairie de Mauves vers la porte d'Anjou, [la voie de 2.5 km dédiée au covoiturage](#) sera mise en service en fin d'année 2021.

« Avec cet aménagement, les automobilistes pourront gagner huit minutes sur le temps de trajet », affirme Bertrand Affilé, vice-président de Nantes métropole, en charge des déplacements et des transports publics.

Cette voie sera réservée aux véhicules transportant au moins deux personnes, y compris le conducteur.



La voie dédiée au covoiturage sur le boulevard de la prairie de Mauves devrait être livrée fin 2021 à Nantes. (©Préfecture de Loire-Atlantique)

Une voie de VRTC doit également être aménagée sur l'A83 dans le sens sud-nord jusqu'à la porte des Sorinières. Dans un premier temps, seuls les transports en commun, notamment du réseau ALEOP, pourront circuler. [Les travaux viennent de débuter pour une livraison en fin d'année 2022.](#)

Nantes Métropole réfléchit également à allonger cette VRTC sur le boulevard de Vendée, entre l'échangeur des Sorinières et le giratoire des Bourdonnières. « L'objectif est une mise en service en 2022 au même moment que l'aménagement de la VRTC de l'A83 », ajoute Bertrand Affilé.

A l'horizon 2025, une autre VRTC est prévue dans les deux sens, route de Pornic, entre Bouguenais et la porte de Grand-Lieu.



Les voies réservées aux transports collectifs bénéficieront du réaménagement de la bande d'arrêt d'urgence. (©Préfecture de Loire-Atlantique)

### Proposer une alternative « à la voiture solo »

Avec la création de ces voies collectives, les autorités souhaitent proposer une alternative « à la voiture solo tout en rendant les lignes de transport en commun plus performantes ». Faire circuler les transports en commun aux heures de pointe et fiabiliser leur temps de parcours, c'est l'objectif visé par l'instauration de ces VRTC.

D'ici 2024, les prochains aménagements du périphérique nantais ont donc pour objectif de fluidifier le trafic et adopter de nouveaux modes de transports. Le pari sera-t-il tenu ?

Ouest-France Claire DUBOIS. Publié le 21/10/2021 à 19h52

## Nantes. Le pont de Bellevue va être doublé pour désengorger le périphérique

L'État étudie cinq solutions pour désengorger le périphérique de Nantes, à hauteur de Bellevue. Toutes prévoient le doublement du pont. L'enquête publique démarre en novembre.



Le pont de Bellevue va être doublé, les forages préparatoires au chantier ont commencé.

C'est un projet qui date de 2017 et qui entre dans le concret. L'État prépare le doublement du pont de Bellevue qui permet au [périphérique](#) de [Nantes](#) d'enjamber la Loire.

Des études ont en effet été menées. Elles dégagent cinq scénarios. Tous prévoient la construction d'un nouveau pont, en aval de l'existant. Il comprendra deux ou trois voies et une piste cyclable, tandis qu'une bande d'arrêt d'urgence sera aménagée sur le pont actuel.

« Les élus métropolitains ont donné un avis favorable à ce projet, comme le vice-président de la Métropole en charge des déplacements, Bertrand Affilé. Le nouveau pont prévoit des voies réservées aux bus, ce qui est important pour nous. Aujourd'hui, seuls des cars Aléop passent par là, mais pourquoi pas y mettre aussi des bus de la Semitan s'ils peuvent accéder et sortir du pont facilement. » Des voies réservées au covoiturage sont également envisagées.

Les études comprennent aussi le réaménagement des bretelles allant de l'A811 et de la Prairie de Mauves vers le périphérique. Deux des cinq variantes proposent aussi une amélioration des conditions d'accès au périphérique pour les automobilistes venus du Choletais via la RN249 : deux voies de raccordement seraient alors créées.

### Solution choisie en 2022

Une phase de concertation sur ce projet va s'ouvrir en novembre et pour cinq semaines, autour de la commission nationale du débat public, qui a désigné l'ingénieur de l'INRA Alain Radureau comme garant. Il s'agit de présenter les cinq variantes et de prendre l'avis du public. La solution retenue sera annoncée en 2022.

En attendant, des sondages géotechniques ont démarré, depuis dix jours, dans la Loire, pour connaître la nature du sous-sol et définir les fondations à prévoir. Des forages sont réalisés depuis un ponton flottant.

Jeudi 21 octobre 2021 19:33

Presse Océan

## Nantes. Sondages en cours sous le pont de Bellevue



Les sondages sont réalisés à partir d'un ponton flottant positionné près du pont. © Photo DREAL

Des sondages géotechniques sont en cours sous le pont de Bellevue, à l'est du périphérique nantais, en vue de préparer la construction d'un nouveau franchissement de la Loire.

Depuis le 11 octobre, des sondages géotechniques sont en cours sous le pont de Bellevue. L'objectif est de contribuer à la conception d'un nouvel ouvrage de franchissement de la Loire en vue du réaménagement du complexe englobant les portes de Carquefou et du Vignoble, sur le périphérique nantais, à l'horizon 2030.

Le projet, qui vise à fluidifier le trafic au niveau de ce nœud routier à l'origine de nombreux bouchons sur le périphérique intérieur, aux heures de pointe, doit être soumis à concertation publique pendant cinq semaines, d'ici la fin de l'année.

Les cinq variantes à l'étude prévoient la construction d'un nouvel ouvrage sur de la Loire, à l'aval immédiat des deux ponts existants. Pour définir le type de fondation à prévoir, il est nécessaire dès à présent de connaître l'ensemble des caractéristiques du sol et du sous-sol, indique la Dreal (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement).



Les sondages sont réalisés à partir d'un ponton flottant positionné près du pont. © Photo DREAL

### Trois mois de sondages

Les sondages sont réalisés par l'entreprise Geotec, basée à Saint-Étienne-de-Montluc, à partir d'un ponton flottant sur lequel est installé le matériel de forage. Ce mode opératoire permet d'éviter les impacts sur la biodiversité et les espèces protégées en rive, qu'on aurait si on avait procédé par engin flottant depuis les berges, précise le Dreal.

L'opération doit durer trois mois et le contrôle de la qualité des sondages sera assuré par le Cerema Ouest, dans le cadre d'une mission assistance à maîtrise d'ouvrage.

## Périphérique de Nantes : que se passe-t-il dans la Loire près du pont de Bellevue ?

La préfecture vient de lancer des études préalables au projet d'aménagement du complexe de Bellevue sur le périphérique nantais. Détails.



Un pont flottant, sur lequel repose du matériel de forage, a été installé dans la Loire près du pont de Bellevue à Nantes. (©Julien Sureau / actu Nantes)

Peut-être avez-vous remarqué cet objet non identifié, près du **pont de Bellevue** qui enjambe la Loire entre les portes d'Anjou et du Vignoble sur le **périphérique de Nantes** (Loire-Atlantique).

Sur ce **pont flottant**, installé depuis lundi 11 octobre 2021, repose un matériel de forage qui va permettre de procéder à des **sondages géotechniques**. Un travail qui va durer trois mois « pour contribuer à la conception d'un nouvel ouvrage de franchissement de la Loire » à l'aval immédiat des deux ponts existants, indique la préfecture dans un communiqué.

### Concertation publique fin 2021

Le projet, qui doit voir le jour d'ici 2030, vise à « résorber les congestions et d'améliorer les conditions de circulation sur le périphérique nantais », particulièrement mauvaises aux heures de pointe au niveau du complexe de Bellevue.

Le nouvel ouvrage sera commun à toutes les variantes actuellement à l'étude [et qui seront soumises à une concertation publique dans les prochaines semaines](#).

Quelle que soit la variante retenue, les piles en béton qui porteront les voies du futur pont seront réalisées dans l'alignement des piles existantes (...). Pour définir le type de fondation à prévoir, il est nécessaire dès à présent de connaître l'ensemble des caractéristiques du sol et du sous-sol.

### Faibles impacts sur biodiversité

Selon la préfecture, le mode opératoire retenu pour la réalisation des sondages géotechniques « permet d'éviter les impacts sur la biodiversité et les espèces protégées en rive, qu'on aurait si on avait procédé par engin flottant depuis les berges ».

« Le contrôle de la qualité des sondages », menées par [l'entreprise Géotec, basée à Saint-Etienne-de-Montluc](#), sera assuré par le [Cerema Ouest](#).



## Transports

Lundi 1 novembre 2021 à 4:01 -

Par [Leïla Mechaoui](#), [France Bleu Loire Océan Nantes](#)

# Doublement du pont de Bellevue à Nantes : la Loire sondée depuis un ponton flottant

Un ponton flottant a été installé pour forer le sol depuis la Loire. Une opération de sondage en vue des travaux futurs de doublement du pont de Bellevue.



Le pont de Bellevue à Nantes. © Radio France - Romain Boulanger

C'est une nouvelle étape dans le projet de doublement du pont de Bellevue à Nantes. Le plus gros chantier des années à venir pour fluidifier le périphérique est nantais. Il doit permettre de faire passer ce pont à quatre ou cinq voies. Des sondages géotechniques de la Loire sont en cours, en vue des travaux futurs. L'opération durera trois mois.

## Une opération complexe

S'il faut sonder la Loire, c'est parce qu'un deuxième pont sera construit en aval. Les piles en béton qui porteront les voies du futur ouvrage seront réalisées dans l'alignement de celles existantes. Dès maintenant, il est donc nécessaire de connaître l'ensemble des caractéristiques du sol et du sous-sol, d'où le sondage de la Loire à cet endroit. Pour cela, le forage du sol se fait depuis un ponton flottant. Une opération complexe mais elle permet de minimiser l'impact sur la biodiversité et sur les espèces protégées par rapport à un forage depuis les berges.

## Cinq scénarios possibles

Le projet de doublement du pont de Bellevue doit permettre de franchir la Loire plus facilement dans le sens nord-sud. Cinq scénarios sont à l'étude. On ne sait pas encore lequel sera retenu. Ce qui est sûr, c'est donc que la construction d'un pont supplémentaire est prévue. Un pont de deux ou trois voies, avec le maintien de la piste cyclable et la création d'une bande d'arrêt d'urgence pour qu'il y ait un peu moins de bouchons en cas d'accident.

## Une concertation publique

Une concertation va s'ouvrir en novembre, sous l'égide de la Commission nationale du débat public, pour recueillir les avis du public d'ici la fin de l'année 2021. Ensuite, le maître d'ouvrage, la DREAL des Pays de la Loire, engagera les études sur la solution retenue. Un projet estimé entre 81 et 117 millions d'euros. Le début des travaux n'est pas attendu avant 2025-2026, au plus tôt.

Presse Océan Publié le 08/11/2021 à 15h06

# Périphérique de Nantes. Échangeur de Bellevue : lancement de la concertation

L'échangeur de Bellevue, sur le périphérique est, doit être réaménagé à l'horizon 2030. Les cinq variantes du projet vont être soumises à la concertation, du 15 novembre au 22 décembre.



Le complexe de Bellevue, sur le périphérique est, doit être réaménagé à l'horizon 2030 | PHOTO DREAL

À l'origine de nombreux bouchons sur le périphérique intérieur aux heures de pointe, le complexe de Bellevue, qui englobe les portes de Carquefou, d'Anjou, de Sainte-Luce et du Vignoble, à l'est de Nantes, reste un vrai point noir. En 2017, l'État a lancé des études en vue de dénouer ce nœud d'une incroyable complexité, dixit David Goutx, qui suit le projet pour la Dreal (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement).

Cinq variantes d'aménagement, permettant de fluidifier le trafic et d'intégrer les transports en commun et les circulations douces, sont envisagées. Toutes prévoient la réalisation d'un nouveau pont sur la Loire, à deux ou trois voies, en aval de celui existant, la création d'une nouvelle bretelle de l'A811 vers le périph interne, le réaménagement d'une bretelle du boulevard de la Prairie-de-Mauves vers le périph interne, et la création d'une voie d'entrecroisement entre les portes de Carquefou et d'Anjou.

## Du 15 novembre au 22 décembre

Ces cinq variantes seront soumises à concertation publique pendant cinq semaines, du 15 novembre au 22 décembre, sous l'égide de la commission nationale du débat public.



Les aménagements communs aux cinq variantes soumis à la concertation | IMAGE DREAL

Un site internet dédié ([www.pont-bellevue.fr](http://www.pont-bellevue.fr)) permet de prendre connaissance du projet et de déposer un avis sur le registre dématérialisé. Des présentations du projet sont également prévues dans les mairies de Nantes-Doulon, Sainte-Luce-sur-Loire et Basse-Goulaine. Deux réunions publiques auront lieu le vendredi 10 décembre à 19 h, à Sainte-Luce (salle polyvalente Félix-Tessier) et le mardi 14 décembre à 18 h 30 à Basse-Goulaine (salle Paul-Bouin).

Deux permanences de la Dreal sont organisées le 24 novembre de 9 h à 12 h à la mairie de Basse-Goulaine et le 2 décembre de 14 h à 17 h à la mairie de Sainte-Luce.

## À l'horizon 2030

La solution retenue sera mise à l'étude en 2022, en vue d'une enquête d'utilité publique en 2024. Dans le meilleur des cas, les travaux pourraient démarrer en 2026-2027, pour une mise en service prévue, au mieux, en 2030. D'ici là, les automobilistes vont devoir faire preuve de patience.



## Nantes : Point noir du périphérique, comment réaménager le pont de Bellevue ?

CONCERTATION Une concertation de la population se tient jusqu'au 22 décembre

Publié le 15/11/21 à 17h57



Le pont de Bellevue (ici dans le sens nord-sud) à Nantes. — Google street view

Véritable point noir du [périphérique nantais](#), comment fluidifier le trafic au niveau du pont de Bellevue, emprunté quotidiennement par plus de 90.000 véhicules ? A partir de ce lundi, les Nantais qui le souhaitent peuvent donner leur avis dans le cadre d'une grande [concertation](#), sous l'égide de la Commission nationale du débat public.

Jusqu'au 22 décembre, les cinq scénarios d'aménagement de ce « complexe de Bellevue » (qui désigne cet important nœud à l'est de [Nantes](#) englobant les portes de Carquefou, de Sainte-Luce, d'Anjou, et du Vignoble) seront discutés, notamment à l'occasion de deux réunions publiques en décembre. Les cinq variantes prévoient toutes la construction d'un nouveau pont sur la Loire, à deux ou trois voies, en aval de l'existant.

### Un choix en 2022

A ceux qui veulent participer à ce débat qui s'annonce très technique, sachez que les scénarios proposés comportent d'autres idées pour désaturer la zone : la création d'une nouvelle bretelle de l'A811 mais aussi le réaménagement d'une bretelle du boulevard de la [Praine-de-Mauves](#), lesquelles donneront sur ce nouvel ouvrage, ou encore la création d'une voie d'entrecroisement entre les portes de Carquefou et d'Anjou. Il faudra aussi trancher le tracé de la piste cyclable et de la bande d'arrêt d'urgence, tout en prenant en compte les critères environnementaux et les risques de nuisances pour les riverains.

Alors que des sondages [ont déjà démarré](#) dans la Loire, la solution retenue sera annoncée en 2022. Il faudra attendre encore au moins cinq ans pour le démarrage des travaux.



15 novembre 2021 à 6h54 par Valentin Esteve

## NANTES : UNE CONCERTATION S'OUVRE SUR LE RÉAMÉNAGEMENT DU PÉRIPHÉRIQUE, SECTEUR DE BELLEVUE

Le complexe de Bellevue, sur le périphérique Est, va faire l'objet d'un réaménagement. Une concertation s'ouvre ce lundi. Cinq scénarios sont proposés. Tous prévoient le doublement de l'actuel pont de Bellevue.



La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) lance ce lundi 15 novembre une concertation sur l'avenir du périphérique Est de Nantes. La concertation porte sur le réaménagement du complexe de Bellevue.

Cinq scénarios sont proposés. Tous prévoient la construction d'un nouveau franchissement de la Loire, afin de doubler celui de Bellevue. L'actuel pont accueillera quant à lui une bande d'arrêt d'urgence à la place de l'ancienne piste cyclable. Cette dernière sera remplacée par une nouvelle piste.

La concertation est disponible sur le site [www.pont-bellevue.fr](http://www.pont-bellevue.fr), ainsi qu'en mairie de Nantes-Doulon, Sainte-Luce-sur-Loire et Basse-Goulaine. Des réunions publiques auront lieu au mois de décembre.

Par Thomas Bernard - Publié le 16 Nov 21 à 9:14

## Pont de Bellevue à Nantes : la concertation démarre, les riverains sur leurs gardes

Ce lundi 15 novembre 2021 a débuté la concertation publique en vue de l'aménagement du complexe de Bellevue sur le périphérique de Nantes.



Jean-Michel Guiheneuf (à gauche), président de l'association la Belluvisienne, et Jean Looten, membre de l'association de riverains, s'interrogent sur le futur aménagement du pont de Bellevue. (©Thomas Bernard / actu Nantes)

Cause de migraine pour certains, source de tensions pour d'autres... La circulation sur le **périphérique de Nantes (Loire-Atlantique)** est un immense casse-tête.

Symbole de cette galère, le **pont de Bellevue** qui enjambe la Loire entre les portes d'Anjou et du Vignoble. Afin « de résorber les congestions et d'améliorer les conditions de circulation sur le périphérique nantais », Nantes Métropole et les services de l'état ont lancé un projet d'aménagement sur le secteur. [Un gigantesque chantier qui ne démarrera pas avant 2026-2027.](#)

Ce lundi 15 novembre 2021, le projet est entré tout de même dans le dur avec le lancement d'une concertation publique portant autour des [cinq variantes d'aménagements proposées](#). Prévus **jusqu'au 22 décembre 2021**, le débat est ouvert par la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dréal) des Pays de la Loire, maître d'ouvrage et représentant de l'Etat.

Au pied du pont, près de 300 personnes résident dans le village de [Bellevue à Sainte-Luce-sur-Loire](#). Un projet qui interroge les habitants. *actu Nantes* les a rencontrés sur place.

### « La concertation ? Une formule de politesse »

En ce matin automnal, le soleil réchauffe les promeneurs de Bellevue. Au pied du pont, le chant des oiseaux est étouffé par le bruit des voitures empruntant l'édifice. Dans le petit village lucéen, l'aménagement du pont de Bellevue ressemble à un vieux serpent de mer.

« Nous sommes installés depuis 10 ans et ça fait 10 ans que le projet du pont de Bellevue est évoqué », déclare Mélanie Chatellier, patronne du restaurant [la Villa belle rive](#).

### La concertation publique : comment ça fonctionne ?

Engagée par la Dréal, la concertation publique sur le complexe de Bellevue est organisée du lundi 15 novembre au mercredi 22 décembre 2021. Elle se tiendra sous l'égide de la Commission nationale du débat public, garant du bon déroulement des débats. Les personnes peuvent apporter leur observation via un registre dématérialisé sur internet.

En plus de l'outil numérique, des temps d'échange sont prévus en présentiel : deux réunions publiques de présentation et d'échanges sont organisées à Saint-Luce-sur-Loire (salle polyvalente Félix Tessier), vendredi 10 décembre à 19h ; et à Basse-Goulaine (salle Paul Bouin), mardi 14 décembre 2021 à 18h30.

Deux permanences de présentation et réponses aux questions sont également organisées par la Dréal à la mairie de Basse-Goulaine mercredi 24 novembre, de 9h à 12h ; et à la mairie de Sainte-Luce-sur-Loire, jeudi 2 décembre, de 14h à 17h.

Le 11 mars 2021, la DREAL a présenté le projet d'aménagement à la mairie de Sainte-Luce-sur-Loire.

Quatre mois plus tard, le 27 juillet, la Belluvisienne, en compagnie des deux autres associations, a participé à une nouvelle réunion, cette fois-ci organisée par la Dréal. Son compte-rendu est toujours attendu par les participants, déplore Jean-Michel Guiheneuf, président de l'association la Belluvisienne.

Publié le 18/11/2021 18h49 • Mis à jour le 18/11/2021 à 19h14

## Périphérique de Nantes : lancement d'une concertation pour l'aménagement du pont de Bellevue

Franchir la Loire au niveau du pont de Bellevue à Nantes. Une vraie galère aux heures de pointe. L'État et Nantes Métropole viennent de lancer une concertation publique. Cinq projets de réaménagement sont à l'étude.



La concertation pour l'élargissement du pont de Bellevue sur le périphérique de Nantes est lancée sur [bellevue-nantes.fr](http://bellevue-nantes.fr) • © ROMAIN BOULANGER / MAXPPP

Des kilomètres de ralentissements, des bouchons... Matin et soir, c'est le même casse-tête pour les usagers du périphérique de Nantes. Long de 42 kilomètres, il comporte 23 portes. Mais le gros point noir, c'est le secteur du pont de Bellevue. Arrivant de Paris, Cholet et des communes des alentours, 100 000 véhiculent franchissent la Loire à cet endroit, engendrant une congestion du trafic. D'où l'urgence de réaménager ce nœud routier. Si rien n'est fait, les problèmes de circulation ne pourront

que s'aggraver selon les modélisations réalisées par la Dreal (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement) et Nantes métropole. Cinq projets sont donc à l'étude.

### Construction d'un nouveau pont côté aval

Dans tous les variants, il y a la construction d'un nouveau pont, côté aval. Il permettra soit de doubler ou de tripler les voies de circulation selon le projet retenu. *"Nous travaillons aussi sur l'aménagement de nouvelles bandes d'arrêt d'urgence, à de nouvelles voies réservées aux transports en commun et aux modes de transports doux comme le vélo"*, détaille Thomas Pelé, chef de la division maîtrise d'ouvrages à la Dreal.

Ces cinq projets sont soumis à la concertation publique. *"C'est une vraie volonté d'organiser cette concertation"*, continue Thomas Pelé. *"Nous souhaitons que les usagers, les habitants du secteur puissent se rendre compte des cinq projets et nous fassent des propositions pour les compléter"*.

### Priorité aux murs antibruit

Au pied du pont de Bellevue, sur la commune de Sainte-Luce-sur-Loire, le village de Bellevue. C'est un petit coin de paradis. Un havre de paix au bord de l'eau pour les 150 habitations du hameau. Mais au fil des années, les nuisances sonores augmentent avec l'accroissement du trafic sur le périphérique nantais. Le pont de Bellevue, qui enjambe la Loire entre les portes d'Anjou et du Vignoble a été construit en 1971. Il avait déjà été doublé en 1990 pour faire face aux embouteillages.

L'association la Bellevusienne n'est pas contre un nouveau réaménagement du nœud routier et compte bien participer à cette concertation publique. Les adhérents ont déjà des remarques à faire. *"On attend qu'on nous écoute, qu'on parle de mesures acoustiques, de murs antibruit, d'inondations, mais aussi de pollution avec ce nouveau nœud routier. Mais notre priorité, ce sont quand même les murs antibruit"*, précise Jean-Michel Guiheneuf, le président de l'association la Bellevusienne.

### Site internet dédié

Un site internet est dédié à cette concertation : [www.pont-bellevue.fr](http://www.pont-bellevue.fr) Déjà plus de 2000 personnes se sont connectées. Chacun peut y déposer un avis, une observation jusqu'au 22 décembre. Deux réunions publiques sont organisées. L'une à Sainte-Luce-sur-Loire, le vendredi 10 décembre à 19h, et une autre le mardi 14 décembre à Basse-Goulaine.

### Pas avant 2028 et 3 à 5 ans de travaux

Mi-mars, le projet qui aura obtenu le plus d'avis favorables sera dévoilé. De nouvelles études approfondies commenceront alors avec une nouvelle enquête publique. Dans tous les cas les travaux de ce gigantesque chantier ne débuteront pas avant 2028, pour une mise en service entre 3 et 5 ans plus tard. Coût estimé de ces travaux : entre 85 et 115 millions d'euros.



## Basse-Goulaine. Concertation publique sur le pont de Bellevue

La Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) organise une concertation publique relative au projet d'aménagement du complexe de Bellevue, visant à améliorer le franchissement de la Loire, par un doublement du pont.

Les habitants de Basse-Goulaine sont concernés par cette concertation, la commune étant impactée par le projet, au même titre que Sainte-Luce-sur-Loire et Nantes.

Lors du conseil municipal du 5 novembre, le maire Alain Vey, faisait remarquer notamment : « Je serai vigilant sur la nécessité de créer un couloir de bus et de prendre en compte l'amélioration du goulet d'étranglement de la route de Cholet vers le pont de Bellevue. »

La concertation a démarré le 15 novembre et se terminera le 22 décembre. À la mairie de Basse-Goulaine, des outils d'information et d'expression sont mis à disposition aux heures d'ouverture habituelles : le dossier de concertation, une plaquette d'information, des panneaux d'exposition ainsi qu'un registre papier.

Les vidéos en 3D des cinq variantes peuvent être consultées sur un poste informatique. Un site internet dédié à la concertation est accessible à l'adresse suivante : [www.pont-bellevue.fr](http://www.pont-bellevue.fr), il permet au public de prendre connaissance du projet et de déposer un avis sur le registre dématérialisé.

Selon la Dreal, les travaux devraient commencer en 2026-2027.

Vous pouvez envoyer vos remarques à l'adresse suivante : Dreal Pays de la Loire, Concertation publique Bellevue, 5, rue Françoise-Giroud, CS 16326 44263 Nantes Cedex 2, ou par courriel : [pont-bellevue@registre-dematerialise.fr](mailto:pont-bellevue@registre-dematerialise.fr)

Mercredi 24 novembre, de 9 h à 12 h, une permanence publique pour présenter le projet et répondre aux questions se tiendra à la mairie de Basse-Goulaine. **Mardi 14 décembre**, à 18 h 30, une réunion publique de présentation et d'échanges sera organisée salle Paul-Bouin.

Ouest-France

### COMMUNIQUE

le 26/11/2021 | [Loire-Atlantique](#) | [Concertation](#)

## Nantes Métropole : le projet d'aménagement du complexe de Bellevue en phase de concertation publique

**La concertation publique relative au projet d'aménagement du complexe de Bellevue se poursuivra jusqu'au 22 décembre 2021.**

Nantes Métropole prévoit l'aménagement du complexe de Bellevue, qui englobe les portes de Carquefou, d'Anjou, de Sainte-Luce et du Vignoble, à l'est de Nantes (Loire-Atlantique). Cette opération a pour but d'améliorer les conditions de circulation sur le périphérique nantais, dont le trafic se retrouve perturbé par cet échangeur très fréquenté.

Depuis le 15 novembre, le projet fait l'objet d'une concertation publique. Cette dernière, qui va durer jusqu'au 22 décembre 2021, porte sur cinq possibilités d'aménagement, permettant de fluidifier le trafic et d'intégrer les circulations douces et les transports en commun. Toutes prévoient la réalisation d'un nouveau pont sur la Loire, à deux ou trois voies, en aval de celui existant, et la création d'une voie d'entrecroisement entre les portes de Carquefou et d'Anjou.

Cette enquête publique, engagée par la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement, se tiendra sous l'égide de la Commission nationale du débat public, garant du bon déroulement des échanges. Les habitants et les riverains peuvent apporter leur observation via un registre dématérialisé sur Internet. Outre l'outil numérique, des échanges sont prévus en présentiel. Ainsi, des réunions publiques de présentation et de partage auront lieu à Sainte-Luce-sur-Loire le 10 décembre, et le 14 décembre 2021 à Basse-Goulaine (Loire-Atlantique).

La solution retenue sera mise à l'étude en 2022, en vue d'une enquête publique d'ici 2024. Dans le meilleur des cas, les travaux débiteront en 2026-2027 pour une mise en service en 2030.



## Les projets de franchissement de la Loire à la loupe

Que devient le projet de nouveau franchissement de la Loire à Nantes ? Lancée en 2018 par la volonté de la région des Pays de la Loire, Nantes métropole et le Département de Loire-Atlantique, une étude portait sur deux scénarios : un franchissement à proximité du pont de Cheviré ou entre Chantenay et Trentemoult.

Pont de Bellevue : fin de la concertation ce soir

Selon nos informations, les résultats n'ont toujours pas été partagés avec les collectivités concernées. La préparation des élections régionales et la crise du Covid-19 auraient retardé la publication de l'étude. Les options du projet retenues devraient être communiquées au premier trimestre 2022, avance le service communication de la Région.

Concernant le dossier du pont de Bellevue, la concertation publique se

termine ce mercredi soir à minuit. Pour rappel, le projet prévoit notamment de construire un troisième ouvrage de franchissement de la Loire et la réalisation d'une bretelle à deux voies depuis l'A811 (Angers-Paris). Deux réunions publiques ont déjà eu lieu à Saint-Luce-sur-Loire et à Basse-Goulaine au mois de décembre, réunissant entre « 80 et 90 personnes », selon la Dreal. Depuis le 15 novembre, le site internet dédié a enregistré plus de 5 300 consultations de documentation, 25 000 visiteurs et 300 observations.

Parmi les attentes manifestées par le public, la réduction du bruit généré par le trafic routier (92 000 véhicules en moyenne par jour). Ces nuisances sonores concernent en particulier les riverains du hameau de Bellevue. « Nous projetons d'installer deux kilomètres de panneaux anti-bruit du côté est », assure Thomas Pelé, responsable de la division maîtrise d'ouvrage routière à la Dreal.

La CNDP avant la Dreal

Autres points soulevés, la création de voies réservées aux transports en commun et au covoiturage, ainsi que l'amélioration de la piste cyclable. Les échanges et les réponses apportées aux observations vont être étudiés par la concertation nationale du débat public (CNDP) jusqu'au 22 janvier prochain. Ce sera ensuite à la Dreal de préparer un bilan définitif de la concertation et de communiquer les résultats avant la fin 2022. ■



Un nouveau franchissement à proximité du pont de Cheviré constitue l'un des scénarios. Photo : Photo archives PO

par Af



## Basse-Goulaine. Les vœux de la mairie pour le pont de Bellevue

La concertation publique sur l'aménagement du pont de Bellevue prévoyant notamment le doublement des voies de circulation, vient de se terminer. Les habitants des communes concernées, dont Basse-Goulaine, ont pu s'informer en mairie sur le projet et donner leur avis.

Une dernière réunion publique s'est tenue salle Paul-Bouin, le 14 décembre. Elle a permis aux habitants présents d'échanger avec des représentants de la Dreal (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement), maître d'ouvrage du projet.

Les études d'opportunités réalisées à ce jour ont permis de définir cinq variantes d'aménagement pour un coût variant de 85 à 120 M€ TTC. Au vu de ces variantes, Alain Vey, le maire de Basse-Goulaine, a exposé ses vœux sur les différents enjeux pour la commune, lors du conseil municipal du 17 décembre.

### Diminuer les nuisances pour la commune

**Le principal enjeu selon le maire concerne « les fortes nuisances que nous subissons du fait des automobilistes qui contournent les bouchons en traversant la commune par le centre bourg, la rue des Grignons et le village des Vallées. Il est nécessaire d'améliorer l'insertion de la RN 249 Nantes – Cholet sur l'échangeur et le périphérique au regard des énormes difficultés existantes et à venir. La solution idéale serait de raccorder la RN 249 au périphérique sud, Bordeaux – Noirmoutier, par un accès direct. »**

Les enjeux environnementaux ont été évoqués (bruit, pollution de l'air, préservation des bords de Loire...) ainsi que ceux concernant les pistes cyclables avec une amélioration de la connexion entre les bords de Loire et la future rocade cyclable nord.

Enfin, l'enjeu des transports en commun fait également partie des priorités municipales : **« Il est nécessaire de mettre en place un couloir de bus pour rejoindre le sud Loire et le nord Loire (accès aux Facultés), sans passer par le centre de Nantes. »**

Ces vœux ont reçu l'approbation de Michel Aubé au nom des élus d'opposition.

Soumis aux votes, ils ont été approuvés à l'unanimité des 29 membres du conseil municipal.

## Nantes. Aménagement du pont de Bellevue : la concertation autour des cinq scénarios terminée

Pour résorber les embouteillages, l'État envisage de gros travaux au niveau du pont de Bellevue, à Nantes.



Le Pont de Bellevue, à Nantes, devrait subir de gros travaux dans les années qui viennent.

Les automobilistes, qui traversent le matin et le soir le pont de Bellevue, à Nantes, aux heures de pointe, s'arrachent les cheveux dans les embouteillages. Des aménagements sont prévus pour « résorber les congestions », et donc faciliter la fluidité du trafic.

Cinq scénarios sont à l'étude. Tous prévoient la construction d'un nouvel ouvrage pour franchir la Loire. Ils ont été présentés durant plus d'un mois dans le cadre de la concertation publique, qui s'est achevée mercredi 22 décembre. Plus de 300 observations ont été faites.

### « Les voies réservées aux transports en commun sont insuffisantes »

Des voix se sont élevées contre ce projet. « **Aucun scénario n'envisage de solutions alternatives à la voiture individuelle** », dénonce, notamment, le mouvement Alternatiba, qui fédère les initiatives citoyennes qui répondent au défi climatique. « **Les voies réservées aux transports en commun, elles sont notoirement insuffisantes** », s'inquiète également l'association Clémentine de défense de l'environnement de Sainte-Luce-sur-Loire.

« **Aujourd'hui, affirmait en octobre Bertrand Affilé**, le vice-président en charge des transports à la métropole de Nantes, **seuls des cars Aléop passent par là, mais pourquoi pas y mettre aussi des bus de la Semitan s'ils peuvent accéder et sortir du pont facilement.** »

### Le choix arrêté au plus tard en 2023

La Direction régionale de l'environnement (Dreal) va désormais éplucher les avis des citoyens et associations. Et établira dans sa synthèse, qui sera rendu public, « **les évolutions à prendre en compte** ». Un comité de pilotage rendra sa copie, au plus tard en 2023. Pour une enquête d'utilité publique en 2024. Suivront alors, selon l'État, les études de projet et les acquisitions foncières.

## Nantes. Les enjeux du doublement du pont de Bellevue

Le pont de Bellevue, à l'est de Nantes, va être doublé pour fluidifier le trafic routier. Une délibération, concernant ses enjeux, de mobilité et environnementaux, doit être votée ce vendredi 4 février, en conseil métropolitain.



Le pont de Bellevue va être doublé afin de fluidifier le trafic. | ARCHIVES OUEST-France

Un doublement de pont en aval de l'existant, avec deux ou trois voies supplémentaires. Cinq scénarios sont à l'étude. Et un avis sur le projet du réaménagement du complexe de Bellevue va être rendu par les élus de Nantes métropole, en conseil, ce vendredi 4 février. Ce chantier d'envergure, à l'étude depuis 2017, avec un démarrage attendu en 2025-2026, doit permettre de fluidifier le trafic dans un secteur est de l'agglomération congestionné aux heures de pointe, en périphérie intérieure.

### D'autres modes de mobilité

Pour Nantes métropole, l'intérêt du projet passe par la « **complémentarité avec les autres modes** » de mobilité : voies réservées au bus, au covoiturage, rabattement vers les parkings relais, maintien de la piste cyclable... Mais elle prévient : « **Les voies réservées aux transports en commun envisagées dans le cadre du projet ne sont pas suffisantes pour assurer à elles seules une performance pérenne des lignes qui circuleraient dans ce secteur.** » La réflexion devrait être « **élargie en identifiant les lignes de transports en commun potentielles (Aleop, Tan) et les itinéraires de covoiturage pertinents** ».

La largeur de la piste cyclable devra être augmentée à quatre mètres, demande également Nantes métropole, qui précise : « **L'aménagement devra intégrer une liaison complète et sécurisée vers le nord du boulevard de la Prairie-de-Mauves, pour assurer la jonction avec les pistes cyclables existantes ou prévues dans ce secteur.** »

### Enjeux environnementaux

Concernant les « **enjeux environnementaux** », de par la proximité du pont de Bellevue avec la Loire et les habitations, quelques points, pas assez explicites, suscitent des remarques. La Métropole les a listés : bilan carbone, qualité de l'air et concentration des gaz à effet de serre, consommation d'espaces, émissions sonores, risque d'inondation et conditions d'accès au village de Bellevue en cas de crue, etc.

Pour réduire les impacts causés par la circulation des camions, enfin, une étude sera menée, sur l'intérêt de nouveaux équipements fluviaux. Ils pourraient contribuer à la gestion du chantier, mais aussi au développement d'autres usages du fleuve, par exemple une cale de mise à l'eau.

## Sainte-Luce-sur-Loire. Un budget prudent dans un contexte incertain

Le débat d'orientation budgétaire a été longuement débattu, lors du dernier conseil municipal. La bonne santé financière de la commune permet cependant à la majorité de se projeter.



La Ville demande une protection au titre des monuments historiques du château du Chassay.

Le conseil municipal de [Sainte-Luce-sur-Loire](#) a entériné le débat d'orientation budgétaire 2022 dans un contexte marqué par plusieurs incertitudes. Le maire a parlé d'une gestion prudente, que Michel Daculsi, adjoint aux finances, a expliqué en prenant en compte les différents paramètres : « **La crise sanitaire, dont l'impact est chiffré à 130 000 € pour cette année, la construction de la nouvelle école, dont la réalisation va dépendre de la prospective menée par l'agence d'urbanisme, et l'augmentation très importante des coûts de matières premières, qui vont forcément impacter la rénovation prévue des bâtiments publics, nous oblige à la prudence.** »

### Bonne situation financière

[La situation financière de la commune](#) est cependant bonne, avec un bon niveau d'épargne brute de 3,9 millions d'euros en 2021, et la réduction de la dette communale, dont la capacité de désendettement, ramenée à 2,11 ans, est bien loin du seuil de vigilance, estimé à dix ans. Enfin, Sainte-Luce dispose de réserves financières à hauteur de 9,5 millions d'€. « **Les orientations budgétaires sont les suivantes : des investissements élevés entre 2022 et 2024 : 8,6 millions d'€ en**

**2022, 17,2 millions d'€ entre 2022 et 2024, le renforcement du service public avec une maîtrise des dépenses, aucun nouvel emprunt, pas d'augmentation des taux communaux d'imposition. Les bases, décidées par l'État, augmenteront de 3,4 %.** »

### Des investissements variés

Différentes actions sont prévues dans le cadre de ce débat budgétaire : la réalisation d'un nouveau terrain de football pour 1,5 million d'euros, la rénovation énergétique de la mairie chiffrée à 1,5 million € et de l'accueil périscolaire et du restaurant du centre pour 1,1 million €, la mise en place des conseils de quartier, des actions en direction des plus fragiles, des jeunes et des familles, des actions pour renforcer la place de la nature en ville, par la mise en œuvre d'une forêt urbaine.

### Dix séances de piscine pour les scolaires

Dans son discours d'ouverture, le maire, Anthony Descloziers, a précisé que l'éducation n'est pas oubliée : « **Jusqu'à aujourd'hui, les 207 CE1 bénéficiaient de dix séances par an à la piscine de Carquefou. Bientôt, les 225 élèves de CP iront également dix fois par an à la piscine à Basse-Goulaine (six fois jusqu'en juin). Le nombre de séances sur une année scolaire sera donc doublé, de 2000 à 4 000. Le coût alloué à cette action sera désormais de 34 700 €, soit 13 200 € supplémentaires.** »

### Triplement du pont de Bellevue

La Ville rend public son avis sur le triplement du pont de Bellevue, dans le cadre de la concertation, qui a eu lieu du 15 novembre au 10 décembre. Le conseil émet plusieurs observations à ce projet mené par l'État : « **Il faut améliorer les transports et la circulation douce, prendre en compte les nuisances sonores et les risques d'inondation pour le village de Bellevue et tenir compte de l'impact économique du projet pour le restaurant proche du pont.** » Anthony Descloziers a ajouté que « **la Ville portera une attention particulière à la protection de l'environnement autour de la commune.** »

### Château du Chassay

Dans une délibération, le maire demande à la Direction régionale des affaires culturelles une protection au titre des monuments historiques du château du Chassay. « **Elle permettra de mieux faire connaître ce bâtiment construit entre le XVI<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècle et ouvre droit à des subventions pour le restaurer.** »

### Changements d'attribution d'élus

Enfin, Yolande Dréano, adjointe à la transition écologique, a démissionné de son poste car elle ne résidera plus à Sainte-Luce. Catherine Corbes, première adjointe, devient déléguée aux transitions écologiques et citoyennes. Edwige Tougeron, conseillère municipale, devient adjointe à la proximité. Enfin, une nouvelle élue fait son entrée comme conseillère municipale de la majorité. Il s'agit de Nassera Chabi.

## Pont de Bellevue : les Verts voient rouge

**CONSEIL MÉTROPOLITAIN.** Le futur aménagement du pont de Bellevue à horizon 2032 a fait hier midi l'objet de longues discussions, à l'occasion desquelles le groupe EELV a manifesté son opposition formelle au projet.

Vendredi matin, le dossier sur l'aménagement du complexe de Bellevue a donné lieu à un débat nourri au conseil métropolitain. L'État a engagé depuis 2017 les études d'opportunité portant sur l'ensemble du tronçon entre les portes de Carquefou et du Vignoble et cinq variantes d'aménagement ont été envisagées. Le vice-président Bertrand Affilé (PS) a souligné que la Métropole allait interroger l'État sur l'impact environnemental, sur les nuisances sonores, et allait exiger que les voies réservées aux transports en commun et au covoiturage soient dans les deux sens et aillent plus loin en amont et en aval du pont de Cheviré. « Il sera aussi nécessaire de construire un ou des parkings relais à proximité. »

**Alain Vey souhaite un chantier « le plus opérant et le plus vite possible »**

Nicolas Martin (EELV) a tout de suite émis de nombreuses réserves : « Nous réfutons la pertinence et la légitimité de ce projet d'aménagement car non compatible avec notre



Le pont de Bellevue pourrait être agrandi à l'horizon 2032.

Photo archives Presse Océan-Éric Cabanas

PDU. La création de voies supplémentaires génère une nouvelle demande. C'est un aspirateur à voitures. La participation de notre collectivité à ce projet du siècle dernier, et basé sur une vision tout voiture, n'est pas souhaitable. Le gouvernement n'est pas à la hauteur des enjeux climatiques et fait encore une part trop belle aux modes de dépla-

cements carbonés. Les 85 à 115 M€ d'argent public prélevés pour ce projet doivent être réellement orientés vers des alternatives à la voiture ». En voisin, le Sébastienais André Salaun (DVD) a reconnu que « le pont de Bellevue était un point noir et que son aménagement était indispensable », tout en regrettant « l'absence de parking-re-

lais ». La Nantaise Nathalie Blin (PC) a ajouté : « Nos infrastructures doivent s'adapter ». Le maire de Sainte-Luce Anthony Descloziers (PS) a insisté sur les risques « inondation et bruit, car 4 100 habitants seront impactés par le bruit ». Son homologue de Basse-Goulaine Alain Vey (DVD) a insisté pour que « le

chantier soit le plus opérant le plus vite possible ».

Autre avantage de ce pont pour Valérie Oppelt (LREM), « c'est qu'il tient les voitures en dehors de la ville. Et non, les voitures ne vont pas complètement disparaître. Et les Verts sont vraiment des anti-tout ». Le Rezéen Anas Kabbaj (Écologiste et citoyen) a trouvé que « cet aménagement s'inscrivait, au contraire, de manière cohérente avec notre politique ». Le Vertavien Rodolphe Amailland (DVD) a renchéri : « L'équilibre du modèle est bon. Il faut des bagnoles, il faut être sérieux. Une alternative électrique est peut-être la solution ».

Julie Laernoës (EELV) a défendu Nicolas Martin, affirmant que « plus de routes attirent les voitures ». Mais Bertrand Affilé lui a rétorqué que c'était bien parce qu'il y avait « un trafic fort que les deux voies supplémentaires allaient être créées ». Il a contre-argumenté aussi Nicolas Martin pour qui le télétravail entraînait moins de déplacements : « Il y a moins de déplacements professionnels oui, mais plus de déplacements privés ». Le groupe EELV a voté contre la délibération.

Philippe Corbeau

## Pont de Bellevue : les Verts veulent un moratoire

**Conseil métropolitain.** Pour les Verts, le projet de réaménagement du pont de Bellevue, à l'est de Nantes, est basé sur une vision du tout voiture, aujourd'hui datée.

Les Verts ont l'habitude de faire cavalier seul sur des dossiers emblématiques. Celui concernant le triplement du pont de Bellevue, à l'est de Nantes, pour fluidifier le trafic routier, ne fait pas exception à la règle. Un chantier à l'étude depuis 2017, dont le démarrage est attendu en 2025/2026, pour une livraison, au mieux, en 2030.

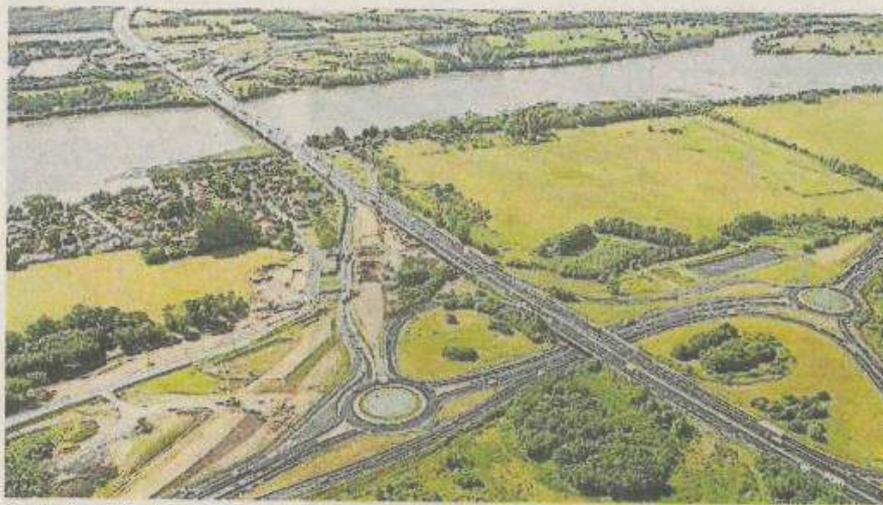
« Un projet du siècle dernier, basé sur une vision du tout voiture, qui n'est pas souhaitable », a résumé Nicolas Martin, élu nantais (EELV), et vice-président de la Métropole, lors du conseil de Nantes métropole.

Pour sa famille politique, non seulement, ce projet, d'un montant de 90 à 115 millions d'euros, selon le scénario qui sera arrêté, ne résoudra rien, mais il contribuera même à aggraver la situation, avec l'apparition de véritables « aspirateurs à voitures ». « Toutes les études le démontrent, la création de voies de circulation supplémentaires génère une nouvelle demande. »

### « Les fermetures de routes sont plus efficaces »

L'élu écologiste enfonce le clou : renoncer à ces infrastructures aurait même des effets bénéfiques sur la circulation, en la réduisant ! « Nous avons plusieurs exemples d'abandon ou de fermetures d'axes routiers qui se sont montrés efficaces pour réduire le trafic global, comme la fermeture du pont Mathilde, à Rouen, avec une baisse de 12 %, ou le remplacement de l'A801 par le boulevard de Vendée, à Nantes, qui a entraîné une baisse de 50 %. »

Autre raison de tourner le dos à ce projet, argumente-t-il, l'émergence du « télétravail », qui a mécaniquement fait chuter le trafic routier, « avec moins 20 % de trafic dans la métro-



Pour les Verts, l'élargissement du pont de Bellevue est un projet aujourd'hui daté. Le sujet a été évoqué lors du conseil de Nantes métropole. Ils s'y opposent, et demandent un moratoire.

(Photo: ANTOINETTE OUEST-FRANCE)

pole pendant le premier confinement et entre moins 5 % et moins 9 % en janvier ». Enfin, selon lui, ce projet ne serait tout simplement pas raccord avec le plan de déplacement urbain adopté par Nantes métropole. Il prévoit : « une baisse de 14 % de la part du volume de véhicules entre 2018 et 2027 », rappelle Nicolas Martin.

### « Je ne veux pas de ce moratoire »

Des arguments qui laissent plus que sceptique son collègue de la majorité métropolitaine, Bertrand Affilié (PS), vice-président en charge des déplacements, pour qui « la voiture continuera à jouer un rôle important » dans les années qui viennent. Pour

l'élu herblinois, l'enjeu est ailleurs. « Il faut que la voiture soit moins polluante et mieux partagée, avec du covoiturage ».

Il se montre également dubitatif sur les impacts supposés positifs du télétravail. « Il y a peut-être moins de déplacements professionnels, mais il y en a peut-être davantage sur le plan personnel, avec les transports des enfants, pour le sport ou les repas, les loisirs. »

La voiture est encore là, pour longtemps, c'est aussi la conviction de la députée En marche Valérie Oppelt, qui préfère faire confiance à « l'innovation ». « La technologie ne résoudra pas tout », met en garde Julie Laermoes (EELV).

Pour l'élu vert, ce projet d'élargis-

sement routier porté par l'État « nous emmène dans le mur ». Pas l'avis du maire divers droite de Basse-Goulaine, Alain Vey : « Je ne veux pas de ce moratoire, je veux que ce chantier soit opérant le plus vite possible. »

Anthony Descloziers, maire (PS) de Sainte-Luce-sur-Loire, est moins pressé. « Le compte n'y est pas, estime-t-il, notamment pour l'amélioration des conditions de transports collectifs et de covoiturage. L'État doit poursuivre son travail pour rendre ce projet acceptable tant au niveau environnemental qu'au niveau de la qualité des déplacements. »

Philippe ECALLE.

## Le collège de Bouguenais attend un site

Il est situé sous le couloir aérien de Nantes Atlantique. S'il y a un consensus pour le déplacer, reste la question : à quel endroit ?



À Bouguenais, quartier de la Neustrie, le collège Marie-Marvingt, est sous les nuisances du trafic aérien de l'aéroport Nantes-Atlantique tout proche.

(Photo: OUEST-FRANCE)

Actu au collège de Bouguenais, hier, il a changé de nom. On parlera désormais du collège Marie-Marvingt. Collégiens et personnel ont participé à choisir le nom. Il s'agit d'une infirmière, grande sportive, audacieuse et talentueuse, méconnue en France mais célèbre aux États-Unis. Une pionnière de l'aviation, pour les 714 collégiens qui vont passer les avions au-dessus de leurs têtes tous les jours, c'est parlant.

Se défait du nom de la Neustrie, identifiant le collège au quartier, prépare aussi à l'idée du déménagement. Car, les pouvoirs publics ont pris cette résolution lorsque l'État a décidé de maintenir l'aéroport à Bouguenais. L'établissement est proche de la piste, soumis aux nuisances du trafic aérien, à l'atterrissage comme au décollage.

Son transfert est acté, pourtant, deux ans plus tard, rien d'engagé. Huit collèges neufs seront bâtis par le Département d'ici la fin du mandat,

celui de Bouguenais n'y figure pas. Mais s'inscrira « peut-être dans la programmation pluriannuelle pour les dix ans à venir », indique Michel Ménard, le président du Département. Prudent, il n'avance aucune échéance. C'est donc loin d'être abouti.

Il faut cinq ans pour faire un collège dès lors que tous les feux sont au vert. Or, le projet achoppe sur le foncier. L'usage veut que ce soit la commune qui mette à disposition les 15 000 m<sup>2</sup> nécessaires. Qu'elle finance également 30 % du coût du gymnase du collège. Bouguenais a proposé des emplacements au comité de pilotage. « De fausses pistes, elles ont été écartées. Le Département ne reconstruira pas un collège en zone de bruit, ni en secteur totalement excentré. » Les discussions continuent. Sans empressement. Pour le Département, la balle est dans le camp des élus de Bouguenais.

Sylvie HROVATIN.

# Les comptes rendus des réunions publiques

## Aménagement du complexe de **BELLEVUE** PÉRIPHERIQUE DE NANTES

Réunion publique du vendredi 10 décembre 2021 à Sainte-Luce-sur-Loire

### LIEU

Salle Félix Tessier à Sainte-Luce-sur-Loire

### DURÉE

2h15 (19h00 à 21h15)

### PUBLIC

Environ 80 personnes

### ANIMATION DE LA RÉUNION

M. Alain RADUREAU, garant CNDP

### INTERVENANTS

Élu :

- Catherine CORBES, 1<sup>ère</sup> adjointe au maire de Sainte-Luce-sur-Loire, en charge du dialogue citoyen

Représentants des services de l'État :

- M. Pascal OTHÉGUY, secrétaire général de la préfecture de Loire-Atlantique
- M. Thomas PELÉ, Chef de la division maîtrise d'ouvrage routière, DREAL Pays de la Loire
- M. Eric FLOCH, responsable d'opérations routières, DREAL Pays de la Loire

Représentants de Nantes Métropole :

- Mme LEVIONNAIS, directrice du Département Mobilités
- M. Guillaume LE DENMAT, Département des Mobilités

Représentants de la maîtrise d'œuvre (bureaux d'étude)

- M. Damien COURBE, Département mobilités et infrastructures, CEREMA
- M. Mickaël GIRET, ARCADIS
- Mme Myriam PIED, SCE Aménagement et Environnement

Enregistrement et retranscription par MD Conseil & associés.

## MOT D'ACCUEIL PAR CATHERINE CORBES, 1<sup>ÈRE</sup> ADJOINTE AU MAIRE DE SAINTE-LUCE-SUR-LOIRE

Mme CORBES tient tout d'abord à excuser Monsieur le Maire.

Elle remercie les services de l'État pour l'organisation de cette réunion et le public d'être au rendez-vous. Elle invite ce dernier à participer de façon active et annonce que la Ville se positionnera sur le projet à la suite de cette réunion.

## INTERVENTION DE M. ALAIN RADUREAU, GARANT CNDP

M. RADUREAU rappelle l'objet et l'organisation prévue de la réunion. Il présente son rôle en tant que garant nommé par la Commission nationale du débat public : garantir un accès à une information complète sur le projet et la possibilité pour le public de s'exprimer, rédiger un bilan à l'issue de la concertation.

## INTERVENTION DE M. PASCAL OTHÉGUY, SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA PRÉFECTURE DE LOIRE-ATLANTIQUE

M. le secrétaire général de la préfecture de Loire-Atlantique présente les quatre enjeux principaux de ce projet d'aménagement du périphérique : résorber la congestion routière, favoriser les autres modes de transport alternatifs (transports en commun, co-voiturage), améliorer la sécurité routière et insérer le projet dans son environnement.

## PRÉSENTATION DU PROJET PAR M. THOMAS PELÉ, CHEF DE LA DIVISION MAÎTRISE D'OUVRAGE ROUTIÈRE À LA DREAL PAYS DE LA LOIRE

M. PELÉ présente le projet, ses caractéristiques et ses enjeux.

## PRÉSENTATION DÉTAILLÉE DES VARIANTES PAR M. ERIC FLOCH, RESPONSABLE D'OPÉRATIONS ROUTIÈRES À LA DREAL PAYS DE LA LOIRE

M. FLOCH présente les cinq variantes envisagées.

## TEMPS D'ÉCHANGES AVEC LE PUBLIC

Le garant donne les règles de prise de parole dans le cadre de l'enregistrement de la réunion. Il informe également des sujets possibles dans le cadre d'une concertation : les variantes proposées, l'opportunité du projet, les caractéristiques du projet et ses impacts.

### Q. / 1 Une personne s'interroge sur l'existence effective de voie réservée aux transports en commun dans le projet présenté.

Réponse de la DREAL : dans le cadre des études engagées pour le projet, une réflexion a été menée sur les voies réservées aux transports en commun avec les collectivités territoriales (Nantes métropole, Région et Département). Deux options d'aménagement sont proposées dans le projet : la première sur le périphérique extérieur entre la Porte du Vignoble et la Porte d'Anjou ; la deuxième avec deux voies réservées entre les deux giratoires de la Porte d'Anjou. Le projet ne prévoit pas la réalisation même de VRTC car les lignes de transport n'existent pas, mais il sera compatible avec leur éventuelle future réalisation, ne nécessitant donc pas de travaux lourds (largeur suffisante). Si une nouvelle ligne est amené à être créée par une Autorité Organisatrice de Transport pendant les études, sa réalisation sera intégrée au projet.

### Q. / 2 Un usager constate que dans le projet, il est présenté comme une condition de base le raccordement sur deux voies des flux qui arrivent d'Angers sur le pont de Bellevue. Or, la priorité semble, pour lui, d'améliorer la fluidité sur le périphérique et donc d'augmenter de deux voies la route entre la porte de Carquefou et la Porte de Sainte-Luce et même d'ajouter une voie supplémentaire entre la Porte de Sainte-Luce et la suivante. Il s'interroge sur l'importance réelle des flux venant d'Angers et pense qu'il faudrait se concentrer sur la priorité évoquée.

**Réponse du CEREMA** : des études de trafic ont été menées sur ces flux et sur la base d'un modèle très fiable. Le choix de ce raccordement est de libérer la Porte d'Anjou de nombreux flux. Il y a en effet un problème d'entrecroisement à cet endroit : au droit de la Porte d'Anjou, se mélangent des gens qui viennent du périphérique Est, d'Angers/Paris, d'autres de Nantes, d'où des flux très élevés et un point de friction à cet endroit. L'idée est donc de séparer le flux filant du périphérique des autres flux arrivant de l'extérieur. L'écoulement du périphérique serait ainsi fluidifié. Il faut préciser que le flux principal est celui qui va du périphérique Est au périphérique Sud.

- Q. / 3 Le même usager aurait trouvé plus logique d'augmenter le nombre de voies pour écouler le flux principal vers la route de Cholet.

**Réponse du CEREMA** : il y a une problématique d'ouvrage d'art qui ne permet pas d'envisager cette solution. En effet, il n'est pas possible d'élargir la plateforme d'un ouvrage d'art, il faut reconstruire un autre ouvrage à côté, et créer des entrecroisements entre deux ouvrages n'est pas possible.

Cela voudrait donc dire démolir l'ouvrage (mais difficile à envisager pour l'exploitation sous chantier) et en créer un nouveau, à 4 voies par exemple. Les séparations de flux sont obligatoires entre les deux ouvrages. Leur séparation évite les entrecroisements et augmente la fluidité du trafic.

- Q. / 4 Une habitante de Bellevue s'inquiète de ce qu'elle a compris (elle fait référence à la page 13 du dossier de concertation) de la position de la voie réservée aux transports en commun (VRTC) et de la place du mur anti-bruit. Par ailleurs, elle met en doute la réalité de l'amélioration à long terme de la circulation routière grâce au projet.

**Réponse de la DREAL** : la future voie VRTC passerait sur l'ouvrage actuel en amont et la piste cyclable va être transposée sur le nouvel ouvrage en aval.

- Q. / 5 La même personne interroge le sort de la bande d'arrêt d'urgence (BAU).

**Réponse de la DREAL** : la BAU pourrait être utilisée comme VRTC et sera réservée aux transports en commun uniquement (pas de co-voiturage ou autre). La voie est prioritairement une BAU mais pourra être utilisée par un bus en cas, et seulement en cas de, congestion. La BAU doit être mise aux normes des bus (largeur) pour anticiper les besoins futurs. Le mur anti-bruit sera placé après toutes les voies de circulation.

En réponse à l'interrogation sur la pertinence du projet à long terme vis-à-vis des flux croissants de véhicules, les niveaux de trafic en 2006 étaient moindres qu'aujourd'hui et la métropole nantaise vit une croissance très importante en termes de population et donc de déplacements. Le projet du complexe de Bellevue a été conçu en cohérence avec le Plan de déplacement urbain de Nantes métropole. Les prévisions de trafic réalisées montrent que les différentes variantes proposées permettent une résorption de la congestion, y compris à longue échéance (modélisations réalisées aux horizons 2028, 2035 et 2050).

- Q. / 6 Une personne demande quelle est la variante qui permet le plus de fluidité du trafic et sur quelle base de trafic/jour les prévisions à long terme ont été réalisées.

**Réponse de la DREAL** : sur la question de la fluidité, c'est la variante 3Bis qui apporte les gains les plus importants en termes d'absorption des congestions, parce qu'elle répond aux problèmes de congestion du périphérique intérieur mais aussi parce qu'elle apporte une réponse aux congestions en périphérie extérieure avec la jonction de la route de Cholet au périphérique extérieur à deux voies.

**Réponse du CEREMA** : sur la question des prévisions de trafic, il est possible de consulter les études sur le site internet du projet. Ce n'est pas le volume journalier qu'il faut considérer mais davantage la pointe horaire. En effet, le pont de Bellevue a une grande réserve de capacité mais est saturé aux heures de pointe. Les modélisations ont été réalisées à des horizons différents en intégrant un grand nombre d'hypothèses, par exemple :

- la croissance de la population à l'échelle de la métropole, du département et du pays ;
- la croissance du PIB (agit notamment sur le trafic de transit des poids-lourds) ;
- le comportement dans les mobilités (les utilisateurs de vélos, le nombre d'occupants dans les voitures...);

- l'étalement de la pointe horaire liée à des modifications de comportement (les heures d'embauche et de débauche qui s'étirent) ;
- la possibilité de l'absence de report modal et d'échec de la stratégie bas carbone ;
- le télétravail.

Ces hypothèses sont aussi en lien avec la stratégie bas carbone. L'aménagement proposé doit répondre à une augmentation de trafic, sans être un appel d'air pour le démultiplier. Les modélisations ont pris en compte ces différentes hypothèses et ont permis d'affirmer l'opportunité du projet.

- Q. / 7 Une habitante de Bellevue demande si le télétravail a bien été pris en compte dans les études, sa croissance ayant été fulgurante avec la crise du COVID et les études ayant été menées avant. De même, a-t-on pris en compte l'utilisation extrêmement répandue aujourd'hui des outils d'aide GPS comme Waze ?

Dans le diagnostic présenté, elle note que l'enjeu du bruit, pour les habitants, ne fait pas partie des problèmes à traiter. De plus elle s'interroge sur l'utilisation du mot « ambiance sonore » (est-ce un mot technique ?). En tant qu'habitante de Bellevue depuis 20 ans, elle suggère d'utiliser plutôt le terme de désagrément en précisant que, par temps de pluie, le bruit est infernal. Elle souhaiterait que cela apparaisse dans le diagnostic et qu'une vraie solution soit trouvée pour les habitants.

*(Quelques applaudissements dans la salle)*

**Réponse de la DREAL** : les hypothèses de télétravail ont bien été prises en compte dans les études aux différents horizons. Les habitudes de travail ont changé effectivement de façon très rapide, cependant un retour à la situation de trafic habituel a pu être constaté depuis la rentrée.

**Réponse du CEREMA** : dans les modélisations aux horizons 2035 et 2050, des hypothèses fortes sur le télétravail ont bien été prises (en lien avec la stratégie bas carbone). Le COVID a été un accélérateur de tendance en avançant d'environ 10 ans l'hypothèse.

Il faut relativiser l'importance du télétravail dans les prévisions. En effet, les trajets domicile-travail ne représentent que 30% du trafic ; il ne concerne que la population active (10%) ; sur cette partie de population, seule une partie encore peut réellement télétravailler ; et pour cette dernière partie, cela représente un, deux ou trois jours. Au final, les besoins en mobilité sont seulement réduits de 2 à 3%. En conclusion, le télétravail n'est pas sans impact mais il n'est pas si notable qu'on pourrait l'imaginer.

Au sujet de l'application Waze, il s'agit d'un modèle mathématique et que les modélisations fonctionnent sur le même principe : trouver le temps le plus court. L'utilisation de ce type d'application est donc intégrée de fait dans les modélisations.

**Complément de réponse de la DREAL** : (une carte est présentée avec les niveaux de bruit et dispositifs prévus) 2 000 m. de murs et d'écrans anti-bruit sont envisagés.

- Q. / 8 Une personne interpelle le maître d'ouvrage au sujet du diagnostic actuel avant les dispositifs prévus dans le cadre du projet.

- Q. / 9 Une autre personne demande si les niveaux de bruit présentés sont actuels ou prévisionnels.

**Réponse de SCE Aménagement et Environnement** : sur le diagnostic initial, une campagne de relevés a été faite. Des sonomètres ont été disposés sur plusieurs périodes (1h et 24h), pour mesurer les niveaux sonores, en périodes jour et nocturne. L'état actuel présente des niveaux de bruit forts au niveau du périphérique. Les cartes seront mises à disposition sur le site internet. Celles qui sont présentées aujourd'hui sont celles à l'état projet, avec les protections acoustiques. L'objectif poursuivi est de ne pas augmenter les nuisances sonores.

*(Une partie du public fait entendre sa désapprobation)*

- Q. / 10 Une habitante de Bellevue souhaite savoir comment cet objectif peut être atteint.

**Réponse de SCE Aménagement et Environnement** : lors de la modélisation, les secteurs où les nuisances augmentaient ont été identifiés. Des protections acoustiques sont donc prévues à ces

endroits. Certaines protections déjà existantes devront être réhaussées (de 1 m à 1m50). C'est ce dispositif qui permet de ne pas augmenter les nuisances.

Q. / 11 Un habitant de Bellevue suggère de plutôt viser à baisser les nuisances sonores au lieu de ne pas les augmenter. Il est rappelé par une autre personne que les nuisances sont déjà trop importantes et que le projet pourrait intégrer un axe de progrès sur cette problématique.

Q. / 12 Une personne souhaite savoir dans quelles conditions ont été faites les mesures acoustiques.

Réponse de SCE Aménagement et Environnement : les mesures doivent être réalisées dans de bonnes conditions météorologiques, sans pluie ni vent.

*(Une partie du public montre son mécontentement et parle de mesures biaisées).*

Complément de réponse de SCE Aménagement et Environnement : de mauvaises conditions empêchent les sonomètres utilisés de mesurer les niveaux (tous les sons se mélangent). De plus, il existe des normes et un protocole à respecter. Une fois les relevés faits dans de bonnes conditions, ils sont ensuite mis en perspective avec les conditions de trafic, le mode diurne ou nocturne, et les conditions climatiques.

Q. / 13 Une autre habitante rappelle de nouveau le souhait des habitants de Bellevue de voir les nuisances sonores actuelles diminuer et de profiter du projet d'aménagement pour l'envisager.

Réponse de SCE Aménagement et Environnement : le projet se conforme à la réglementation en vigueur qui est de ne pas augmenter les nuisances.

Q. / 14 Un habitant de Bellevue s'interroge sur le fait que les relevés ne soient pas faits quand il pleut (*une précision est apportée par la maîtrise d'œuvre : avec une petite pluie, c'est possible mais pas au-delà*). Or, il indique que les moments les plus bruyants pour les habitants sont ceux où il pleut et que le bruit vient souvent de la rive Sud. Il remarque qu'à cet endroit, il n'y a plus de mur antibruit. Il demande si un mur anti-bruit pourrait être installé sur toute la longueur du pont.

Réponse de SCE Aménagement et Environnement : sur les emplacements où les seuils de bruit sont aux normes, il n'est pas prévu de mettre des protections.

*Intervention du garant qui avance une première conclusion de la concertation en cours : une problématique forte autour du bruit.*

Q. / 15 Un habitant de Bellevue intervient pour expliquer que, selon lui, si la circulation augmente, le bruit circulant va fatalement augmenter, malgré les protections acoustiques prévues. Ceci notamment parce qu'il n'est pas prévu de protections pour le bruit venant du Sud Loire. Il indique que même sans tempête, un simple petit vent de sud engendre de grosses nuisances sonores. Il est donc inquiet des conséquences du projet.

Réponse d'ARCADIS : ce sont bien les trafics prévisionnels qui sont pris en compte pour dimensionner les écrans acoustiques. Par ailleurs, un mur antibruit sur toute la longueur du pont n'est pas envisagé à la lecture des calculs prévisionnels et des normes en vigueur.

Q. / 16 Un habitant de Bellevue demande à ce que la législation sur le bruit soit précisée. Il rappelle qu'à l'époque du doublement du pont, les habitants ont ressenti une augmentation du bruit. Il s'interroge sur le bien-fondé de l'absence d'augmentation du bruit annoncée suite à ce nouvel élargissement du pont.

Réponse d'ARCADIS : le pont qui va être construit sera positionné côté sud.

Q. / 17 Une habitante intervient en signalant qu'il y a des habitations côté sud. Elle constate que sur les cartes proposées, ces habitations n'apparaissent pas, et aucun mur anti-bruit n'est prévu, malgré une nouvelle infrastructure routière prévue juste derrière chez eux. Son voisin précise que la nouvelle voie venant d'Angers va nécessairement amener du bruit.

Q. / 18 Une autre habitante ne comprend pas pourquoi on se limite aux normes ou aux seuils et qu'on ne vise pas une vraie amélioration de l'environnement sonore pour tous les habitants. Elle avoue qu'en tant qu'habitante de la rue des Roches, elle apprécie les bouchons sur le périphérique car les nuisances sonores sont moins grandes pour elle.

*(Applaudissements de la salle)*

Réponse de la DREAL : la DREAL se doit de respecter effectivement les seuils réglementaires. Les protections acoustiques représentent un coût à prendre en compte. Dans le cadre de tout projet de ce type, une étude du coût socio-économique est réalisée qui évalue la rentabilité du projet. Les coûts prévisionnels des travaux se situent aujourd'hui entre 84 et 115 M€ selon les variantes.

Q. / 19 Une personne demande le coût des protections anti-bruit prévues.

Réponse de la DREAL : les coûts des protections prévues seront précisés sur le site internet du projet.

Q. / 20 Un représentant de l'association La Bellevusienne parle des trois mots associés au village de Bellevue : bruit, inondation, pollution. Concernant le bruit, il indique que sur les phases de travaux précédentes, ils avaient été associés aux réflexions sur le sujet. Il souhaite connaître les adresses exactes où ont été faits les relevés pour ce nouveau projet. L'association, qui s'appelait avant l'ARPE (association des riverains du périphérique Est), a fait une campagne de mesures de bruit avec un bureau d'études indépendant, sur tout le périphérique nantais. Il souhaite que de nouveaux relevés soient faits aux mêmes endroits que leur relevé pour pouvoir comparer les chiffres.

Réponse de SCE Aménagement et Environnement : la carte de localisation et les dates des relevés seront mises à disposition du public sur le site internet dédié au projet.

*Intervention du garant qui demande à la maîtrise d'ouvrage de mettre l'ensemble de l'étude acoustique du projet à disposition du public.*

Q. / 21 Une pratiquante du vélo s'inquiète de la potentielle difficulté à venir pour traverser le pont. Le projet présente un cheminement pour les vélos le long de ronds-points qui sont très fréquentés par les voitures individuelles qui vont souvent à vive allure. De même, la liaison entre la piste cyclable sur le nouvel ouvrage d'art de franchissement de la Loire et la rive droite Bellevue présente une forme en U et lui semble impraticable pour les vélos. Elle souhaite également savoir si la promenade bitumée côté Divatte sera toujours accessible.

Réponse de la DREAL : la piste cyclable actuelle qui se trouve sur le pont est supprimée dans le cadre du projet pour être remplacée par une BAU. Pour les cinq variantes, une piste cyclable est créée sur le nouvel ouvrage, piste de 3m de large, séparée de la circulation par une glissière en béton armé.

La continuité des pistes cyclables prévue dans le projet prend aussi en compte aussi le schéma directeur des itinéraires cyclables de Nantes métropole. Dans ce sens, il a été prévu de connecter la piste en sortie du pont de Bellevue à ce schéma et ainsi proposer une continuité cyclable supplémentaire. Les temps de parcours ont aussi été évalués. Par exemple, la distance et le temps de parcours entre le pont de Bellevue et le giratoire de la Divatte sont légèrement plus courts avec le nouvel aménagement.

Réponse d'ARCADIS : concernant la descente en U du pont vers Bellevue, il s'agit d'une configuration qui doit franchir un grand dénivelé, il n'existe pas d'autre alternative dans ce cas. Le dénivelé est le même que pour l'actuelle descente de l'autre côté. Concernant l'accès à la chaussée en enrobé sur la rive gauche de la Loire, il sera bien conservé ; l'accès de la nouvelle piste cyclable à cette voie sera simplement décalé un tout petit plus loin.

*Intervention du garant qui suggère au maître d'ouvrage des échanges avec les associations « vélos » pour affiner les détails de cette partie du projet.*

Complément de réponse d'ARCADIS : un échange a bien eu lieu avec une association lors de la conception du projet, notamment sur le repositionnement de la piste cyclable sur le pont. Il est utile que ces échanges se poursuivent.

- Q. / 22 Une personne déplore que les études n'aient pas été davantage réalisées en collaboration avec les associations de terrain. Il interroge ensuite sur le type d'enrobé qui sera utilisé pour le nouvel aménagement. Enfin, il repose la question des normes. Constatant que celles-ci évoluent, tous domaines confondus, de manière toujours favorable, pourquoi ne se pose-t-on pas la question de leur évolution dans le temps et n'anticipe-t-on pas des normes plus avantageuses ? Il évoque une probable question de coût.

*Intervention du garant qui rappelle l'intérêt d'une réunion publique qui permet au maître d'ouvrage d'entendre les préoccupations de chacun et d'améliorer le projet.*

Réponse du secrétaire général de la préfecture : cette phase de concertation est bien faite pour entendre les questions et les problématiques des usagers et des habitants autour du projet, projet qui n'est pas du tout figé à cette heure.

Les normes sont de plus en plus contraignantes avec comme objectif l'intérêt général. Sur la question de leur anticipation, si cela avait été fait par exemple en termes de normes de construction, un bon nombre constructions n'auraient pas vu le jour depuis 20 ans dans la Métropole.

Réponse de la DREAL : concernant le choix des enrobés, il n'a pas été fait à ce stade du projet, qui se trouve au niveau des études d'opportunité. Cependant, le choix a été fait entre la Porte de Rennes et la Porte d'Orvault pour un enrobé à haute performance acoustique. Les mesures acoustiques qui ont été faites suite à la pose de cet enrobé l'année dernière ont montré toute l'efficacité de ce type de revêtement. Cette option est tout à fait envisageable dans le panel de mesures qui pourront être prises pour limiter l'impact des nuisances sonores, en complément des protections anti-bruit ou des isolations de façade par exemple.

- Q. / 23 Un participant remarque que dès l'apparition d'un nid de poule, la protection acoustique de l'enrobé est caduque. Il s'interroge ensuite sur le possible parallèle à faire entre l'augmentation de la circulation avec la multiplication des voies de circulation. Selon lui, ce type d'augmentation ne peut pas inciter les gens à prendre les transports en commun mais incite davantage à prendre sa voiture.

Réponse de la DREAL : sur la durée de vie des enrobés, le niveau de services demandé pour un périphérique est élevé, et est aussi en rapport avec le niveau de trafic, ce qui évite, a priori, la présence de tout nid de poule. La durée de vie des revêtements est de 10 à 15 ans. Des programmes d'entretien sont établis avec la DIR Ouest (gestionnaire du périphérique) pour renouveler les couches de roulement tous les 10 à 15 ans en fonction du trafic. En réponse à la question du bruit produit par les discontinuités des enrobés, des raccordements entre revêtements sont inévitables car il n'est pas possible de refaire l'enrobé de tout le périphérique à chaque fois. Des normes sont cependant à respecter, pour les nuisances sonores notamment, des contrôles sont effectués et les travaux parfois refaits si les seuils ne sont pas respectés. Sur le sujet des nouvelles voies qui seraient des « aspirateurs » à voitures, les modélisations effectuées pour estimer l'opportunité du projet ont montré que, sans le projet, les bouchons seront accrus. Le projet intègre aussi des solutions de report modal, avec les pistes cyclables et les voies pour les bus.

- Q. / 24 Une personne interroge le bénéfice obtenu par les enrobés à haute performance acoustique par rapport à un revêtement classique ?

Réponse de la DREAL : il y a un gain de 2 à 3 décibels, ce qui est tout à fait notable.

- Q. / 25 Une habitante de Bellevue aborde le sujet des inondations. Elle explique que la fosse de surcreusement actuelle n'est pas entretenue et ne saurait remplir sa fonction en l'état. Elle s'inquiète également de l'impact des nouveaux ouvrages créés sur l'évacuation de l'eau en cas de crue.

Réponse de la DREAL : le risque d'inondation a bien été pris en compte dans l'élaboration du projet. Une modélisation hydraulique a été faite en s'appuyant sur le modèle de Voies navigables de France dans le cadre de son projet sur le rééquilibrage du lit de la Loire. Cette modélisation a montré que le projet et en particulier la création d'un nouvel ouvrage de franchissement de la Loire (après le rééquilibrage du lit de la Loire) n'apportait aucune incidence supplémentaire sur le risque inondation. Par ailleurs, l'ensemble des autres ouvrages hydrauliques, quelle que soit la variante choisie, sont élaborés dans la stricte continuité, l'alignement exact de l'existant ce qui permet une transparence écologique parfaite.

Sur le sujet de la fosse de surcreusement, suite aux entretiens avec les associations locales, la DREAL s'est rapprochée du gestionnaire, la DIR Ouest (district de Nantes) pour les interroger sur l'entretien de cette fosse. Il a été signalé un défrichage réalisé en 2020. La DREAL partage bien le constat des habitants sur la présence de végétation de cette fosse. Il est prévu de reprendre contact avec la DIR pour voir les solutions qui peuvent être apportées.

*Intervention du garant qui souligne que la conception du nettoyage n'a pas l'air d'être la même entre le gestionnaire et les habitants. Il faut comprendre les problèmes et voir comment les régler. Il y a une piste à défricher pour arriver à une solution satisfaisante.*

- Q. / 26 Un participant dit être étonné de voir que d'après le document de la DREAL, avec les travaux qui vont être menés, le niveau de la Loire baisserait de 5 à 10 cm pendant les crues, alors qu'avec VNF, il augmenterait de + 2 cm à 5 cm. Concernant la fosse de surcreusement, elle n'est pas entretenue. Elle ne gère que les petites inondations. En cas de grande inondation, normalement la route était submersible. Mais elle a été montée de 50 centimètres, ce qui peut poser problème. En amont de la fosse, il y a une haie. En cas d'inondation, c'est un gros barrage.

*Intervention du garant qui estime qu'il s'agit d'une vraie question.*

Réponse de la DREAL : l'incidence du projet est très faible sur le risque inondation.

On peut lire que les remous induits par les variantes sont faibles (2 mm) et localisés au niveau des piles.

- Q. / 27 Un participant estime que cela dépend comment les modélisations ont été faites, comme pour le bruit.

Réponse du secrétaire général de la préfecture : sur la partie hydraulique, un coefficient de sécurité est toujours assuré.

*Intervention du garant qui précise que les modélisations sont faites en situation de crue la plus élevée. C'est la crue de 1982 qui est prise en compte pour le projet VNF.*

- Q. / 28 Un participant soulève la question de la qualité de l'air. Quelles études ont été faites ? Quelles mesures ont été prises ? Quelles solutions sont envisagées ?

Réponse de SCE Aménagement et Environnement : il y a eu un état initial. Le principe est de disposer des tubes le long du périphérique pour faire des prélèvements, et l'un des partenaires, « Air Pays de la Loire », mesure les polluants avec un camion laboratoire. Des prélèvements dans les jardins ont également été effectués pour avoir une vision globale. La carte des implantations sera mise en ligne.

La modélisation étudie comment se dispersent les polluants sur le périphérique et en prenant en compte les données trafic du projet, l'évolution du parc automobile, l'évolution des pratiques. Les résultats aboutissent à une différence très mineure. Le projet n'augmente pas la concentration des polluants. L'évolution du parc en est une des composantes principales.

Réponse du secrétaire général de la préfecture : il n'y aura plus de vente de voitures neuves thermiques après 2040. Le parc va donc évoluer. La stratégie bas carbone intègre cette obligation.

Réponse du CEREMA : dans la stratégie bas carbone, en 2050, il reste 4 % de véhicules thermiques. Les poids-lourds migreront en partie en électrique, hydrogène et gaz. Par contre, il reste les résidus de freinage, de pneu. La pollution d'échappement va disparaître, le reste non.

Q. / 29 Une participante note qu'entre les variantes 3 et 3bis, l'Etat est en capacité de financer 20 M€ supplémentaire pour un même projet. Pourquoi pas une enveloppe avec un projet moindre pour aller un peu au-delà des normes en matière de conditions de vie (air, bruit) ?

Réponse du secrétaire général de la préfecture : cette proposition consisterait à faire le scénario 1 et mettre les 20 M€ dans la qualité de vie. Elle est entendue et prise en compte. C'est l'objet de la concertation.

Q. / 30 Un participant remercie les services de l'Etat pour la documentation, le temps passé, et la présentation de ce soir. Quelles sont les problématiques pendant travaux qui vont durer entre 3 et 5 ans ? Il demande également comment sont calculés les gains qui sont très importants.

Sur les variantes bis, il a le sentiment qu'elles vont apporter plus de problèmes que de solutions car cela va augmenter les entrecroisements. Sur les 2 voies, il faudrait une voie dédiée de Cholet à Paris. Par ailleurs, il n'y a pas assez d'informations, de panneaux, et ceux-ci ne sont pas placés suffisamment tôt. C'est un coût minime pour un résultat immédiat.

Réponse de la DREAL : les variantes bis apportent une réponse à la situation sur la RN249. Mais l'ouvrage reste dans la même configuration. S'il fallait résoudre de manière totale le problème, cela aurait une conséquence sur l'ouvrage amont. Cela aurait aussi un impact très fort sur le village de Bellevue. Ces contraintes ont conduit à abandonner cette solution.

Les modélisations montrent que les variantes bis engendrent un gain important sur la RN249. Le problème d'entrecroisement sur le pont demeure.

Réponse du CEREMA : un projet d'investissement d'ouvrage public, ce n'est que du coût. Chaque critère de gains et de coûts est monétarisé : le temps gagné, la création d'emplois, la valeur du foncier, les nuisances acoustiques, la sécurité routière. Au final, le bénéfice obtenu est comparé au coût pour la puissance publique. Un référentiel de calcul disponible est disponible sur le site du Commissariat Général au Développement Durable.

Complément de réponse de la DREAL : le démarrage des travaux est prévu en 2028 pour une fin de travaux en 2031 ou 2033 selon la variante. Il faudra demander le financement.

Tous les travaux d'aménagement ont des impacts sur l'exploitation : réduction de vitesse, diminution de la largeur de voie. La construction du passage inférieur va nécessiter d'interrompre la circulation sur le périphérique entre 4 et 5 jours. La construction de l'ouvrage de franchissement de la Loire n'aura pas d'impact sur la circulation. En cas de variante bis, la démolition et reconstruction du passage hydraulique 7 vont nécessiter des mesures de basculement de la circulation. La continuité cyclable restera assurée.

Q. / 31 Un participant s'exprime au nom de l'association au bord du fleuve et demande que l'histoire du pont soit préservée. Il indique qu'il existe quelques panneaux au pied du pont, et il lui paraît essentiel qu'il y en ait présentant également les études. L'aspect connaissance scientifique doit être diffusé. Par rapport au risque inondation, il est fait référence à VNF et à la conception, mais l'enjeu porte également sur l'entretien qui est fait sur la berge.

Réponse de la DREAL : le dossier de concertation reprend, à l'initiative de M. RADUREAU, l'historique qui figure sur les panneaux d'information. La proposition d'accompagner le projet avec un effort de pédagogie est notée. Sur les inondations, la méthode de modalisation a déjà été évoquée et la DREAL se rapproche de la DIR Ouest pour les questions d'entretien.

Q. / 32 Un habitant de Carquefou remercie les services de l'Etat de donner la parole aux citoyens. Selon lui, le projet vise à faire passer beaucoup de voitures de et hors de la métropole sur ce pont. Pourquoi ne pas réaliser un pont en amont pour faire passer la circulation Paris-Bordeaux, ou Paris-Saint Nazaire ? Sur le site, il n'a pas trouvé les trafics venant de Paris et allant vers Cholet. Il estime aussi qu'il y a beaucoup d'entrecroisements. Enfin, il pense que la situation pour les usagers du périphérique sud qui vont vers Cholet et la bretelle qui débouche sur un rond-point n'est pas optimale.

Réponse du CEREMA : le but est de faire un aménagement compact. La réalisation d'un autre pont entraînerait la création d'une nouvelle autoroute, et cela aurait des impacts importants, d'autres habitants seraient touchés, alors que le volume de trafic concerné est assez faible en heures de pointe (Bordeaux Paris et Cholet Paris, c'est 10 % du trafic en heure de pointe). 80%

des usagers empruntent trois portes en moyenne. Peu de gens habitent dans le vignoble et vont vers Ancenis.

Dans le dossier, il y a bien le trafic actuel de porte à porte.

Réponse de la DREAL : la question du transit du périphérique sud vers Cholet ne fait pas partie du projet initial. Des contributions à ce sujet ont été déposées sur le site internet du projet, et des réponses seront apportées aux remarques exprimées.

## CONCLUSION PAR MME LEVIONNAIS, DIRECTRICE DU DÉPARTEMENT MOBILITÉS DE NANTES MÉTROPOLE

Les travaux ont vocation à maintenir la fluidité sur le périphérique, afin de réduire la place de la voiture. Des offres alternatives à la voiture sont développées et sont proposées aux abords du périphérique dont le plus gros parking relais. Il est important que chacun puisse exprimer son avis. Nantes Métropole consultera également les maires pour exprimer son avis en février 2022.

## CONCLUSION PAR MME CATHERINE CORBES, 1<sup>ÈRE</sup> ADJOINTE AU MAIRE DE SAINTE-LUCE-SUR-LOIRE

Les remarques et les questions qui ont pu être évoquées font déjà l'objet d'une réflexion. La municipalité sera exigeante en matière sonore et environnementale. Il est aussi nécessaire de penser dès à présent aux offres de transports en commun à mettre en place pour les liaisons nord/sud et /sud/nord, afin de permettre une meilleure qualité de vie. C'est une opportunité de rendre le projet plus vertueux qu'il n'est aujourd'hui.

## CONCLUSION PAR M ALAIN RADUREAU, GARANT CNDP

Les préoccupations et inquiétudes exprimées ont bien été entendues et constituent de la matière pour concerter dans la durée. Les questions de fond sur l'utilité du projet ont également été notées. Il reste toujours la possibilité de s'exprimer sur le site [www.pont-bellevue.fr](http://www.pont-bellevue.fr). Les études évoquées au cours des échanges seront mises à disposition très rapidement. Il remercie l'ensemble des participants pour leur présence et leur engagement dans les discussions.

Fin de la réunion publique.

## Aménagement du complexe de BELLEVUE PÉRIPHÉRIQUE DE NANTES

Compte-rendu de la réunion publique du mardi 14 décembre 2021 à Basse-Goulaine

### LIEU

Salle Paul Bouin à Basse-Goulaine

### DURÉE

1h55 (18h35 à 20h30)

### PUBLIC

Environ 65 personnes

### ANIMATION DE LA RÉUNION

M. Alain RADUREAU, garant CNDP

### INTERVENANTS

Élu :

- M. Alain VEY, maire de Basse-Goulaine

Représentants des services de l'Etat :

- M. Pascal OTHÉGUY, secrétaire général de la préfecture de Loire-Atlantique
- M. Thomas PELÉ, Chef de la division maîtrise d'ouvrage routière, DREAL Pays de la Loire
- M. Eric FLOCH, responsable d'opérations routières, DREAL Pays de la Loire

Représentant de Nantes Métropole :

- M. Guillaume LE DENMAT, Département des Mobilités

Représentants de la maîtrise d'œuvre (bureaux d'étude) :

- M. Damien COURBE, Département mobilités et infrastructures, CEREMA
- M. Mickaël GIRET, ARCADIS
- Mme Myriam PIED, SCE Aménagement et Environnement

Enregistrement et retranscription par MD Conseil & associés.

## MOT D'ACCUEIL PAR M. ALAIN VEY, MAIRE DE BASSE-GOULAIN

M. le Maire tient tout d'abord à saluer la présence de Monsieur le secrétaire général de la Préfecture et excuse M. Bertrand AFFILÉ, vice-président de Nantes Métropole en charge des stratégies de mobilité et des déplacements.

Il remercie les services de l'Etat pour l'organisation d'une réunion publique à Basse-Goulaine et de permettre à la commune d'être partie prenante dans le cadre de la concertation.

M. le Maire souligne que le souhait de la municipalité était de faire un point sur cette concertation qu'il estime importante et qui a connu une première étape en 2016. Il précise qu'il rencontre régulièrement un référent de la DREAL Pays de la Loire au sujet de ce projet d'aménagement dont il espère la mise en œuvre le plus rapidement possible. Il rappelle que le dernier aménagement date de 2006.

Il estime que les cinq variantes proposées à la concertation présentent un coût financier non négligeable. Il ajoute que la municipalité donnera sa préférence à l'occasion du prochain conseil municipal.

Enfin, M. le Maire remercie l'ensemble des participants présents et invite chacun à poser ses questions à l'issue de la présentation du projet par le maître d'ouvrage.

## INTERVENTION DE M. ALAIN RADUREAU, GARANT CNDP

M. RADUREAU rappelle l'objet et l'organisation prévue de la réunion. Il présente son rôle en tant que garant nommé par la Commission nationale du débat public : garantir un accès à une information complète sur le projet et la possibilité pour le public de s'exprimer, rédiger un bilan à l'issue de la concertation.

## INTERVENTION DE M. PASCAL OTHÉGUY, SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA PRÉFECTURE DE LOIRE-ATLANTIQUE

M. le secrétaire général de la préfecture de Loire-Atlantique représente le maître d'ouvrage, l'Etat, porteur du projet.

Il tient à préciser que la présente concertation vise à entendre et à prendre en compte les avis des habitants dans ce projet. Il ajoute que celui-ci n'est pas définitivement figé et que les variantes présentées ne sont pas définitives.

L'objectif de la réunion publique est donc de débattre du projet et des variantes proposées pour entendre et prendre en compte les remarques, et ajuster le projet si nécessaire.

M. le secrétaire général de la préfecture remercie par ailleurs le garant pour l'animation de la réunion publique et souligne l'importance d'une autorité neutre comme la CNDP pour s'assurer du bon déroulement de la concertation.

Il explique que le projet soumis à la concertation fait partie du parti pris d'aménagement du périphérique nantais qui date de 2016. Il résume les quatre enjeux globaux autour des variantes qui seront présentées à l'issue de son intervention :

- Résorber la congestion routière sur le périphérique intérieur aux heures de pointe et qui se répercute en plusieurs points (A811, boulevard de la prairie des Mauves) et sur la RN249 (insertion sur le périphérique extérieur).
- Favoriser et prendre en compte les autres modes de transport, notamment les modes actifs (transports en commun, covoiturage).
- Veiller aux enjeux de sécurité routière.
- Insérer le projet dans son environnement avec prise en compte de la problématique sonore, du risque inondation et du milieu naturel.

Enfin, il indique que la réunion se déroulera en plusieurs temps :

- Présentation du projet et des variantes par le maître d'ouvrage.
- Temps d'échanges libres avec le public et les réponses apportées aux questions.
- Intervention de Nantes Métropole.
- Conclusion par le garant.

M. le secrétaire général de la préfecture termine en invitant chaque participant à s'exprimer sur le projet.

## PRÉSENTATION DU PROJET PAR M. THOMAS PELÉ, CHEF DE LA DIVISION MAÎTRISE D'OUVRAGE ROUTIÈRE À LA DREAL PAYS DE LA LOIRE

M. PELÉ présente le projet, ses caractéristiques et ses enjeux.

## PRÉSENTATION DÉTAILLÉE DES VARIANTES PAR M. ERIC FLOCH, RESPONSABLE D'OPÉRATIONS ROUTIÈRES À LA DREAL PAYS DE LA LOIRE

M. FLOCH présente les cinq variantes envisagées.

## TEMPS D'ÉCHANGES AVEC LE PUBLIC

Le garant souhaite rappeler les conditions d'une réunion publique constructive et les règles de prise de parole dans le cadre de l'enregistrement audio de la réunion.

**Q. / 1** Un participant résidant Basse-Goulaine intervient sur l'estimation générale du coût et du montage global des travaux, et sur les conséquences du réchauffement climatique sur l'élévation du niveau de la Loire. Il fait remarquer que les cartes des zones inondables à partir de 2040 montrent que le secteur de Bellevue est considéré à risque. Il demande si ce paramètre a été pris en compte dans la construction de l'ouvrage.

Réponse de la DREAL : le sujet du risque inondation est bien pris en compte dans le projet. Des études de modélisation ont été réalisées en ce sens sur la base de la démarche adoptée par VNF dans son projet de rééquilibrage du lit de la Loire. Ces études ont permis de montrer que les impacts du projet sont très faibles, voire négligeables sur le hameau de Bellevue en cas de risque inondation.

**Q. / 2** Un participant intervient au nom du Comité pour la Loire de demain. Selon lui, il s'agit d'un projet très localisé qui ne tient pas compte de la continuité hydraulique de la Loire, notamment en cas de crue. Il met en doute l'absence d'impact évoqué par la DREAL, car il explique que des effets localisés peuvent amener à une élévation de quelques centimètres en risque. Il fait remarquer par ailleurs que la photo de couverture du dossier de concertation semble montrer des remblais de grand volume sur la partie aval, et qui n'ont probablement pas donné lieu à des autorisations. Il ajoute qu'un petit étang y apparaît également et ne figure pas dans les croquis d'études. Il estime que ces remblais, ainsi qu'un chemin bitumé de voie cyclable, entravent complètement la continuité hydraulique du nord au sud.

A son sens, il faudrait profiter des travaux pour rétablir cette continuité hydraulique nécessaire, car en cas de crue, une surcote à l'amont affecterait les habitations, les biens et les personnes de Bellevue, et pourrait éventuellement affecter la levée de la Divatte dans ces points de fragilité.

Enfin, il demande où sont disponibles les études géologiques.

Réponse de la DREAL : dans le cadre du projet, un certain nombre d'investigations ont été conduites, pour le compte de la DREAL, par le CEREMA. Plusieurs sondages ont été réalisés au niveau des appuis du pont hors Loire, récemment en pleine Loire au niveau des piles de l'ouvrage existant, et en rive droite en zone dite « compressible » pour connaître la nature du sous-sol. Ces données géologiques et géotechniques sont actuellement en phase d'analyse. A l'issue de cette étape, le CEREMA produira un rapport qui servira à alimenter la suite des études qui seront engagées sur la solution retenue.

Le sujet du risque d'inondation, notamment sur la zone de Bellevue, a été pris en compte dans le projet. Les études de modélisation sont disponibles sur le site internet pont-bellevue.fr.

L'incidence hydraulique, d'après les conclusions de ces études, est limitée pour les trois familles de variantes sur le bâti existant, sur les conditions d'écoulement de la digue de la Divatte, sur l'évacuation des crues et sur les habitations de Bellevue. En résumé, les impacts du projet, en l'état, sont très modérés en cas d'inondation.

*Intervention du garant qui soulève la question du risque inondation est l'une des problématiques importantes du projet. Un certain nombre de points de détails sont à traiter, dont le traitement de la végétation dans les passages hydrauliques, les résidus de déblais/remblais mal régulés etc., et dont les habitants et les experts locaux estiment qu'ils ont été mal appréciés. Le garant propose de mettre en place, à l'issue de la concertation et pour la suite du projet, une instance de réflexion pour aborder ces questions et envisager les solutions possibles.*

Complément de réponse par la DREAL : le principe adopté dans le projet au niveau des franchissements des zones humides (construction des passages hydrauliques) se fait dans la stricte continuité des ouvrages existants (PH12 bis, PH3 bis, PH3, PH7). La transparence écologique hydraulique est complètement assurée en tout point du projet.

**Q. / 3** Un participant signale que ce type d'aménagement provoque généralement un appel d'air (appel de voitures).

Il souhaite savoir si des modélisations ou des simulations ont été réalisées par variante sur l'évolution des trafics, et dont les résultats permettraient de connaître la situation dans les années futures après la mise en place des aménagements.

Il demande également si ces modélisations prennent en compte la mise en place des voies de circulation pour les transports en commun et des vélos afin de comprendre l'intérêt des variantes supplémentaires, en fonction du schéma de transport de Nantes Métropole.

Réponse du CEREMA : Nantes est une ville très attractive qui connaît une forte croissance démographique ces dernières années. La congestion observée actuellement n'est qu'au début de sa progression. La création d'une nouvelle infrastructure routière génère effectivement un report sur la voiture. Les modélisations ont été réalisées en prenant en compte les paramètres du PDU de Nantes Métropole qui ont des objectifs ambitieux en matière de report modal sur le vélo par exemple, et de taux d'occupation des véhicules (sur 10 voitures sur le périphérique aujourd'hui, 9 voitures sont occupées par une seule personne). Les modélisations projettent jusqu'en 2035/2050 et prennent en compte la modification des comportements. Elles partent du principe de réussite des politiques publiques de report modal sur les transports en commun, les vélos, le taux d'occupation des véhicules etc. L'analyse porte ensuite sur le trafic résiduel à partir duquel l'ouvrage a été étudié.

La part modale du vélo est prise en compte dans la demande routière.

Complètement de réponse par le secrétaire général de la préfecture : l'objectif du projet d'aménagement proposé est de traiter la congestion aux heures de pointe et les modélisations portent sur cette problématique. Il n'existe pas véritablement de difficulté de circulation en dehors des heures de pointe. Les effets d'éventuels appels d'air existent d'ores et déjà.

**Q. / 4** Le même participant revient sur sa question initiale et souhaite savoir si les modélisations ont permis de distinguer les différentes variantes sur le plan de leur intérêt vis-à-vis du trafic. Il pose aussi la question de savoir comment les voies spécifiques (transports en commun, covoiturage) permettent de répondre à cette question, et quelles sont les évolutions de trafic envisageables dans ces conditions.

Réponse du CEREMA : les modélisations de trafic ont permis de répondre à l'intérêt des différentes variantes et à leurs impacts sur le reste du périphérique, y compris sur les autres ponts. L'impact du pont de Bellevue va générer des impacts sur le franchissement de Loire en intérieur périphérique et en amont. Améliorer les capacités de franchissement aura un impact sur l'intégralité du système de franchissement de la Loire. Les mesures ont été effectuées sous deux angles : par des simulations statiques qui s'appuient sur la localisation des populations, des emplois et des pôles générateurs de trafic, et aussi par des simulations dynamiques pour identifier les points de friction.

Le modèle ne répond pas à la question de savoir si la mise en place de la VRTC réduit le nombre de voitures puisque la ligne et les niveaux de service (cadence, grille horaire...) n'ont pas été définis. Si la capacité de créer une voie de transports en commun est réservée sur l'ouvrage, cette voie n'existe pas aujourd'hui et ne peut donc pas être prise en compte dans la modélisation.

Q. / 5 Un habitant de Basse-Goulaine estime qu'il serait intéressant de proposer une sixième variante. Selon lui, un pan entier de l'aménagement ne semble pas avoir été pris en considération, et concerne particulièrement le flux de véhicules croissant en provenance de la quatre voies de Cholet (RN249). Il précise que la difficulté de circulation sur ce secteur s'explique par les ronds-points que les usagers rencontrent en venant du sud pour s'insérer sur le périphérique, et génèrent des embouteillages jusqu'à Haute-Goulaine, voire au-delà. Le phénomène est aggravé depuis l'ouverture du MIN (Marché d'Intérêt National) en Sud-Loire avec le flux de poids lourds en provenance de Cholet. Il considère que le bilan des cinq variantes actuelles montre bien que le problème posé par les flux en provenance de la RN249 ne sera pas résolu par les travaux d'aménagement, quelle que soit la variante choisie.

Réponse de la DREAL : les variantes bis proposent un traitement de la liaison entre la RN249 et le périphérique extérieur. Quant à la liaison de la RN249 vers le périphérique sud, elle n'est pas traitée dans le projet. Pour rappel, dans la commande initiale, il s'agissait en priorité de résoudre les problèmes de circulation en périphérique intérieur.

Q. / 6 Un participant demande si les objectifs du projet tiennent compte d'une volonté de désaturer l'entrée de la route de Cholet sur le périphérique. Il comprend que sur la variante 1 qui n'a pas de scénario bis, ce sujet ne serait pas traité. Il note par ailleurs que dans les critères des variantes, il n'apparaît pas d'éléments relatifs aux perturbations qui seraient liées au chantier. Il estime qu'il serait intéressant de connaître les conséquences des travaux de longue durée sur les usagers qui continueront à circuler sur l'agglomération nantaise (la destruction d'ouvrages pourraient perturber les flux de circulation durant la phase chantier).

Réponse de la DREAL : l'impact des travaux passe de 3 ans en durée pour les variantes 1,2 et 3 à 5 ans pour les variantes 2bis et 3bis, soit 2 ans de plus de contraintes sur la circulation du périphérique. En outre, différentes phases d'exploitation se succéderont : construction du nouvel ouvrage en premier lieu pour donner de la capacité et permettre ensuite des basculements de circulation : le sens du périphérique intérieur se fera sur le nouvel ouvrage coté aval pour pouvoir basculer le périphérique extérieur sur l'ouvrage actuel du périphérique intérieur, et ainsi libérer l'ouvrage aval sur lequel pourraient se réaliser les variantes bis si celles-ci sont retenues. Des contraintes de chantier pourront impacter la circulation avec notamment des voies réduites. La DREAL travaille avec le gestionnaire du périphérique, la DIR Ouest, qui impose ses obligations, en particulier celle de maintenir deux voies de circulation ouvertes par sens et de jour. Des contraintes fortes apparaîtront également au niveau de l'A811 où l'ouvrage sera construit à côté, puis « poussé » pour être installé au niveau du périphérique. Cette opération entraînera nécessairement la fermeture de cette zone du périphérique pendant 4 ou 5 jours. Pour rappel, la commande initiale était de traiter le périphérique intérieur, d'où les variantes 1, 2 et 3 qui ne traitent que de cet aspect. Les solutions bis traitent uniquement le problème du périphérique extérieur.

Q. / 7 Une habitante des Vallées et membre de l'association de quartier souhaite revenir sur la question de la circulation en provenance de la route de Cholet et qui repart sur le périphérique sud. Elle souligne que ce trafic génère des embouteillages importants et que cette situation impacte directement le quartier des Vallées. Elle explique que les véhicules sortent du périphérique pour gagner du temps, passent par la Divatte et traversent directement le village. Elle ajoute que par sa position encaissée par rapport à la voie, le quartier des Vallées subit un problème de bruit qui ne pourra que s'aggraver avec l'augmentation conséquente de la circulation. Elle souhaite savoir s'il est possible que le projet intègre cette problématique.

Réponse de la DREAL : le principe de l'aménagement est d'amener davantage de capacité au périphérique et le rendre plus attractif, en particulier vis-à-vis des véhicules qui passent aujourd'hui dans les hameaux ou les villages pour éviter les embouteillages aux heures de pointe. L'objectif est aussi de permettre une meilleure qualité de vie pour les habitants et de

réduire le trafic dans ces secteurs. Concernant le giratoire au niveau de la Divatte, le projet ne prévoit pas, pour le moment, d'aménagement particulier. Sur la question du bruit, des modélisations ont été menées sur tout le secteur du projet, de la Porte de Carquefou à la Porte du Vignoble pour déterminer les impacts sonores. Les études montrent que deux secteurs vont nécessiter l'installation de mesures de protection acoustiques de type écrans, et qui seront situées au nord du projet, au niveau du périphérique Est, et au niveau du hameau de Bellevue. A ce stade, les études ne montrent pas qu'il est nécessaire de mettre en place des mesures de protections acoustiques au sud du projet, car les mesures de bruit restent en deçà des seuils réglementaires.

Q. / 8 Un participant ne comprend pas ce que signifie l'expression « impact modéré » en terme d'environnement. Il dit ne rien avoir vu dans le dossier en matière de traitement des eaux de ruissellement des routes, notamment au regard du trafic important circulant sur le périphérique. Il demande si des études ont été menées sur la prise en compte de ce type de pollution. Il serait intéressant, selon lui, de connaître la situation actuelle et future de l'assainissement routier.

Réponse de la DREAL : un travail très approfondi a été mené dans le cadre des études sur l'impact environnemental du projet (étude initial environnemental) pour déterminer les espèces en présence, et évaluer la manière dont elles seraient impactées par le projet. Le site internet pont-bellevue.fr met à disposition les études réalisées et le détail des mesures proposées. Le projet intègre la question de l'assainissement routier avec la création de bassins de traitement de rétention et de traitement des eaux (7 bassins créés, 2 bassins réaménagés). L'ensemble des eaux de la plateforme routière sera ainsi récupéré dans un réseau de fossés parfaitement étanches, puis déversées au niveau des bassins et traitées avant rejet dans le milieu naturel. Le projet apportera une amélioration certaine car en l'état actuel, et notamment au niveau du périphérique Est, les eaux ne sont pas correctement canalisées et sont rejetées directement dans le milieu naturel sans traitement.

Q. / 9 Un adhérent de la FNAUT (Fédération National des Usagers des Transports) précise devoir emprunter son véhicule personnel pour se déplacer autour de l'agglomération nantaise, car il indique que le trajet par transport en commun pour rejoindre Carquefou par exemple dure 1h30. Il s'adresse aux élus et aux techniciens en leur proposant la solution de supprimer le périphérique pour résoudre le problème des embouteillages, à l'image de certains pays avancés (Etats-Unis par exemple) où est étudiée l'opportunité de raser des autoroutes.

Par ailleurs, il pense que les traversées de la Loire ne doivent pas être traitées uniquement à Bellevue, mais au niveau de l'agglomération dans son ensemble. Il rappelle le principe du service express métropolitain lancé par SNCF Réseau en 2020, et sur lequel le conseil régional et Nantes Métropole n'ont rien proposé. Il ajoute que la ligne 60 mériterait de traverser le pont sur une voie réservée jusqu'à Doulon-Bottière par exemple. A son sens, la réflexion sur le simple projet de Bellevue n'est pas à la hauteur des enjeux environnementaux et de mobilité.

Réponse du CEREMA : en termes d'études de trafic, la modélisation est multimodale et prend donc en compte l'intégralité des modes et l'intégralité du développement des services de transports en commun prévisibles au moment de l'étude, avec le schéma régional de mobilité et les projections de Nantes Métropole en augmentant les niveaux de service. L'idée de « détruire » le périphérique est plutôt intéressante. La capacité routière est déjà en train d'être réduite. Le périphérique est en quelque sorte la dernière « voie magistrale » autour de Nantes. L'espace public est en train d'être reconquis à l'intérieur de Nantes et la capacité routière a été fortement réduite à l'intérieur de la ville (suppression des voies de 50 Otages, suppression des voies tendancielles le long de Bouffay par exemple). Il est difficile aujourd'hui de supprimer complètement le mode routier ; il s'agit plutôt d'accompagner l'évolution d'usage de la voiture qui a encore toute sa place mais de façon différente de ce qu'elle a pu être par le passé (améliorer le taux d'occupation des véhicules...).

Réponse de M. Le DenMat, département des Mobilités de Nantes Métropole :

Le périphérique est un des éléments importants des mobilités sur Nantes Métropole car il donne des objectifs en termes de déplacement (marche, vélo, transports en commun ou circulation automobile, en autotourisme ou en covoiturage). L'objectif de développer en priorité les transports en commun n'avait pas été retenue comme objectif. Cependant, les projets récents commencent à intégrer ce sujet : sur l'A11 par exemple, dans le cadre des travaux d'accompagnement de la porte de Gesvres, une VRTC a été mise en place et vient soutenir une ligne existante. De même, le projet de VRTC entre la Porte de Bouguenais et la Porte de Grand Lieu permettra un meilleur accès par BHNS à l'aéroport de Nantes Atlantique.

Dans la préparation du dossier et des études préalables à la concertation sur l'aménagement du complexe de Bellevue, Nantes Métropole a demandé à ce que soit « préservé l'avenir », et a souhaité à ce que les travaux prennent en compte une voie réservée aux transports en commun pour une mise en place future d'une ligne performante de bus.

La concertation peut donner ainsi l'occasion aux usagers ou aux riverains de poser des questions sur la longueur des VRTC ou la pertinence du périmètre par exemple.

Une délibération sera soumise au conseil métropolitain en février 2022 et constituera l'avis de Nantes Métropole qu'elle portera aux services de l'Etat dans le cadre de cette concertation. Cet avis sera étudié en concertation avec les communes concernées par le projet.

- Q. / 10 Un participant demande si le projet prévoit de remplacer les ronds-points par des feux rouges intelligents, comme cela peut être vu aux Pays-Bas. Il demande également si le futur pont central a été imaginé avec des sens alternants (le matin du sud vers le nord, et le soir du nord vers le sud).  
Par ailleurs, il souhaite savoir si la piste cyclable au niveau des ronds-points peut être traitée en sous-terrain ou en passerelle. Il pense que les travaux seraient l'occasion d'améliorer le confort des pistes cyclables le long du périphérique pour favoriser le vélo sur la métropole.

*Intervention du garant qui rappelle qu'en l'état actuel, le projet n'est pas encore assez avancé pour préciser les détails de configuration. Il souligne toutefois que l'intérêt de la concertation repose aussi sur la prise en compte des propositions du public qui permettent d'enrichir la réflexion du maître d'ouvrage.*

Réponse de la DREAL : dans l'état actuel du projet, l'aspect gestion dynamique du trafic n'est pas prévu. Par ailleurs, c'est au gestionnaire, la DIR Ouest, de décider s'il serait intéressé ou non pour mettre en place de la gestion dynamique à cet endroit de l'aménagement. A titre d'exemple, cela est déjà mis en œuvre à Saint-Nazaire (aux heures de pointe, selon le sens).  
Sur la question de la régulation dynamique par feux, il existe actuellement une situation de ce type au niveau de la Porte d'Anjou et du giratoire de la Prairie de Mauves, mais le dispositif est régulièrement en dysfonctionnement car accidenté. Ce dispositif répond à une situation particulière qui est la régulation du trafic en raison du fonctionnement de la Porte d'Anjou. Un trafic indirect peut y être observé en provenance de l'A811 pour s'insérer sur le périphérique intérieur, et bloque la sortie de Nantes pour accéder au périphérique. Dans le projet d'aménagement du complexe de Bellevue qui prévoit notamment une bretelle à 2 voies de l'A811 vers le périphérique intérieur, ce type de dispositif n'aurait plus d'utilité. Il fait néanmoins partie de la palette d'outils que le gestionnaire peut mettre en place dans le cadre du schéma directeur d'agglomération de gestion du trafic (SDAGT) sur le périphérique. A ce stade du projet, l'idée

retenue est donc de travailler sur l'infrastructure pour résoudre une situation de congestion et se passer de ce type de dispositif.

Sur la question des continuités cyclables, l'objectif du projet est d'assurer la continuité de la connexion avec le schéma directeur des voies magistrales approuvé par le conseil métropolitain. Toutes les connexions et les jonctions s'opèrent en surface et en sécurité. Par conséquent, les continuités cyclables sont bien prévues dans le projet et sont en cohérence avec le schéma de Nantes Métropole.

Complément de réponse du CEREMA : il est à noter une différence importante entre le projet de Bellevue et le pont de Saint-Nazaire. Celui-ci n'est qu'un pont unique avec une seule travée, alors que pour Bellevue, il s'agit de trois ponts séparés qui se succèdent. Le basculement d'un pont sur un autre est donc très différent par rapport à un seul pont (rupture de terre-plein central par exemple).

- Q. / 11 Une participante revient sur l'amélioration hypothétique de l'arrivée de la voie de Cholet vers le périphérique sud. Cela supposerait, selon elle, d'opter pour une variante bis, soit une amélioration de l'insertion vers le nord. Pour une variante non bis, il n'y aurait aucune amélioration au niveau de la RN249, pourtant essentielle pour le quartier des Vallées. Elle signale avoir travaillé sur un projet d'aménagement des bords de Loire et souhaite savoir si l'impact de ces travaux étaient en concertation avec l'aménagement prévu.

Réponse de la DREAL : les variantes bis apportent effectivement une réponse aux situations de congestion.

Réponse de M. Le DenMat, Nantes Métropole : les éléments qui seront portés dans la délibération du conseil communautaire en février 2022 veilleront à indiquer que l'aménagement sur Bellevue soit bien compatible avec ce qui est envisagé dans le projet de cheminement des bords de Loire porté par Nantes Métropole.

- Q. / 12 Un participant demande si le maintien de l'itinéraire vélo est prévu durant les travaux. Sur l'aspect transports en commun, il tient à rappeler que le pont de Bellevue est l'un des seuls ponts de l'agglomération nantaise qui ne possède pas de lignes de bus. Il tient également à signaler quelques points d'incohérence entre les documents des études d'opportunité. Le document 4.6.1 (Analyse et faisabilité sur la mise en place de voies réservées) indique que « le secteur ne paraît pas prioritaire en terme d'aménagement de voie réservée pour les transports en commun », alors que dans le document 2.3.3 (Analyse des aspects socio-économiques), il est bien précisé que la population qui habite au sud travaille au nord. Comme évoqué précédemment par un participant, résider à Basse-Goulaine en travaillant à Carquefou nécessiterait 4 changements et 1h30 de transport. A son sens, l'absence d'offre performante dans le projet en transports en commun est donc complètement illogique.  
Il cite ensuite l'exemple de la ville de Houston aux Etats-Unis, dont l'attractivité et l'augmentation de la population génèrent des congestions routières régulières malgré une autoroute dotée de 26 voies.  
Enfin, au regard du coût du projet, il aurait souhaité que soit soumise à la concertation une variante 0 qui ne proposerait pas la construction d'un nouveau pont.

Réponse du secrétaire général de la préfecture : la variante 0 existe de facto. Si à l'issue des échanges de la concertation, l'utilité collective du projet n'est pas perçue sur le territoire, il est possible de ne rien faire et de travailler sur d'autres enjeux.

Réponse de la DREAL : les continuités cyclables seront assurées pendant les travaux.

Réponse du CEREMA : le dimensionnement des objets routiers est étudié en prenant en compte, en paramètre d'entrée, la réussite des politiques publiques. Les modélisations partent donc du principe de réussite du PDU de Nantes Métropole (report modal, taux d'occupation des véhicules), de la stratégie nationale bas carbone, et in fine, le trafic routier résiduel permet de dimensionner l'ouvrage. Dans le cas présent, et sur une approche strictement tendancielle, l'ouvrage est sous-dimensionné, mais étant sous-dimensionné, il va contribuer à réussir ces politiques publiques en reportant, sur un horizon lointain, des usagers sur le vélo, le covoiturage,

les transports en commun... Au travers de la modélisation, l'équilibre est difficile à trouver pour le maître d'ouvrage entre apporter un vrai bénéfice collectif et ne pas contribuer à un étalement urbain trop important, ni contribuer à un appel d'air sur les voitures. La demande routière est calculée sur la base de la réussite des politiques publiques.

Réponse de la DREAL : quelques éléments d'explication sur les VRTC peuvent être apportés. A titre d'exemple, dans le sens sud / nord, entre la Porte du Vignoble et la Porte d'Anjou, la VRTC pourrait être réalisée sur la bande d'arrêt d'urgence qui serait remise aux normes avec une largeur suffisante pour accueillir un bus. Du point de vue réglementaire, il est possible de faire circuler un bus en VRTC, sur une bande d'arrêt d'urgence. Celle-ci doit conserver sa première utilité, l'arrêt d'urgence pour l'usager ou la circulation des secours. Par conséquent, elle ne pourra pas devenir une VR2+ ouverte au covoiturage côté droit. Dans l'autre sens, il est techniquement impossible de créer une voie réservée au bus ; celui-ci circulera nécessairement dans le trafic global. A noter que le bus circule sur les voies normales 80 % du temps et se trouve sur sa voie réservée uniquement pendant la période de congestion routière. Enfin, il est également prévu la possibilité de créer une VRTC au niveau de la Porte d'Anjou entre les deux giratoires, dans les deux sens de circulation, et côté droit.

Q. / 13 Le même participant souhaite revenir sur un élément dans un document d'études qui signale qu'une VR2+ n'est pas possible dans le sens nord / sud en raison d'un croisement (la voie vient de gauche), alors que dans le PDU, il est indiqué que le covoiturage est un maillon essentiel devant le vélo et les transports en commun. Selon lui, un projet à horizon 2028 devrait être construit d'emblée autour de cette question du covoiturage.

Q. / 14 Une habitante de Basse-Goulaine et de Saint-Sébastien-sur-Loire dit avoir vu le pont de Bellevue être modifié plusieurs fois, sans que les difficultés de circulation aient été résolues. Elle témoigne du temps de parcours qu'elle devait prévoir entre le sud et le nord de l'agglomération lorsqu'elle travaillait. A son sens, le projet d'aménagement sera déjà obsolète d'ici 20 ans. Elle ne comprend pas que le projet propose n'intègre pas d'ores et déjà une voie de transports en commun opérationnelle.

Réponse du CEREMA : l'équilibre est difficile à trouver entre l'appel d'air évoqué précédemment et le niveau de services attendu par certains usagers. Il faut répondre à un besoin de mobilité qui reste compatible avec les objectifs de report sur les transports en commun et les autres modes concurrentiels de la voiture. Pour autant, il n'est pas possible de surdimensionner un ouvrage qui ne répond finalement qu'à des attentes de 2 heures une fois par jour. Comme indiqué dans le dossier de concertation, le calcul de rentabilité socio-économique permet de connaître le niveau d'investissement public qu'il est légitime d'attendre au regard du temps gagné. Si l'ouvrage est dimensionné pour 100 ans, il ne va pas répondre pour autant à l'intégralité des besoins sur cette durée. Il était difficile d'imaginer il y a 30 ans la dynamique démographique de Nantes, et de la même manière, il est compliqué de connaître précisément les paramètres comportementaux des usagers ou l'évolution économique du futur. Aujourd'hui, le champ d'hypothèses à disposition permet d'affirmer qu'aux horizons de modélisation, la circulation sera confortable.

Q. / 15 Un participant résidant au quartier des Vallées demande si des mesures de bruit ont été effectuées au regard du trafic important circulant dans le quartier. D'après les documents, il n'a pas le sentiment que le périmètre du projet intègre le bruit nouvellement créé autour de ce secteur.

Réponse de SCE Aménagement et Environnement : un diagnostic a bien été effectué en 2017/2018 pour mesurer l'ambiance sonore sur le village des Vallées. Depuis 4 ans, le trafic a évolué et l'objectif du projet vise aussi à déterminer, avec l'augmentation du trafic dans le scénario de référence, si les conditions sonores se sont dégradées. Si les modélisations ne permettent pas d'évaluer le ressenti des riverains, elles permettent toutefois de montrer que dans 20 ans, les niveaux sonores respecteront les seuils réglementaires et n'entraînent pas, de fait, la mise en place de protections acoustiques sur ce secteur.

Complément de réponse de la DREAL : de nouvelles mesures de bruit seront réalisées sur la solution retenue, en tenant compte de l'évolution du trafic.

*Intervention du garant qui propose d'associer les habitants à cette démarche.*

Q. / 16 Un participant, élu à Saint-Sébastien-sur-Loire, tient à faire remarquer que l'application de navigation Waze incite à passer, le matin, par le nord pour aller de l'autre côté du pont de Cheviré, et à passer, le soir, par le sud. Il demande si les travaux sur le périphérique se feront en même temps ou phasés les uns après les autres.

Réponse de la DREAL : l'objectif est de ne pas réaliser tous les travaux en même temps, mais bien de les phaser à différents horizons. Un comité technique et un comité de pilotage associant l'Etat, la Région, le Département et Nantes Métropole permettent de planifier les différents travaux à engager. A titre d'exemple, après les travaux réalisés entre la porte d'Orvault et la porte de Rennes et qui se sont terminés cette année, les travaux ont démarré sur la Porte de Gesvres. Pour rappel, les travaux pour l'aménagement du complexe de Bellevue sont prévus à horizon 2028.

## CONCLUSION PAR M. ALAIN VEY, MAIRE DE BASSE-GOULAIN

M. le Maire remercie l'ensemble des participants pour la qualité des échanges au cours de la réunion, ainsi que le maître d'ouvrage pour le travail accompli.

Il retient que le sujet dominant dans les échanges reste la liaison entre la RN249 et le périphérique sud. Il tient à rappeler que le dernier aménagement date de 2006 et il estime qu'à l'époque, la situation avait mal été appréhendée. Aujourd'hui, la sortie vers le périphérique s'effectue par deux ronds-points, et le transit passe par le centre du village des Vallées chaque jour, matin et soir. Il souligne par ailleurs l'afflux et la remontée importante de populations du secteur sud-est (Vallet, Loroux-Bottereau...) par la RN249 et qui contribue à la saturation de l'échangeur.

M. le Maire précise que la position municipale s'orientera de préférence pour les solutions 2 bis ou 3 bis qui, même si elles ne répondent que partiellement au problème, peuvent améliorer la situation.

Il note que l'autre sujet principal évoqué au cours du débat est celui des transports. Il rappelle avoir signalé lors de la concertation en 2016 la question de réaliser un lien transport entre le sud et le nord de l'agglomération. Un travail important doit être mené avec Nantes Métropole sur cet aspect. A son sens, le principe de relier le nord en passant par le centre de Nantes n'est pas une solution optimale.

Enfin, M. le Maire tient à remercier le secrétaire général de la préfecture de permettre aux élus locaux de s'impliquer dans le projet.

## CONCLUSION PAR M. ALAIN RADUREAU, GARANT CNDP

Un grand nombre de sujets ont été abordés au cours de la réunion et permettront d'enrichir la réflexion sur le développement, ou non, du projet.

Il remercie l'ensemble des participants présents pour la qualité des échanges.

Fin de la réunion publique.

# Relevé des contributions déposées sur les registres physiques

1

Dans ce nouvel Aménagement, il est souhaitable de mettre en place un couloir BUS afin que le BUS et le Nord puissent se rejoindre par des transports en commun sans passer par le Centre de NANTES. - Je pense à l'accès aux facultés pour les "SUDISTES" De même dans ces travaux ne pas oublier l'arrivée de la NANTES/CHOLET sur cette échangeur avec le flux de plus en plus imposant de véhicules sur cette RN249. -

le 15 Nov 2021

 Le Maire  
Alain VEV 

Si la variante 2 bis me semble la plus pertinente, <sup>2</sup> notamment par la mise en place d'un accès et d'une arrivée à 2x2 voies pour la RN249, et par l'aménagement d'une 3<sup>e</sup> voie depuis la piste de 5<sup>e</sup> Luce (N→Sud),

elle me semble bien qu'un projet "piste cyclable" sans discontinuité entre le Sud-ouest et le Nord-ouest n'est pas faux !  
celui même que des créations de piste figurent sur cette variante.

⇒ DEMANDE [relier la rue du petit chateaux et le Bd de Prairie de Pauves]

↳ et ainsi continuer ce que beaucoup attendent.

Autre point que permet cet aménagement en cascade :

↳ Projet = circulation fluide

↳ Ponton mise en place d'un couloir BUS  
circulaire sur le périphérique

J'appuie ici la remarque du maire à la page précédente.

Je profite de cet espace d'expression pour souhaiter que les ~~rapports~~ bords soient limités réellement à 80km/h et ne soient plus autorisés à doubler.

D. VIVATTELLE  
Princ Hamelin

le 26/11/21



Dans l'aménagement du complexe BELLEVUE, un des points majeurs pour les Goulainais sera la mise en œuvre d'un dispositif visant à supprimer l'important "bouchon" qui se forme le matin sur la Nantes-Chalet, au sud du Pont de Bellevue. La file pouvant remonter jusqu'au niveau de la route du Loroux.

Cette situation incite les gens à quitter la voie rapide, à abandonner les accès sur Nantes via le périphérique et à emprunter des voies secondaires sur notre commune qui deviennent complètement engorgées. (Route du Loroux, Rue du Grignon et de nombreuses voies du territoire communal)

Le projet actuel couvre un périmètre limité au périphérique et de nouveaux murs anti-bruit sont prévus.

Ce projet qui va mobiliser une énergie et des moyens financiers énormes devrait prendre en compte une demande ancienne des Goulainais. Il s'agit de la pose de murs anti-bruit sur la Nantes-Chalet pour protéger les habitants des Vallées, de l'île Chaland et du bourg de Basse-Goulaine. Car lutter contre le bruit au nord du Pont de Bellevue ne dispense pas de penser aux populations situées au sud voire à proximité du Pont.

La N249 étant un axe majeur au même titre que le périphérique.

le 12 décembre 2021



Christian DEBORD  
1<sup>er</sup> Adjoint au Maire  
Basse-Goulaine

Place CORNET. 19 Rue de l'Indépendant  
44450 St Julien de Concelles

Bonjour

Le 24 mai 2016 en Réunion Publique à Basse Goulaine j'ai fait la parole pour présenter mon étude technique sur les bouchons de Bellevue, l'étude de 2012 est totale opposition avec la concertation de 2016 Aménagement du Complexe de Bellevue, opposition à l'ajournement de l'ouvrage aval à 3 voies sans N.S. projet obsolète qui ne tenait compte de l'évolution du trafic Routier

Source: Périphérique de Nantes Définition du fait d'aménagement

= Compte rendu réunion publique du 24 mai 2016 à Basse Goulaine page 13/17 G13 R13

En 2020 mon projet a évolué Pont aval N.S. Intégrant une piste cyclable, une piste piétonne avec Belvédère pour amateurs de la nature et de belles photos

Aujourd'hui mon projet a encore évolué avec trois variantes : 1 variant amont extérieur S.N. & variantes amont intérieure

Avec ses variantes adaptatifs en fonction de l'accroissement du trafic, l'ouvrage peut gérer les flux routiers du périphérique Nantais

L'étude du dossier de Synthèse Aménagement du Complexe de Bellevue Périphérique de Nantes

5  
Nantes Concertation 15 Novembre et 22 Décembre 2021  
Après une gabegie avec les ouvrages P11C ter P5 16bis la création de P11C ter a créé un désordre de la circulation dans les deux sens ce pendant la durée de sa réalisation Dans une première phase les ponts P113bis et P112bis ne sont pas une nécessité le P113 avec ses deux voies répond amplement au flux routier, l'accessibilité à la piste cyclable du Pont aval ne posant aucun problème. Si la société P113 empiète la bécotille de mon projet le pont P112bis n'a pas de raison d'être

Je demande que mon projet ce 11<sup>ème</sup> projet fasse l'objet d'un débat contradictoire

Projet visible sur le site Facebook. Place CORNET

St Basse Goulaine le 22 décembre 2021



Avant de lancer ma provocation permettez moi de vous signaler que j'ai moi-aussi une automobile (une Stellantis 307 utilitaire rouge) et que je dois hélas m'en servir quand je souhaite aller de Saint Sébastien à Carquefou ou à Sainte Luce (car les temps de parcours en transport collectif sur ces parcours y approchent une heure trente )

Mais vraiment Mmes, Mms les élu(e)s Mmes et Mms les technicien(ne)s si vous voulez empêcher les embouteillages sur le boulevard improprement appelé périphérique supprimez d'abord le boulevard périphérique sans chercher à élargir sans fin le goulot de la bouteille.

Des villes tout aussi « intelligentes » si attellent comme Séoul qui rase des autoroutes, comme ces cités de la Megalopolis américaines qui commencent à imposer le co-voiturage sur leurs « subways » qui nous servent à moment donné de modèle.

Nantes même où le cours des Cinquante otages était il y a trente ans la « deux fois trois voies » dont vous rêvez ce soir. Où aussi depuis 2006 la pénétrante sud partage la place avec un « busway » qui doit transporter à vue de nez quatre fois plus de « commuters » par jour que les autos qui venaient alors des Sorinières ou de Vertou.

D'autres militants de mon association et du collectif transport ont respectueusement rempli votre cahier des charges. Mais je persiste à dire que la traversée de la Loire reste à penser dans sa globalité de Couëron à Ancenis et qu'elle mérite mieux que les seules bétonnières avec par exemple sur notre seul quart sud-est :

- des trams-trains diamétralisés entre Clisson et Nort sur Erdre dans le cadre du service *extra* métropolitain dont Mmes Morançais et Roland n'ont semble-t'il pas entendu parler
- l'extension de notre toute proche ligne 60 entre Basse Goulaine et Doulon ou mieux Haluchère ou Chantrerie) sur une bande qui lui serait réservée ainsi qu'aux autocars Aleop.

Dans quinze ans vous y réfléchirez ou peut-être sous la pression de l'urgence climatique vous les inaugurerez. J'en réclamerai si je suis vivant le copyright car mes propositions qui commencent à agaçonner la salle ne sont absolument pas hors sujet.

Je vous remercie.

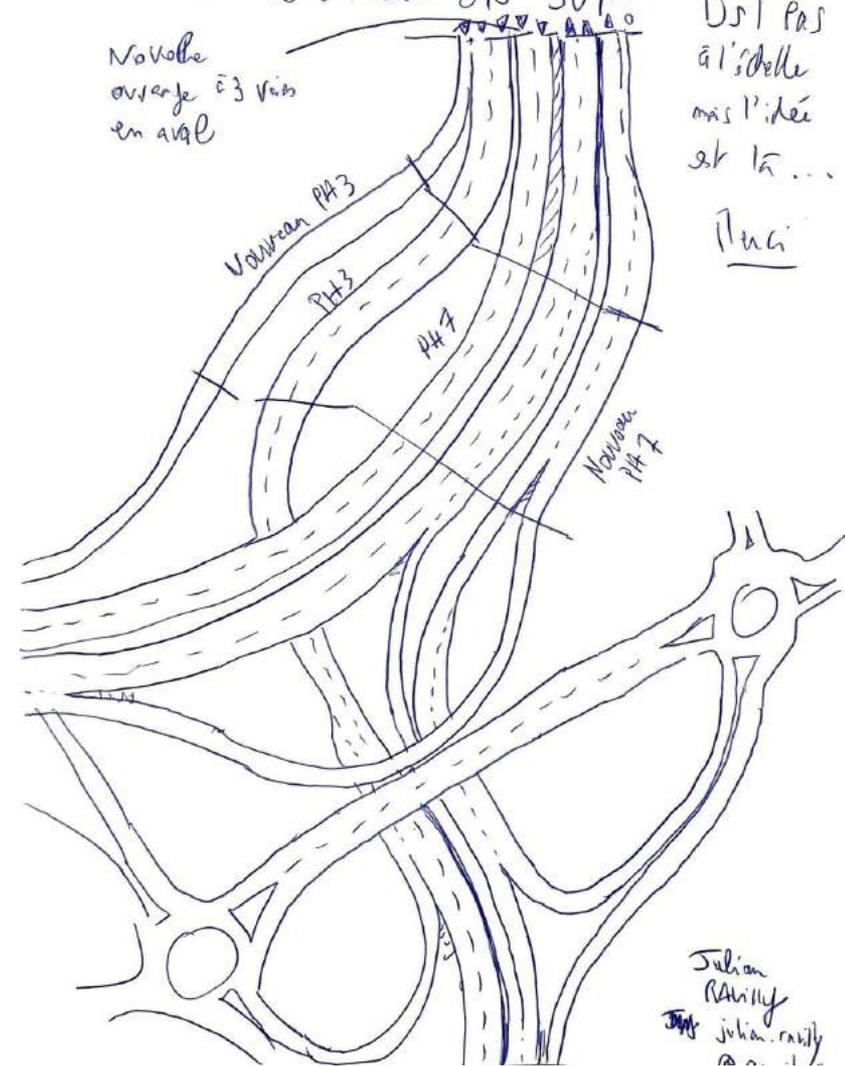
Jean Bernard Lugadet

ANDE : association nantaise déplacements environnement

FNAUT Pays de la Loire : association des usagers des transports

La commande publique initiale portait sur le problème de saturation du trafic. L'arrivée des variantes de "secours" bis laisse entrevoir un espoir que l'état prisme en considération la pénétance de chab. Seulement, on constate une très grande différence de travail pour trouver des solutions de fluidification. Les variantes Bis sont pauvres me font que repasser les problèmes du passage de 2 voies à 1 voie en circulation sur le PA 7 bis (manuel ouvrage d'art qui va impacter la phase d'act de façon très importante). De plus le problème de "shunt" au début du giratoire ne disparaîtra pas! Vous avez bien travaillé pour le sens nord-sud avec dans tous les cas (voies 1 ou 2 ou 3) résolu le bouchon du sens et même maternel du giratoire. Il faut aussi faire d'act par le sens Sud-Nord. Je sais qu'il est impossible de créer un autre pont en amont à cause du village de Bellevue. Par conséquent optimiser le plus possible les 3 voies en séparant

les flux le plus possible bien avant le giratoire  
 Retrouver les Variantes Bis Supl



Bonjour,

22 NOV. 2021 1

la 3 bis me permet la ⊕ efficace avec 2  
voies pour l'entrée/sortie chabot.

elle est aussi celle qui limitera le plus les  
bouchons avec le ⊕ de voies.

--- j'espère qu'il y aura d'autres rebours.

Merci pour le dossier d'informations <sup>très</sup> utile pour se  
faire l'idée du projet.

Cordialement  
Leticia LOREE

24 NOV. 2021

24 NOV. 2021

Bonjour

Nous sommes toujours en attente de nouvelles  
d'information sur le village de Bellevue, pour visiter  
les habitants du village à l'enquête, et ce malgré  
un avis favorable de la DREAL

Association la Bellelucienne

M. GORRENEUF



Bayeux -

25 NOV. 2021 2

grande qualité des dessins mais absences

1) Pas d'analyse de la musique sonore -  
situation actuelle et impact sur les  
différents variables avec ~~les~~ dans les  
murs anti-bruit

2) Piste cyclable aucune analyse de la  
confiance ~~entre~~ le port de Sables-Luce et  
le port d'Arfeu.

x pas de liaison ~~général~~  
avec la voie le long de la ligne vers Nantes

3) Indicateur des niveaux de la terre  
en fonction des marées et des flux du fleuve  
Il n'est pas prévu sur les piles du pont une  
mesure accessible au public

4) Nouveau rôle de l'histoire des  
différents états de l'aménagement de  
site ... ~~le~~ pont est récent (vers 1970)  
il serait ~~il~~ important de préciser l'état  
initial du site et son évolution progressive

T. Celsa

Association Au Bord de Fleuves

Relevé des contributions  
déposées sur le registre  
dématérialisé  
(site [pont-bellevue.fr](http://pont-bellevue.fr))

**Observation n°352 (Web)**

Par François-Xavier d'Horrer

Déposée le 22 décembre 2021 à 23h54

Bonjour,

Les propositions incluant le raccordement 2 voies de la RN249 au périphérique semblent les mieux à même d'absorber les volumes de trafic croissants en Sud Loire. Le nouvel ouvrage de franchissement est parfait.

**Observation n°351 (Web)**

Par Shifters The

Déposée le 22 décembre 2021 à 23h52

L'État, représenté par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) des Pays de la Loire, le maître d'ouvrage, engage une concertation préalable du 15 novembre au 22 décembre 2021, sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public.

Selon le site internet de la consultation , « Le projet d'aménagement du complexe de Bellevue a pour objectif de résorber les congestions et d'améliorer les conditions de circulation sur le périphérique nantais. Les études d'opportunité ont permis de définir cinq variantes d'aménagement, qui prévoient pour chacune d'entre elles la construction d'un nouvel ouvrage de franchissement de la Loire. »

Dans ce contexte, nous, bénévoles membre des Shifters, souhaitons contribuer à la concertation en donnant notre avis sur la prise en compte des enjeux énergie-climat en lien avec la concertation. Cet avis se décline en trois temps. La première partie présente une analyse des émissions de gaz à effet de serre estimées pour le projet par la concertation, puis une revue des recommandations de différents organismes sur la question. Ensuite, une revue critique des hypothèses de la modélisation du trafic est présentée. Enfin, ce rapport propose sa propre estimation des émissions de gaz à effet de serre.

Vous souhaitant bonne réception,

The Shifters, groupe local de Loire-Atlantique



Décembre 2021

## Avis sur la concertation publique du complexe de Bellevue à Nantes



### Résumé

Dans le cadre de la concertation du complexe de Bellevue, le présent avis étudie la prise en compte des enjeux énergie-climat et formule des propositions et des estimations là où certains éléments semblent manquer.

L'Accord de Paris sur le climat fixe comme objectif à la France de réduire ses émissions de gaz à effet de serre de l'ordre de 5% par an. Avant chaque décision engageant le long terme, il est donc nécessaire de procéder à une analyse comparée des émissions induites et évitées. Avec 31% des émissions de gaz à effet de serre territoriales de 2019, et des infrastructures qui sont là pour le siècle, le secteur des transports est emblématique de ce besoin.

Cependant, la présentation de la concertation du complexe de Bellevue n'expose pas de bilan d'émissions de gaz à effet de serre (GES) de la construction et de l'usage de l'infrastructure. Il y est pourtant affirmé sans en faire la démonstration : « Le projet engendre une diminution des émissions de gaz à effet de serre, par rapport à la situation de référence ».

Les recommandations de la SNBC, de l'ADEME, du CEREMA, du BRADDET, et de l'Autorité Environnementale insistent sur l'importance de la prise en compte des émissions induites par un tel projet d'infrastructure routière. Elles ne semblent pourtant pas avoir été considérées par la présentation de la concertation.

Une estimation présentée dans le présent rapport des émissions de GES du projet modélisant le trafic induit aboutit au graphique ci-dessous.

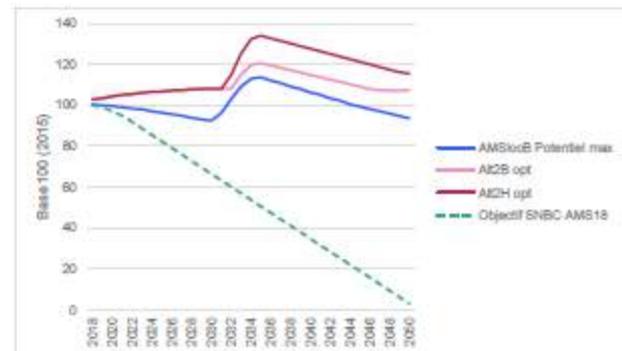


Figure 1 - Différentes trajectoires d'émissions de GES relatives au projet d'aménagement du Port de Bellevue mis au regard des "objectifs climat"

Les courbes en trait plein représentent l'enveloppe de l'évolution modélisée des émissions de GES. La courbe en pointillés représente une trajectoire d'émissions alignée avec la Stratégie nationale bas carbone.

Si nous avons l'objectif partagé de faire baisser les émissions de gaz à effet de serre, est-ce alors pertinent de mettre en chantier des infrastructures qui nous conduisent à l'inverse ?

En plus d'être vertueux pour le climat, les alternatives à la voiture individuelle (transports en commun, covoiturage, vélo, etc.) protègent des incertitudes sur l'approvisionnement futur en pétrole et sur la volatilité de son prix. Ces raisons sont suffisantes pour s'atteler au défi de la sobriété des transports sans attendre.

## Comité de rédaction

### Auteurs

Florent FONTAINE (Bénévole membre des Shifters)  
Joelynn LE JEUNE (Bénévole membre des Shifters)  
Alix LE PELTIER (Bénévole membre des Shifters)  
Xavier POILLOT (Bénévole membre des Shifters)

### Rellecteurs

Léa GOLFIER (Bénévole membre des Shifters)  
François PEYRET (Bénévole membre des Shifters)

## Liste des abréviations

ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
AE	Autorité environnementale
CEREMA	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
GES	Gaz à effet de serre
HCC	Haut conseil pour le climat
PCAET	Plan climat-air-énergie territorial
SNBC	Stratégie nationale bas carbone
SRADDET	Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires

## Table des matières

1. CONTEXTE .....	7
a. Urgence climatique .....	7
b. Emissions du secteur des transports .....	8
c. Objectifs de la SNBC .....	10
d. Approvisionnement pétrolier .....	11
2. CONCERTATION ET GES .....	12
a. Eléments de la concertation en lien avec les émissions de GES .....	12
Dossier de concertation .....	12
Analyse multicritères .....	13
Avis des auteurs .....	13
b. Orientation de la SNBC .....	13
c. Orientation du SRADDET .....	14
Objectif 14 .....	14
Rapport d'évaluation environnementale .....	15
d. Avis de l'Autorité environnementale .....	17
3. REVUE CRITIQUE DE MODELISATION DE TRAFIC DANS LA CONCERTATION .....	18
a. Analyse de risque du CEREMA .....	18
b. Effet de trafic induit .....	21
Préconisations du CEREMA .....	22
Préconisations de l'ADEME .....	22
Préconisations de l'Autorité Environnementale .....	23
Synthèse .....	24
4. ESTIMATION DES EMISSIONS DE GES .....	25
a. Emissions lors de la construction du projet .....	25
Périmètre .....	25
Méthodologie .....	25
Hypothèses .....	26

Résultats .....	29
b. Emissions lors de l'utilisation du projet .....	29
Descriptif de l'analyse .....	29
Résultat de l'analyse .....	32
CONCLUSION .....	35

# 1. Contexte

## a. Urgence climatique

Le rapport annuel 2020 du Haut conseil pour le climat<sup>2</sup> présente les résultats d'une enquête d'opinion. Celle-ci indique que 73% des sondés sont inquiets concernant les effets du changement climatique sur leur vie dans les 10 prochaines années. Plus encore, 81% des sondés estiment urgent d'agir contre le réchauffement climatique (88% chez les 18-24 ans).

Êtes-vous confiant(e) ou inquiet(e) concernant les effets du changement climatique sur votre vie... ?



Figure 2 – Êtes-vous confiant(e) ou inquiet(e) concernant les effets du changement climatique sur votre vie ?

Selon vous est-il urgent d'agir en matière de réchauffement climatique ?

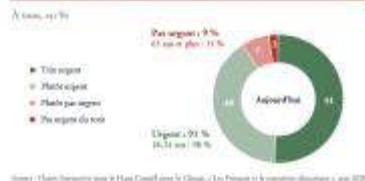


Figure 3 – Selon vous est-il urgent d'agir en matière de réchauffement climatique ?

<sup>2</sup> Haut conseil pour le climat. (2020). « Raccourcir le cap, relancer la transition », rapport annuel 2020, juillet 2020. [https://www.hautconseilclimat.fr/wp-content/uploads/2020/07/hcc\\_rapport\\_annuel-2020.pdf](https://www.hautconseilclimat.fr/wp-content/uploads/2020/07/hcc_rapport_annuel-2020.pdf)

## b. Émissions du secteur des transports<sup>3</sup>

Le secteur des transports est le premier contributeur aux émissions de gaz à effet de serre territoriales françaises avec une part de 31% en 2019, soit 136 Mt eqCO<sub>2</sub>. Ce secteur a connu la baisse d'émissions relatives la plus faible depuis l'année 2000, restant proche de 140 Mt eqCO<sub>2</sub> (-5%, bien moins que les autres secteurs entre -11% et -40%)<sup>4</sup>.

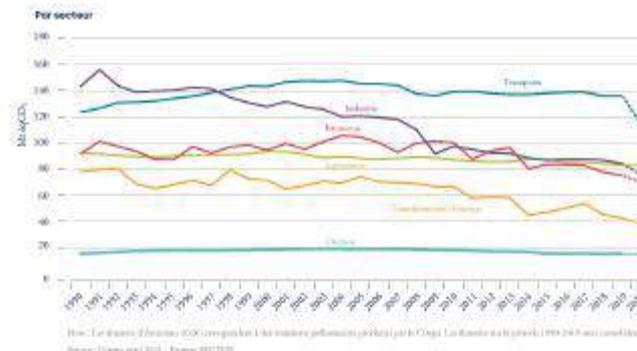


Figure 4 – Évolution sectorielle des émissions de gaz à effet de serre de la France depuis 1990 (hors UTCATF)

<sup>3</sup> Haut conseil pour le climat. (2021). « Renforcer l'atténuation, engager l'adaptation », rapport annuel 2021, juin 2021. [https://www.hautconseilclimat.fr/wp-content/uploads/2021/08/HCC\\_rapport\\_annuel\\_0821.pdf](https://www.hautconseilclimat.fr/wp-content/uploads/2021/08/HCC_rapport_annuel_0821.pdf)

<sup>4</sup> Clipes, avril 2021 - Format GECTEN. <https://www.clipes.org/fr/telechargements/>

L'évolution des déterminants structurels des émissions associées ces dernières années s'inscrit dans les tendances historiques de plus long terme : les distances parcourues et tonnes transportées augmentent, compensées par des gains en efficacité énergétique et une réduction du contenu carbone de l'énergie, le report modal jouant un rôle négligeable (transport de voyageurs) ou défavorable (transport de marchandises).

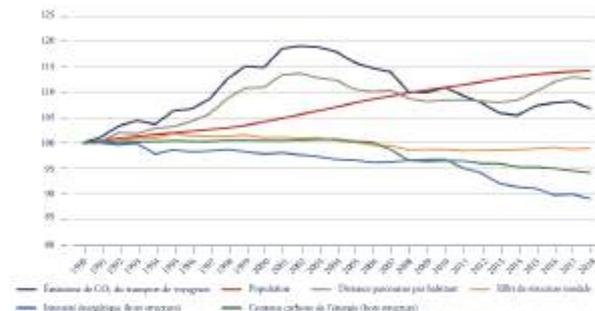


Figure 5 – Décomposition de l'évolution des émissions de CO2 du transport de voyageurs en France

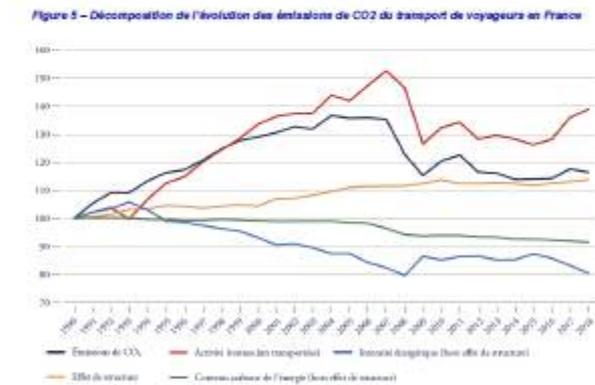


Figure 6 – Décomposition de l'évolution des émissions de CO2 du transport de marchandises en France

### c. Objectifs de la SNBC

La Stratégie nationale bas carbone (SNBC) décrit la feuille de route de la France pour conduire la politique d'atténuation du changement climatique. Elle donne des orientations pour mettre en œuvre la transition vers une économie bas-carbone dans tous les secteurs d'activités.

Le respect de la trajectoire SNBC pour le secteur des transports nécessite une forte accélération du rythme de réduction des émissions. Le premier budget carbone sectoriel sur la période 2015-2018 a été dépassé de 43 Mt éqCO2. Pour l'année 2019, la part annuelle indicative attribuée au secteur par la SNBC 2 a quant à elle été dépassée de 2,8 Mt éqCO2. Alors que la SNBC vise un rythme de réduction annuelle situé entre 3 Mt éqCO2 et 4 Mt éqCO2 sur la période 2021-2030, il n'a été que de 0,7 Mt éqCO2/an sur la période du premier budget carbone. Une multiplication du rythme de réduction par cinq est donc nécessaire pour respecter la trajectoire SNBC.

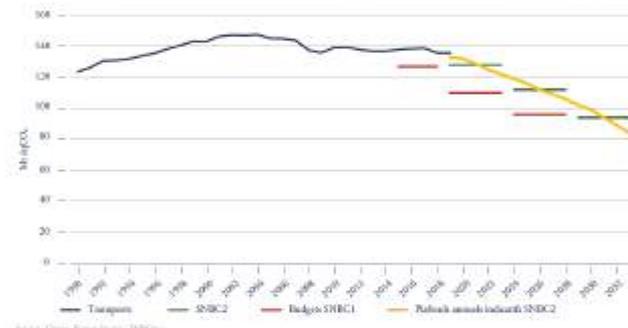


Figure 7 – Émissions du secteur des transports en France depuis 1990 et trajectoires SNBC

## d. Approvisionnement pétrolier

The Shift Project a publié en 2021 une étude sur les perspectives d'approvisionnement en pétrole de l'Union Européenne<sup>5</sup>. Cette étude conclut au risque très probable de baisse de production des pays fournisseurs de 10% à 20% dans le courant de la décennie 2030 par rapport à 2019.

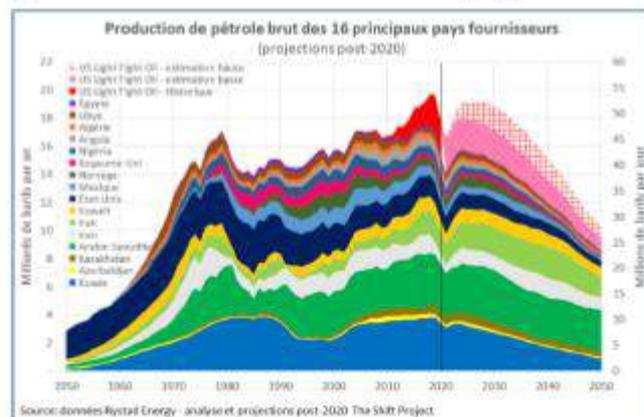


Figure 6 - Production de pétrole des 16 principaux pays fournisseurs de l'UE (projections post-2020)

Selon le document de travail du Plan de transformation de l'économie française du Shift Project<sup>6</sup>, en cas de baisse subie de l'approvisionnement pétrolier, seuls les habitants urbains dont le travail se situe également dans l'urbain peuvent maintenir leur mobilité dans une mesure décente. Le reste de la population est contraint de réduire ses déplacements, y compris pour aller au travail. Envisager un avenir résilient implique donc une mobilité fondée sur des modes de transports sobres et reposant dans une moindre mesure sur l'approvisionnement en pétrole.

<sup>5</sup> The Shift Project, Approvisionnement pétrolier futur de l'Union Européenne - état des réserves et perspectives de production des principaux pays fournisseurs, Mai 2021, [https://theahfproject.org/wp-content/uploads/2021/05/Approvisionnement-petrolier-futur-de-lUE\\_Shift-Project\\_Mai-2021\\_BYNTHRESE.pdf](https://theahfproject.org/wp-content/uploads/2021/05/Approvisionnement-petrolier-futur-de-lUE_Shift-Project_Mai-2021_BYNTHRESE.pdf)

<sup>6</sup> Etat d'avancement du PTEF (voies globales v1), document de travail, mobilité quotidienne, 2020, <https://theahfproject.org/wp-content/uploads/2021/04/TSP-PTEF-V1-F-L-Mobilité-Q.pdf>

## 2. Concertation et GES

### a. Éléments de la concertation en lien avec les émissions de GES

La concertation publique expose un ensemble de documents formant le dossier de présentation du projet<sup>7</sup>. Ces documents ont été parcourus afin d'étudier la prise en compte des enjeux énergie-climat. Les éléments ci-dessous résument la compréhension des auteurs, qui peuvent être passés à côté de certaines informations au vu de la taille du dossier.

#### Dossier de concertation

Dans le dossier de concertation<sup>8</sup>, le paragraphe intitulé « Sur les gaz à effet de serre » (page 41) mentionne que « Le report de véhicules du réseau routier intra-périphérique vers la RN844 devrait conduire à une baisse des distances parcourues. En effet, sans la réalisation des aménagements, certains usagers réalisent un déplacement plus long pour éviter la congestion. Ainsi, avec un nouvel aménagement, et grâce à la diminution des distances parcourues, les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) seraient contenues ».

Le tableau de la page suivante (page 42) du même dossier confirme la précédente affirmation en donnant la même note positive « + » à l'ensemble des variantes.

CRITÈRES	SOLUS CRITÈRES	0	1		2		3		4	
			1	2	1	2	1	2		
ÉMISSIONS DE GES	Effet sur le trafic et l'état des habitations	+	+	+	+	+	+	+	+	+
QUALITÉ DE L'AIR	Effet sur l'exposition des populations	+	+	+	+	+	+	+	+	+
GAZ À EFFET DE SERRE (GES)	Emissions de GES	+	+	+	+	+	+	+	+	+

0 (bleu) 1 (vert) 2 (jaune) 3 (orange) 4 (rouge)

Figure 9 - Tableau extrait du dossier de concertation relatif aux GES

<sup>7</sup> <https://www.port-bellevue.fr/documents>

<sup>8</sup> <https://www.port-bellevue.fr/documents/legaler/Documents/leg/2020/Dossier%20de%20la%20concertation%20du%20complexe%20de%20Bellevue>

Il n'a été trouvé nulle part dans le dossier de présentation du projet de justification quantifiée d'une éventuelle réduction des émissions de GES liées au projet. Il semble que seule l'affirmation d'une réduction des distances parcourues justifie cette affirmation.

## Analyse multicritères

L'analyse multicritères<sup>8</sup> du dossier des études d'opportunité mentionne au paragraphe 3.5.3 intitulé « Effets sur les gaz à effet de serre » :

« Les émissions de gaz à effet de serre issues des véhicules sont dépendantes des flux de trafics et des vitesses des véhicules. Les différences de trafics projetés entre les variantes sont faibles. La méthode COPERT utilisée pour l'estimation des émissions de gaz à effet de serre, s'appuie sur les vitesses moyennes des flux de véhicules. En l'occurrence les vitesses réglementaires des flux routiers utilisés dans le cadre de l'étude, ne diffèrent pas non plus significativement selon les variantes. Aussi les variantes ne présentent pas de singularité en termes d'émissions de gaz à effet de serre au regard de la situation actuelle et de la situation au fil de l'eau sans le projet. A l'échelle du domaine d'étude, les émissions de gaz à effet de serre s'élèvent à environ 168 tonnes équivalent CO<sub>2</sub> par jour. »

Ce paragraphe affirme que les variantes étudiées engendreraient des émissions de GES du même ordre de grandeur. Le nombre de 168 tonnes de CO<sub>2</sub> par jour est donné sans que le périmètre et les hypothèses soient explicités, rendant cette information inexploitable.

## Avis des auteurs

Le dossier de présentation du projet affirme, sans en exposer la justification quantifiée, que le projet réduirait les émissions de GES par rapport au scénario de référence. Cette affirmation est basée sur l'hypothèse que les distances parcourues seraient réduites, sans non plus apporter de quantification.

Par ailleurs, cette hypothèse suggère que le trafic induit n'est pas pris en compte. Cet aspect est discuté plus en détails dans la suite du rapport.

Les paragraphes suivants explorent les recommandations de la SNBC, du SRADDET et de l'Autorité environnementale relatives à la quantification des émissions de GES dans le cadre d'un projet d'infrastructures routières

## b. Orientation de la SNBC

La stratégie et les budgets carbone sont juridiquement opposables pour le secteur public, principalement par un lien de prise en compte. L'obligation de prise en compte impose de « ne pas s'écarter des orientations fondamentales sauf, sous le contrôle du juge, pour un motif tiré de l'intérêt de l'opération et dans la mesure où cet intérêt le justifie » (CE, 9 juin 2004, 28 juillet 2004

<sup>8</sup> [https://www.pont-bellevue.fr/document/regalar/DocumentRegalar0222254\\_Y\\_%20Analyse%20multicritere%20SNBC%20](https://www.pont-bellevue.fr/document/regalar/DocumentRegalar0222254_Y_%20Analyse%20multicritere%20SNBC%20)

et 17 mars 2010). Il en découle principalement que la SNBC ne peut être ignorée et que les écarts ont vocation à être explicités et argumentés.

La révision de la SNBC de 2020 (dite SNBC2<sup>10</sup>) recommande dans son orientation T5 intitulée « maîtriser la hausse de la demande de transport » (pages 84-85) :

« Prendre en compte les impacts en termes de trafics générés par tout nouveau projet d'infrastructure dans les décisions publiques dans une optique de "bilan carbone global" (construction/exploitation/maintenance) cohérent avec les politiques climatiques. »

Cette orientation affirme l'importance de la présentation d'un bilan carbone pour tout nouveau projet d'infrastructure et s'applique donc au projet du complexe de Bellevue. A ce titre, le dossier de présentation de la concertation ne prend pas en compte l'orientation de la SNBC.

## c. Orientation du SRADDET

Le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) est un document de planification stratégique, prospectif et prescriptif, qui fixe des objectifs de moyen et long terme pour le territoire régional. Il couvre de nombreux domaines, notamment celui de l'intermodalité et le développement des transports, et celui de la lutte contre le changement climatique.

### Objectif 14

L'objectif 14 du rapport du SRADDET<sup>11</sup> (page 97), intitulé « Assurer la connexion nationale et internationale de la région au moyen d'infrastructures de transport adaptées » recommande d'une part :

« Accélérer la fluidification du périphérique nantais »

Et d'autre part :

« L'ensemble de ces objectifs devront être traduits en intégrant l'impératif d'un développement plus soutenable. Les questions de sobriété foncière, de limitations des consommations énergétiques et du traitement des déchets (issus des chantiers de TP notamment) sont ici particulièrement concernées. »

Le projet du complexe de Bellevue a certes pour objectif de répondre à la fluidification du périphérique nantais, mais la question de la limitation des consommations énergétiques n'est pas abordée par les documents de présentation.

<sup>10</sup> [https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/2020-03-26\\_MTEES\\_SNBC2.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/2020-03-26_MTEES_SNBC2.pdf)

<sup>11</sup> Rapport Objectif SRADDET Pays de la Loire, version août de projet 1712000

La synthèse du scénario de référence de la stratégie française pour l'énergie et le climat (SNBC et PPE)<sup>12</sup> mentionne qu'en 2030, 76% des voitures du parc roulant seront encore thermiques.

Par conséquent, la question énergétique est et restera étroitement liée à celle des émissions de GES tant que les transports seront largement carbonés, ce qui sera encore le cas pendant la décennie 2030. Par conséquent et dans le cadre du projet du complexe de Bellevue, la question énergétique doit être traitée conjointement à celle des émissions de GES. Les documents de présentation de la concertation étudient ces aspects, et ne couvrent pas l'objectif 14 du SRADDET.

### Rapport d'évaluation environnementale

En lien avec l'objectif 14 mentionné ci-dessus, le rapport d'évaluation environnementale du SRADDET<sup>13</sup> identifie son incidence sur le changement climatique et la consommation d'énergie (page 151, extrait ci-dessous) :

Tableau 1 - Atteinte la consommation d'énergie et réduire la production et la consommation d'énergie		
Objectifs	Niveau d'actions envisagé	Argumentaire
<b>C. Conforter le tissu existant et intervenir de façon ciblée</b>		
13	Incertain	
14	Nécessaire	
15	Nécessaire	

Tableau 1 – Tableau extrait de l'évaluation environnementale relatif à l'impact climatique des objectifs 13 à 15

Il est évalué que le développement de liaisons routières engendre des émissions de GES lors de leur construction et leur utilisation.

Le même document évalue l'incidence de la règle 11 « Itinéraires routiers d'intérêt régional » sur le changement climatique et la consommation d'énergie (page 196, extrait ci-dessous).

Tableau 2 - Atteinte la consommation d'énergie et réduire la production et la consommation d'énergie			
Objectifs	Niveau d'actions envisagé	Argumentaire	Mesure DC
<b>2. Transports et mobilités</b>			
9	Possible		
10	Possible		
11	Nécessaire		
12	Possible		
13	Possible		

Tableau 2 – Tableau extrait de l'évaluation environnementale relatif à l'impact climatique des règles 9 à 13

De nouveau, il est souligné que de nouvelles infrastructures routières engendreront des émissions de GES.

Le rapport d'évaluation environnementale conclut (page 241) :

« Comme il avait été évoqué dans l'état initial, les émissions de GES du territoire par habitant sont sensiblement plus élevées dans les Pays de la Loire qu'en France. Ces émissions sont notamment dues à l'activité agricole, aux transports ou l'habitat. Dans ces domaines à forte empreinte carbone de nombreuses mesures de réduction d'émission de GES sont prises : lutte contre l'autosolisme, développement des modes actifs et des systèmes de motorisations alternatifs, rénovation thermique de l'habitat... Néanmoins, il est important de préciser que quelques objectifs (exemple : 14, 16) et règles (exemple : 11) ont des impacts négatifs sur cet enjeu. En effet, le développement des aéroports et le renforcement des liaisons routières engendrant des émissions de GES lors de la construction et de l'utilisation de ces infrastructures. »

L'évaluation environnementale souligne à plusieurs reprises les émissions de GES liées à un projet d'infrastructure routière comme celle du projet du complexe de Bellevue. En contradiction, les documents de la concertation affirment l'inverse sans justification quantifiée.

<sup>12</sup> Synthèse du scénario de référence de la stratégie française pour l'énergie et le climat, Stratégie nationale bas carbone (SNBC) et Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE), Direction Générale de l'Énergie et du Climat, 01/01/2020

<sup>13</sup> SRADDET Pays de la Loire, Annexe 1, Rapport d'évaluation environnementale



(population, augmentation du trafic lié à l'aéroport, impacts Covid 19, ...) n'ont pas été considérées comme ayant un impact significatif sur la modélisation du trafic.

Quatre scénarios de référence alternatifs ont été calculés à partir d'hypothèses prospectives différentes de celle du référentiel initial :

- **Référentiel Alternatif AMS Local** : PIB moyen et comportements de mobilité favorables
- **Référentiel Alternatif 1** : PIB bas et comportements de mobilité favorables
- **Référentiel Alternatif 2** : PIB bas et comportements de mobilité défavorables
- **Référentiel Alternatif 3** : PIB haut et comportements de mobilité défavorables

Le Référentiel Alternatif AMS Local est basé sur le scénario « Avec Mesures Supplémentaires » de la SNBC.

	Ref Init	Ref Alt AMS Local	Ref Alt 1	Ref Alt 2	Ref Alt 3
Taux de croissance annuel moyen de la demande (TCAM) PL	1,4%	0,4%	0,0%	0,0%	2,0%
Taux de croissance annuel moyen de la demande (TCAM) VL	1,2%	1,1%	0,7%	0,7%	1,4%
Croissance PIB (%/an)	1,7%	1,5%	1,0%	1,0%	2,0%
Croissance du taux d'occupation 2015-2035	10%	10%	10%	1,6%	1,6%
Croissance Part modale Transports en Commun 2015-2035	10%	10%	10%	0%	0%
Croissance Part modale Vélo 2015-2035	300%	300%	300%	0%	0%
Part Télétravail en 2035 (% des trajets travail)	4%	4%	6%	0%	0%
Étalement des pointes	25%	25%	25%	0%	0%

Tableau 3 – Hypothèses du référentiel initial et des référentiels alternatifs

Une modélisation des flux pour les 5 scénarios de référence nous montre une augmentation du trafic suite à l'échec des politiques de mobilité. Les hypothèses macro-économiques ne semblent pas quant à elle avoir d'influence significative.

		RefInit	RefAltAMSLocal	RefAlt1	RefAlt2	RefAlt3
HPM	VL INT	-9%	-9%	-11%	11%	11%
	VL ECH TRA	32%	21%	25%	32%	30%
	PL INT	41%	11%	1%	41%	63%
	PL ECH TRA	30%	3%	0%	30%	47%
	TV	-5%	-6%	-8%	13%	14%
HPS	VL INT	9%	9%	10%	11%	11%
	VL ECH TRA	30%	29%	23%	30%	33%
	PL INT	41%	11%	1%	41%	63%
	PL ECH TRA	30%	3%	0%	30%	47%
	TV	-5%	-6%	-7%	13%	13%
24H	VL INT	2%	2%	2%	20%	20%
	VL ECH TRA	31%	29%	24%	31%	33%
	PL INT	41%	11%	1%	41%	63%
	PL ECH TRA	30%	3%	0%	30%	47%
	TV	-4%	-4%	3%	21%	22%

Tableau 4 – Croissance du trafic de 2015 à 2035: Référentiel initial et des Référentiels alternatifs

Pour la modélisation de l'évolution du trafic suite aux aménagements du complexe de Bellevue, la variante 3 (privilégiée par le maître d'ouvrage) a été retenue.

Il en résulte une comparaison des écarts de trafic, par différents secteurs de franchissement de la Loire, entre référence et projet selon les référentiels :

Franchissement	Sens	RefInit	RefAltAMSLocal	RefAlt1	RefAlt2	RefAlt3
Bellevue	Sud	2972	2516	2110	6910	4416
Thouars	Sud	-2112	-910	-710	-1450	-1020
Mauves	Sud	-426	-376	-296	-682	-734
IdN	Sud	-566	-502	-310	-766	-834
Chèvire	Sud	-588	-478	-510	-654	-738

Franchissement	Sens	RefInit	RefAltAMSLocal	RefAlt1	RefAlt2	RefAlt3
Bellevue	Nord	342	206	118	336	358
Thouars	Nord	-58	-14	8	-60	-68
Mauves	Nord	-26	-22	-2	-18	-30
IdN	Nord	-78	-48	-44	-62	-110
Chèvire	Nord	-4	-32	0	4	28

Tableau 5 – Écart de trafic TV 24H entre projet (VAR3) et référence à l'horizon 2035 selon les référentiels

Un report du trafic de l'ensemble des secteurs vers le complexe de Bellevue est observé, avec une variation des volumes de trafics captés et les origines de celui-ci selon les scénarios modélisés. Ce report étant du même ordre de grandeur selon les scénarios, le scénario de référence initial n'est donc pas remis en cause.

On remarque d'ailleurs que dans le cadre de cette étude le CEREMA, tout comme INGEROP, s'intéresse à l'effet des nouveaux aménagements sur la décongestion et non à l'évolution du nombre total de véhicules.

En additionnant les variations de flux au niveau des différents secteurs de franchissement de la Loire, on observe une légère augmentation générale du trafic.

	Ref Init	Ref Alt AMS Local	Ref Alt 1	Ref Alt 2	Ref Alt 3
Bellevue	2972	2536	2110	3916	4416
Thouaire	-1112	-910	-716	-1485	-1628
Mauves	-426	-376	-296	-582	-734
M/N	-586	-500	-316	-788	-954
Chevire	-588	-470	-510	-684	-758
<b>Total</b>	<b>+260</b>	<b>+278</b>	<b>+272</b>	<b>+577</b>	<b>+342</b>

Tableau E – Augmentation totale du trafic TV 2401 pour les secteurs de franchissement de la Loire dans le sens Nord-Sud

Cette variation correspond à moins de 1% du trafic Nord-Sud sur le pont de Bellevue de 2015, ce qui est très peu significatif et montre donc que ces modélisations ne prennent pas en compte les effets de trafic induit par la création de voies de circulation supplémentaires. Ces effets ont pourtant un impact direct sur le nombre de véhicules en circulation et se traduisent par des effets négatifs en termes d'émissions de gaz à effet de serre.

## b. Effet de trafic induit

Dans les années 2000 à Lyon, une réflexion a été lancée sur la requalification en avenue de la pénétrente urbaine de A43 qui représentait une barrière dans la ville. Le projet a abouti et les travaux furent terminés en 2011, réduisant significativement la capacité de trafic de cette axe pénétrant. Le CEREMA a conduit une étude postérieure aux travaux pour en estimer les impacts sur le trafic<sup>18</sup>, dans lequel il conclut :

*« Pour autant, les reports de trafic sur les autres axes ne se sont pas faits autant qu'attendu : seul un axe voit son trafic augmenter. Il faut aussi signaler une réduction du trafic sur l'A43 plus forte que celle modélisée initialement. Un report modal a bien été constaté, mais de façon peu significative. Au final, il semble qu'une partie des déplacements échappe à l'observation. »*

Ce phénomène qui « échappe à l'observation » (ou plutôt à la modélisation) du CEREMA a été abondamment documenté sous le nom de trafic évaporé ou déduit<sup>19</sup>. Son opposé, le trafic induit, correspond à l'augmentation du trafic suite à l'accroissement de la capacité d'une infrastructure de transport. Les paragraphes suivants exposent les préconisations de sa prise en compte par des organismes de référence.

<sup>18</sup> <https://docplayer.fr/70717409-Requalification-d-une-penetrente-urbaine-en-avenue-cas-de-l-autoroute-a43-a-lyon.html>

<sup>19</sup> The Conversation, 29 novembre 2021. [Rapport d'expertise des impacts sur les émissions de CO2](#)

## Préconisations du CEREMA

Le document de référence du CEREMA « Evaluation environnementale des projets d'infrastructures linéaires de transport<sup>20</sup> » regroupe un ensemble de recommandations méthodologiques et de règles à l'attention des praticiens (porteurs de projets et évaluateurs) afin qu'ils puissent au mieux intégrer l'environnement dans l'élaboration d'un projet d'infrastructures.

Dès la partie 2.4.1.A du document (page 75), le CEREMA introduit la notion d'effets induits parmi les effets indirects « qui résultent d'une action d'aménagement rendue possible ou opportune par la réalisation du projet étudié ». Il est ensuite précisé que ces effets étant liés à la création du projet, « Il [le maître d'ouvrage] lui appartient donc de les évaluer avec suffisamment de précision pour s'assurer que l'impact global ne provoque pas de dégâts qui ne soient pas compensables après qu'ils ont été réduits. »

La partie 2.4.5.E (page 97) se focalise ensuite sur les hypothèses de prévision du trafic en mentionnant que « les trafics induits permettent de prendre en compte la création de trafic liée à la nouvelle infrastructure et non intégrée selon le type de modèle utilisé [...]». Le trafic induit doit être précisé, quantifié et justifié. »

Pour terminer, le document met en avant un point de vigilance dans l'Annexe 1 (page 154) qui préconise de « limiter les émissions de gaz à effet de serre en lien avec l'exploitation du projet (favoriser les modes alternatifs, limiter le trafic induit et intégrer les évolutions technologiques, etc.) ».

On remarquera que, dans son analyse de risque menée dans le cadre du projet d'aménagement de Bellevue, le CEREMA ne suit pas ses propres recommandations. Dans un souci de cohérence, un alignement avec son document de référence sur l'évaluation environnementale des projets d'infrastructures linéaires de transport est donc nécessaire.

## Préconisations de l'ADEME

L'étude de l'ADEME « Mesure pour Modifier le Trafic Routier en Ville et Qualité de l'air extérieur<sup>21</sup> » a pour objectif d'établir l'état de l'art des connaissances des impacts sur la qualité de l'air du trafic routier.

Le volet 2 du rapport se focalise sur le trafic induit à travers plusieurs études de cas de réduction de la congestion et fluidification du trafic.

Une de ces études, détaillée en Annexe 13, porte sur 545 grandes zones urbaines (LUZ) dans pratiquement l'ensemble des pays qui appartiennent à l'Union européenne. Elle met en avant la « loi fondamentale de la congestion routière » selon laquelle l'augmentation de la capacité des infrastructures ne fait qu'accroître l'utilisation des véhicules. Le fait qu'après la construction

<sup>20</sup> CEREMA - L'évaluation environnementale des projets d'infrastructures linéaires de transport (2020)

<sup>21</sup> ADEME - Mesure pour modifier le trafic routier en ville et qualité de l'air extérieur (2020)

de nouvelles voies la congestion de trafic retrouve son niveau initial s'explique par un système d'équilibrage entre l'offre et la demande.

Ces conclusions reposent sur la thèse de Pasidis<sup>22</sup> qui a su déterminer l'élasticité entre la grandeur véhicules.km parcourus et les kilomètres de réseau routier dans ces 545 villes de l'Union européenne au cours de la période 1981-2001.

Ses résultats donnent une élasticité de l'ordre de 0,7 à 1, ce qui signifie que la construction des kilomètres du réseau routier supplémentaires n'a pas réduit réellement la congestion de la circulation automobile sur la période étudiée. En s'appuyant sur une publication de Michael L. Anderson<sup>23</sup>, Pasidis va même jusqu'à montrer l'effet bénéfique des transports en commun dans la réduction de la congestion.

Ainsi, en s'appuyant sur cette étude, l'ADEME conclut (Synthèse du rapport p16-17) que « l'effet bénéfique d'une augmentation de la capacité routière n'est que temporaire » et que « la création des voies de circulation supplémentaires, [va] toujours générer une nouvelle demande, appelée demande induite ». « L'accroissement des capacités ne peut résoudre la congestion de trafic et n'est pas une solution en soi ».

## Préconisations de l'Autorité Environnementale

Depuis 2009, l'AE a délibéré plus d'une centaine d'avis sur des projets d'infrastructures ou d'aménagements routiers. Dans sa note<sup>24</sup> sur les projets d'infrastructures de transport routières, elle établit un retour d'expérience et propose une revue critique de la qualité des évaluations environnementales de ces dossiers.

Parmi les pistes de progrès à explorer pour améliorer ces évaluations et leur place dans le processus de participation du public et d'autorisation des projets, l'AE pointe le fait que les études « ne prennent presque jamais en compte les trafics induits par la création ou la transformation de l'infrastructure. »

Il est noté qu'une « grande majorité des dossiers d'élargissements routiers ou autoroutiers produisent des études de trafic qui montrent que l'axe est actuellement congestionné mais font l'hypothèse que le projet n'entraînera aucune augmentation de trafic. Ces dossiers considèrent que l'élargissement n'entraînera aucun trafic induit, ce qui n'est quasiment jamais justifié ». Cette hypothèse apparaît d'autant moins crédible que les usagers utilisent massivement des systèmes de guidage évaluant en temps réel l'itinéraire le plus rapide en fonction de la saturation des différents axes.

<sup>22</sup> [Iain Pasidis - Urban transport externalities \(2017\)](#)

<sup>23</sup> [Michael L. Anderson - Subways, Bikes, and Buses: The Impacts of Public Transit on Traffic Congestion \(2014\)](#)

<sup>24</sup> [Note de l'Autorité Environnementale sur les coûts d'infrastructures de transport routières \(2019\)](#)

L'AE préconise donc d'intégrer aux dossiers des statistiques de retour d'expérience sur des aménagements similaires et de les comparer aux projections initiales figurant dans leurs études d'impact.

Le fait que le CEREMA, l'ADEME et l'AE préconisent la prise en compte du trafic induit montre qu'il doit absolument être pris en compte dans les modélisations des différentes variantes du projet d'aménagement du complexe de Bellevue. Les émissions de GES liées à ces effets doivent être estimées et présentées en toute transparence dans le dossier de consultation publique.

## Synthèse

Il est regrettable qu'aucun des scénarios de trafic modélisé n'intègre de rétroaction entre les modifications de l'infrastructure et la « demande » de mobilité routière. C'est une notion bien identifiée dans la littérature scientifique<sup>25</sup>, y compris comme une cause d'échec des tentatives de gestion du trafic<sup>26</sup> et des modélisations prospectives<sup>27</sup>.

Afin de prendre en compte le trafic induit dans les modélisations, l'AE préconise, dans la note mentionnée précédemment, l'utilisation de modèles de type « land use transport intégration » : Ces modèles se basent sur les comportements des agents (ménages, entreprises, etc.) et le fonctionnement des marchés. Ils sont adaptés en agglomération et pour les transports interurbains.

<sup>25</sup> [Hill, P. J. \(1996\). What is induced traffic?. Transportation, 23\(1\), 5-16.](#)

<sup>26</sup> [THE CONGESTION CON - How more lanes and more money equals more congestion](#)

<sup>27</sup> [Construzione Antonini, Basil Papantonio & Werner Ritzel \(2011\) Induced traffic prediction inaccuracies as a source of traffic forecasting failure. Transportation Letters 34, 293-294](#)

## 4. Estimation des émissions de GES

### a. Emissions lors de la construction du projet

#### Périmètre

Élément manquant du dossier de présentation du projet, le présent rapport estime les émissions de CO<sub>2</sub> liées à la construction du pont de franchissement de la Loire.

Cette annexe présente le calcul d'émissions de CO<sub>2</sub> de la construction de l'infrastructure routière. Les infrastructures suivantes sont prises en compte :

- Construction du pont
- Construction des voies d'accès

Sans informations complémentaires, les infrastructures suivantes ne peuvent pas être prises en compte :

- Ouvrages d'art périphériques comme les passages inférieurs, supérieurs, les ouvrages annexes et les rampes d'accès
- Bassins de rétention
- Canalisations et réseaux d'évacuations
- Aménagement des voies de maintenance et éventuelles clôtures
- Entretien (réfection des couches de surfaces, changement glissières accidentées, marquage)

#### Méthodologie

L'approche méthodologique se base sur le calcul des volumes puis des masses des matériaux de construction pondérés par des facteurs d'émissions de CO<sub>2</sub> par unités de masse.

La structure de la chaussée (uniquement pour la bande de roulement, le corps de chaussée étant constitué du pont) est définie par le catalogue des structures types chaussées neuves édition 1998<sup>28</sup>.

Les facteurs d'émissions sont issus de la base carbone de l'Ademe ainsi que de la base INIES.

Pour le béton de structure de l'ouvrage de franchissement de la Loire, une simulation de formulation a été réalisée avec le logiciel BETIe<sup>29</sup> édité par la FNBPE.

La structure du pont et son franchissement s'appuie sur les études de variantes présentées dans l'annexe 6 de la concertation. Les deux variantes les moins impactantes ont été étudiées.

#### Hypothèses

Sans indications précises mentionnées dans le projet, et en s'appuyant sur des compétences métiers de bénévoles, la structure suivante de chaussée a été retenue :

- Conditions de trafic cumulé TCID20 selon le catalogue des structures chaussées neuves édition 1998 = TC6
- Voie « VRNS » = Voie routière non structurante
- Conditions de sol « PF2 » : 50 à 150 MPa
- Composition :
  - Couche de roulement : béton bitumineux drainant (BBDR) – épaisseur 4 cm
  - Couche de surface : béton bitumineux à module élevé (BBME) – épaisseur 8 cm
  - Couche de base : Grave ciment GC3 – épaisseur 22 cm
  - Couche de fondation : Grave ciment GC3 – épaisseur 20 cm (non pris en compte pour le tablier mais valable pour les viaducs d'accès).
- Profil de travers (correspond à la coupe de la chaussée) :

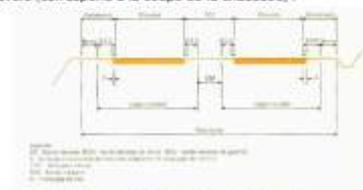


Figure 10 – Profil en travers à 2 x 2 voies

<sup>28</sup> <http://www.ademe.fr/fr/centre-ressources/culture/catalogue-structures-types-chaussees-neuves>

<sup>29</sup> <http://tra301308.cnh.net/ceoblan/presentation.html>



## Résultats

Les résultats suivants prennent en compte un "supplément d'émissions" lié au transport et à la mise en œuvre (perte) qui oscille entre 10 et 30% selon les matériaux (cf base ADEME).

Les émissions de CO<sub>2</sub> liées au transport et à la mise en œuvre des matériaux représentent pour les voiries (voies accès, échangeurs et voies supplémentaires) :

60 kgCO<sub>2</sub>/m<sup>2</sup> x 18600 m<sup>2</sup> de route x 1.10 (transport et mise en œuvre) = 1018 t éqCO<sub>2</sub>.

Auxquels il faut ajouter les émissions de CO<sub>2</sub> des 4 gislières métalliques (hors pont) :

280 kgCO<sub>2</sub>/m, soit 88 t éqCO<sub>2</sub>

Les émissions de CO<sub>2</sub> liées au transport et à la mise en œuvre des matériaux représentent pour le pont :

10 086 t éqCO<sub>2</sub> (variante C2 la plus faible)

Les émissions liées à l'artificialisation des sols de la surface correspondante aux 2 ha mentionnés dans le projet déduit de la surface de la voirie (2 ha) représentent :

180 t CO<sub>2</sub>/ha artificialisés, soit 380 t éqCO<sub>2</sub> émis pour 2 ha (hypothèse basse).

Le total du périmètre étudié représente donc l'impact carbone de 11877 t éqCO<sub>2</sub>.

## b. Emissions lors de l'utilisation du projet

### Descriptif de l'analyse

Les impacts principaux sur le climat d'une infrastructure routière sont en premier lieu ceux de l'usage. En effet, les émissions de gaz à effet de serre du transport routier sont avant tout constituées des émissions des véhicules qui le composent. Il nous apparaît donc indispensable dans une estimation de l'impact climatique d'un projet d'infrastructure d'y faire figurer les émissions relatives aux déplacements complets des véhicules que cette infrastructure accueille, autant que possible dans une logique d'analyse de cycle de vie.<sup>27</sup>

Pour réaliser cette estimation il faut donc avoir une idée du parc de véhicule roulant, des énergies primaires qui seront mobilisées pour les transports, de l'importance et de l'évolution du trafic sur le pont de Bellevue, de la longueur moyenne des trajets des véhicules constituant ce trafic, ainsi que de la réaction des utilisateurs potentiels à la nouvelle infrastructure.

<sup>27</sup> Par exemple pour un véhicule électrique cela inclut entre autres les émissions de fabrication du véhicule et les émissions de production de l'électricité.

Le dossier de la concertation publique constitué par les porteurs de projet ne permet en général pas d'éclairer ces différents points, car il s'intéresse bien plus aux questions de congestion qu'aux questions de trafic moyen.

Le présent rapport a donc dû avoir recours à des hypothèses issues de sources extérieures au dossier fourni par les porteurs de projet, et pour ce faire s'appuie au maximum sur des sources fiables.<sup>28</sup>

Par ailleurs l'affirmation présente dans le dossier de la concertation, selon laquelle le report de trafic depuis des trajets alternatifs plus longs aujourd'hui empruntés par les usagers pour éviter la congestion permettrait de faire baisser les émissions de GES, n'a pas été intégré à l'analyse. Cela pour deux raisons : il ne s'agit pas d'une affirmation quantifiée, et surtout cette affirmation est en désaccord avec la littérature scientifique trouvée sur le sujet.<sup>29</sup>

Pour maintenir le réchauffement climatique sous une valeur donnée, ce qui est important avant toutes choses, c'est de respecter un budget d'émission de GES (ou budget carbone) et donc il est beaucoup moins important de savoir à quel moment la neutralité carbone est atteinte que de surveiller la trajectoire que l'on prend pour y arriver.

Le détail de la méthodologie utilisée pour modéliser les trajectoires d'émissions et les impacts associés au projet est disponible en annexe avec le détail des sources mobilisées. Pour comprendre les résultats que nous présentons ici il est néanmoins nécessaire d'avoir quelques informations à l'esprit :

- L'année et le trafic de référence utilisés sont ceux des différentes études présentes dans le dossier de la consultation : 2015. Cela implique que le trafic pour toutes les trajectoires est issu d'une projection dont seule l'année 2015 est « vraie », et que plus l'on s'éloigne de cette année de référence plus l'incertitude grandit. Par exemple des phénomènes ponctuels comme la pandémie de Covid-19 ne sont pas prédits, ou des phénomènes structurels de long terme comme les contraintes sur l'approvisionnement pétrolier évoqué plus haut.
- Le présent rapport modélise à partir de cette année de référence huit scénarios d'évolution des gaz à effet de serre basés sur :
  - Deux scénarios de demande entre 2015 et 2050 adaptés des scénarios « Alternatif AMGlobal » et « Alternatif 2 » présent dans le dossier<sup>30</sup>. Le premier étant représentatif d'une réussite des politiques prévues par Nantes Métropole en

<sup>28</sup> Des sources académiques, ministérielles ou d'instituts de référence comme l'ADEME.

<sup>29</sup> Increases in traffic counted on improved roads here, in general, not been offset by equivalent reductions in traffic counted on the unimproved alternative routes either in the short or long run. - [Empirical evidence on induced traffic \(1999\)](#)

<sup>30</sup> [Cercare - Comptes de Bellevue - prévisions de Nantes - données les plus liées à la mobilisation routière des trafics](#)

matière de mobilité et présenté comme optimiste au regard du climat<sup>35</sup>. Le second étant plutôt pessimiste sans être le scénario extrême.

- Deux hypothèses d'élasticités de la demande correspondant aux valeurs préconisées par l'ADEME<sup>36</sup> et Issues de Poidis (2017)<sup>37</sup> soit « 0,7 » et « 1 ». Avec un délai d'adaptation des utilisateurs aux nouvelles infrastructures de 5 ans. Ces hypothèses sont labellisées « B » et « H ».<sup>38</sup>
- Deux scénarios de facteurs d'émissions un « Optimiste » et un « Potentiel Max », reflétant l'évolution du parc automobile ainsi que de l'énergie utilisée par le secteur des transports routier entre 2018 et 2050. Ces facteurs d'émissions sont ajustés en fonction de la variation de trafic sous-jacente aux scénarios « Alternatif AM3local » et « Alternatif 2 » pour garantir que les gisements d'énergie décarbonée ne sont pas sollicités au-delà de leur maximum théorique quand le trafic augmente.

Le scénario « avec mesure existantes » (AME) 2021 publié par le ministère de la transition écologique, s'appuie sur des références différentes de celles qui ont été utilisées pour construire ces facteurs d'émission mais arrive à une dynamique d'évolution similaire. Ce qui nous laisse croire que les facteurs d'émissions que nous utilisons sont cohérents.

- Parmi ces huit scénarios, trois sont sélectionnés sur des critères de représentativité :
  - Le scénario ayant l'impact climatique le moins élevé entre 2022 et 2050 : « AM3localB P.max »
  - Le scénario ayant l'impact climatique le plus élevé entre 2022 et 2050 : « At2H opt » (qui n'est pas un maximum théorique, loin de là).
  - Un scénario ayant une trajectoire intermédiaire entre 2022 et 2050 : « At2B opt »
- Afin de mettre ces scénarios en perspectives nous avons représenté divers « objectifs climats » en supposant qu'ils s'appliquent de la même manière au trafic du Pont Bellevue qu'au reste de la société.

<sup>35</sup> Ce qui peut être très fortement relativisé, car les mesures aujourd'hui prises ou prévues par Nantes Métropole en matière de mobilité ne sont pas suffisantes pour assurer le respect d'une trajectoire compatible avec les accords de Paris. C'est un des résultats par ailleurs de notre modélisation.

<sup>36</sup> Mesures pour modifier le trafic motorisé en ville et qualité de l'air extérieur - volet 2-priorités-européen-2020

<sup>37</sup> Urban transport externalities – Poidis (2017)

<sup>38</sup> Pour « trafic initial Bas » et « trafic initial Haut ».

- La représentation simpliste de « -5%/an » entre 2018 et 2050.
  - Une approximation de l'objectif porté par la SNBC « AMS18 ».
  - L'objectif européen de -55% en 2030.
- Sur la moyenne de tous ces objectifs un budget carbone propre au trafic empruntant le Pont de Bellevue a été calculé. Il s'agit évidemment d'une approximation. Mais elle peut s'avérer utile pour être mise en regard des résultats et faciliter leur interprétation.

L'annexe 1 du présent rapport synthétise les hypothèses retenues pour la modélisation des effets de l'usage de l'aménagement du pont de Bellevue.

## Résultat de l'analyse

Comme le montre le graphique ci-dessous le projet n'est pas aligné avec les objectifs climatiques.

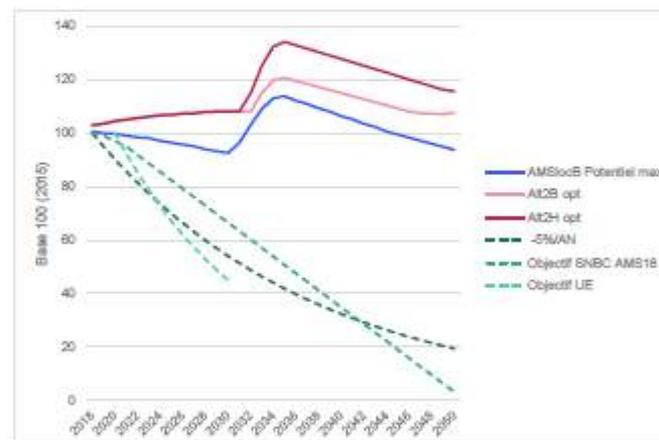


Figure 14 - Différentes trajectoires d'émissions de GES relatives au projet d'aménagement du Pont de Bellevue (hypothèse de mise en service en 2035) en regard des "objectifs climats"

On peut voir sur ce graphique qu'aucune des trajectoires modélisées ne s'approche des objectifs climatiques. Cela semble également vrai si l'on prolonge les scénarios références indépendamment de la mise en place du projet tel qu'il est aujourd'hui proposé.

Une autre manière de visualiser les résultats est de représenter l'impact du projet entre 2022 et 2050 :



Figure 15 - Impact GES du Pont de Bellevue entre 2022 et 2050 dans le scénario le moins émissif. En rouge : la part additionnelle imputable au projet

La faible part des émissions liées au chantier est à relativiser car nous n'avons pas intégré l'entretien de l'infrastructure, mais d'un autre côté la durée d'amortissement pourrait être estimée supérieure à la période considérée. Quoi qu'il en soit les émissions du chantier sont faibles au regard des émissions d'usage et doivent s'élever légèrement au-dessus du cinquième des émissions d'une seule année d'usage.

Ces émissions totales peuvent être mise au regard du budget carbone sur la période :

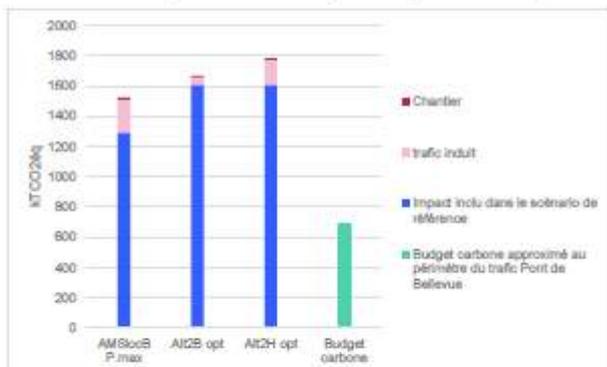


Figure 16 - Impact GES entre 2022 et 2050 du pont de Bellevue dans trois scénarios

Les impacts totaux liés à l'infrastructure (construction et usage) sur la période apparaissent comme non négligeables au regard du budget carbone adapté au périmètre du trafic du pont de Bellevue.

Pour finir

Pour finir il semble important de noter que toutes les représentations proposées ci-dessus ne sont pas des prédictions, qu'elles possèdent une incertitude importante et de nombreuses limitations. Notamment en raison de données non trouvées dans le dossier des porteurs de projet mais également à cause des limitations propres au travail bénévole des auteurs. Il est important de bien prendre en compte que les auteurs ont systématiquement fait le choix d'hypothèses en supposant un impact moindre du projet, quand la question n'était pas éclairée par une source fiable.

Ces estimations sont donc à considérer comme une hypothèse basse de l'impact du projet sur le climat.

Malgré cela, tous les scénarios modélisés, quand ils sont mis au regard des objectifs climatiques, se révèlent largement problématiques, même sans prendre en compte les impacts propres au projet. De cela il ressort la nécessité pressante de repenser la politique de déplacement globalement. L'écart très important entre le scénario AMSloc et les objectifs climatiques est cohérent avec les différentes études qui montrent qu'il n'y aura probablement pas de politique climatique à la hauteur des enjeux si elle n'interroge pas la question du trafic routier en volume<sup>39</sup>. Et donc la nécessité de travailler avec un nouveau volume de référence pour le trafic, lequel fera probablement disparaître la congestion en conservant les infrastructures existantes.

C'est pourquoi il est particulièrement regrettable qu'aucun des scénarios « Alternatifs » modélisés ne l'ait été sous la contrainte d'un objectif climatique.

<sup>39</sup> THE SHIFT PROJECT « La transition bas carbone : une condition pour l'industrie automobile à l'horizon 2050 » - P69

# Conclusion

Le présent rapport énumère les recommandations unanimes (SNBC, BRADDET, CEREMA, ADEME, Autorité environnementale) : lors de la phase d'études d'infrastructure routière, il est **essentiel de réaliser un bilan GES considérant les effets du trafic induit par un tel projet**. En ne n'exposant pas une telle analyse, la présentation de la concertation du complexe de Bellevue ne permet pas de se faire un avis éclairé sur ce sujet.

En l'absence d'une telle étude par la concertation, le présent rapport tente d'y remédier et d'estimer un bilan GES. Celui présenté sur le diagramme ci-dessous et comparé à une trajectoire compatible avec la SNBC.

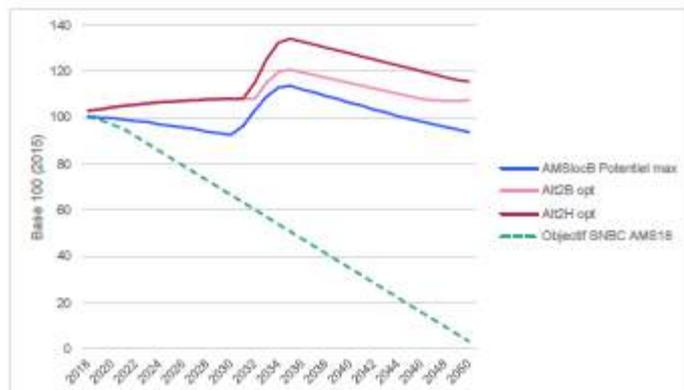


Figure 17 - Différentes trajectoires d'émissions de GES relatives au projet d'aménagement du Pont de Bellevue mis au regard des "objectifs climat"

Les courbes en trait plein représentent l'enveloppe de l'évolution modélisée des émissions de GES. La courbe en pointillés représente une trajectoire d'émissions alignée avec la SNBC. Avec une trajectoire d'émissions GES globalement stagnante.

Si nous voulons être à la hauteur de nos engagements pris lors de l'Accord de Paris, il devient impératif de procéder, avant chaque décision engageant le long terme, à une analyse comparée des émissions induites et évitées. Avec 31 % des émissions de gaz à effet de serre nationales, et des infrastructures qui sont là pour le siècle, le secteur des transports est emblématique de ce nouveau besoin.

Si nous avons l'objectif partagé de faire baisser les émissions, est-ce alors pertinent de mettre en chantier des infrastructures qui nous conduisent à l'exact inverse ?

A titre d'exemple, le ministre délégué au changement climatique du Pays de Galles a annoncé que son pays souhaite geler tous futurs projets routiers afin de respecter ses engagements climatiques<sup>42</sup>.

En complément et bien que ce ne soit pas l'objectif de ce rapport, de nombreuses alternatives existent au modèle de l'autosolisme que le projet de la concertation conforte : transports en commun, covoiturage, vélo, télétravail, etc.

En plus d'être vertueux pour le climat, ces solutions prémunissent davantage les particuliers de risques sur l'approvisionnement en pétrole et sur la volatilité de son prix. Ces raisons sont suffisantes pour s'atteler sans attendre au défi de la sobriété des transports.

<sup>42</sup> <https://gov.wales/tease-new-roads-projects-be-announced>

## Annexe 1 : Synthèse des hypothèses de la modélisation de l'utilisation du projet

Catégorie	Intitulé	valeur	source	effet présumé	commentaire	
Trafic de référence	Demande Basse	AMSlocal	CEREMA	<a href="http://port.helland.fr">port.helland.fr</a>	=	Un scénario représentatif bas lieu du dossier
	Demande Haute	AJ2	CEREMA		+	un scénario représentatif haut parmi les scénarios du dossier.
Trafic induit	Elasticité de la demande Basse	0,7	ADEME/Pasidie(2017)	<a href="http://www.parc-automobile.fr/parc-automobile/le-parc-automobile-a-modifier-le-trafic-voitur-1">Parc automobile européen des auteurs</a>	=	
	Elasticité de la demande Haute	1	ADEME/Pasidie(2017)	<a href="http://www.parc-automobile.fr/parc-automobile/le-parc-automobile-a-modifier-le-trafic-voitur-1">Jeux vidéo à modifier le trafic voitur en ville et jeux vidéo</a>	=	
	Temps d'adaptation cinétique	Sans courbe en S			-	les délais régulièrement mentionnés sont entre 3 et 5ans.
Facteur d'émission	Parc Automobile	PARC IPST TAR 2019 v06(2020)	Université Gustave Eiffel	<a href="http://www.parc-automobile.fr/parc-automobile/le-parc-automobile-a-modifier-le-trafic-voitur-1">présentation du parc</a>	=	similaire, bien que issu d'un institut différent, au parc utilisé par le ministère de la transition pour la prospective AME2021
	Carburant fossile	multiple	ADEME	Base Carbone	=	
	Biocarburant	Gisement fixe (2019)	Calcul de l'auteur		++	première et seconde générations incluses
	Efficacité Biogaz	-73,91%	ADEME	calcul depuis base carbone CT	-	
	Taux d'utilisation PHEV	50%	ICCT	commentaire	=	<a href="http://www.amecort.org/les-etudes/ETI/la-publication/CHRV-white-paper-aout2020-2.pdf">http://www.amecort.org/les-etudes/ETI/la-publication/CHRV-white-paper-aout2020-2.pdf</a>
	Industrie automobile	-75%	Calcul des auteurs		-	en 2050 sur les émissions de la production (4/5ème du FE d'un VL et 2/3 du FE d'un PL)
Impact GES	Potentiel Max.	le facteur d'émission est encore plus optimiste	Calcul des auteurs		-	
	Longueur du trajet moyen par véhicule (km)	6,1	planetoscope	<a href="http://www.planetoscope.com">www.planetoscope.com</a>	-	Appliquer le trajet moyen des VP à l'ensemble du trafic y compris PL c'est probablement sous estimer l'impact
	Nombre Moyen de trajet journalier en 2015	98500	CEREMA	<a href="http://port.helland.fr">port.helland.fr</a>		

### Auteurs :

Florent Fontaine, Bénévole membre des Shifters

Jocelyn Le Jeune, Bénévole membre des Shifters

Alix Le Peltier, Bénévole membre des Shifters

Xavier Poillot, Bénévole membre des Shifters

### Contact :

The Shifters, groupe local de Loire-Atlantique

[shifters44@theshifters.org](mailto:shifters44@theshifters.org)



The Shifters est une association créée en 2014 pour diffuser des idées et solutions visant à réduire les émissions carbone de nos sociétés et notre dépendance aux énergies fossiles (pétrole, gaz, charbon). L'association partage la vision du think tank The Shift Project sur la réalité du changement climatique et la nécessaire transition bas-carbone.

<https://www.theshifters.org>

## Observation n°350 (Web)

Par Sébastien Coicaud

Déposée le 22 décembre 2021 à 23h05

### Trafic induit

Le triplement du pont de Bellevue, déjà doublé en 1990, n'est-il pas disproportionné ? Pis, ce projet est-il en accord avec les objectifs de mobilité actuels, c'est-à-dire réduire la part modale de la voiture ? En lisant les pièces du projet, je n'ai pas l'impression que le trafic induit ait été estimé. Autrement dit, combien de trajets supplémentaires, qui n'auraient pas existé sans ce projet, seront générés ?

C'est un réel problème car un trafic automobile supplémentaire aurait pour conséquence de congestionner les axes routiers amenant au complexe de Bellevue. Je pense notamment au boulevard de la Prairie de Mauves et aux boulevards urbains de Nantes, qui ne sont pas prévus pour une croissance du trafic automobile. C'est d'ailleurs en contradiction avec l'objectif affiché de la ville comme de la métropole de diminuer le trafic automobile.

### Reconfiguration des bretelles

La reconfiguration des bretelles permet de corriger une erreur de conception, qui permettait des raccourcis parasites de l'A811 vers la RN844 intérieure.

### Scénarios bis

Les scénarios bis ne sont pas pertinents. Ils ne font que déplacer le ralentissement RN249 > RN844 extérieure. Pire, cela risque de dégrader la circulation qui vient de la RN844 Sud car le ralentissement n'est plus géré en amont du périphérique.

### Piste cyclable

Il est important de ne JAMAIS couper la circulation de cette piste. Elle est indispensable pour de nombreux travailleurs. Conformément au schéma directeur des aménagements cyclables (SDIC) de Nantes Métropole, il est important de la relier à ce futur réseau métropolitain dès sa livraison. Une piste cyclable isolée ne peut pas remplir pleinement son rôle.

Aussi, le référentiel des aménagements cyclables, conçu en parallèle du SDIC, impose une largeur de 4 m pour les pistes bidirectionnelles des axes magistraux. Les documents de la consultation indiquent que cette règle n'est pas respectée.

### Voies d'entrecroisement

Les voies d'entrecroisement prévues en amont du complexe n'ont aucun intérêt. En plus d'un trafic automobile beaucoup trop important, les embouteillages sont avant tout causés par un volume important de voies (2 RN844, 2 A811 + 1 Prairie de Mauves) arrivant sur un pont de deux voies. Élargir le périphérique en amont diminuerait ainsi les bénéfices de l'aménagement en continuant de faire le problème d'entonnoir.

D'ailleurs, quel est le ratio de voitures quittant le périphérique aux portes de Sainte-Luce et d'Anjou ? S'il est faible, alors ces voies ne serviront pas aux voitures sortant du périphérique, mais elles favoriseraient les automobilistes voulant tricher dans les embouteillages. C'est un phénomène que j'observe quotidiennement sur les portes du périphérique : sortie du périphérique puis nouvelle entrée dans la foulée pour gagner une poignée de seconde. Cela crée une véritable insécurité au droit des portes.

## Observation n°349 (Web)

Par Royer Lucas

Déposée le 22 décembre 2021 à 23h03

Bonjour,

Malgré un travail très fourni de la DREAL, la Cerema et le cabinet Arcadis, ainsi que leurs partenaires et de très nombreux documents disponibles et exhaustifs, je reste mitigé vis-à-vis des 5 variantes proposées et de ce projet dans son ensemble.

La situation de réchauffement climatique et la nécessité de repenser nos modes de déplacement font de ce projet une vision du passé.

Comme évoqué dans le document 2.3.3 sur la situation socio-économique, une partie majoritaire des bouchons aux heures de pointe (aller et retour du travail) est créée par des automobilistes habitant au sud-est et travaillant au nord-est de l'agglomération (Carquefou). Or ce trajet est actuellement impossible en transport en commun (aucun sur le pont, passage par la gare SNCF au minimum, 1h40, 4 changements) et compliqué en vélo (distance, dénivelé à St-Luce, aménagements discontinus, traversée dangereuse de zones industrielles et route de Paris.) L'automobile est actuellement la seule solution et sans surprise, ça bouchonne.

Si nous avons 125M€ sur la table et les autorisations pour élargir significativement le pont, j'aurais préféré un projet innovant pour endiguer ce phénomène : ligne(s) à haut niveau de service avec voie réservée et parking relais de part et d'autre du franchissement, ligne(s) express pour les grandes distances (Vertou-Carquefou ?), cheminement cyclable de haute qualité.

Le PDU indique que le covoiturage est le "maillon essentiel des déplacements de demain". 2028, c'est déjà après-demain. Or on remarque que le projet n'a pas du tout été conçu autour de cette question. Si les interconnexions nombreuses du complexe de Bellevue rendent évidemment les choses compliquées, pourquoi une troisième voie VR2+ sur le périphérique, ou vers/ depuis la N249 n'a pas été une priorité, avec réalisation en fonction des bretelles d'entrée/sortie pour maintenir cette voie à gauche comme le demande la réglementation et les recommandations de la Cerema ?

La cohérence n'est pas là et on essaye dans le document 4.6.1 de faire rentrer des VR2+ et des VRTC sur un projet qui n'a pas été construit autour de ces exigences. Sans surprise, ça ne fonctionne pas quand l'ambition n'est pas là.

Les effets du réchauffement climatique sont déjà visibles en 2021, comment est-il possible de rester sur une solution "automobilo-centrée" quand aucune alternative sérieuse n'est actuellement proposée ou même imaginée ? Des alternatives doivent être créées et si ensuite la congestion continue, alors nous pourrions étudier de nouvelles voies. Pas l'inverse.

Je regrette que les deux ronds-points attenants à la N249 ne soient pas pris en compte dans le schéma de restructuration alors qu'ils font pleinement partie du problème et de la solution de la congestion du complexe de Beaulieu, notamment pour les riverains de Basse-Goulaine.

Je regrette que seules des variantes autour de la construction d'un nouvel ouvrage soient mises explicitement à la concertation et non la réalisation de l'ouvrage lui-même. Une version 0 avec des améliorations en amont et en aval du pont actuel sans construction d'ouvrage aurait été la bienvenue dans un souci de choix démocratique parfaitement éclairé et complet.

Dans une vision plus globale, comment défendre honnêtement la fluidification raisonnée du trafic routier quand on voit un projet comme Paradis 21 éclore avec un doublement des places de parking ?

Les études sur le trafic induit et au contraire l'évaporation du trafic ont plus de 30 ans. Des exemples concrets et des données sont disponibles pour montrer les limites des grands projets d'infrastructures routières. Malgré l'augmentation démographique de Nantes et ses alentours, il faut penser activement les déplacements de demain, avec une rupture forte et une ambition à la hauteur de l'enjeu : il est temps d'entamer un changement radical de direction sur des projets à horizon 2028-2030, quand les conséquences seront encore plus fortes, visibles et irrémédiables.

Merci

**Observation n°348 (Web)**

Par Maxime LEFORT

Déposée le 22 décembre 2021 à 22h34

Avant de construire ce nouveau pont.

Est ce que les solutions alternatives ont été essayées avant comme Rennes tente de le faire?

<https://objectifmetropolesdefrance.fr/desaturer-les-heures-de-pointe-la-palette-doutils-rennais/>

(horaires décalées pour entreprises, universités, télétravail partiel, forte incitation au covoiturage.....etc.....)

J'en doute....

Avec un peu de bonne volonté pourtant... Ne pouvant télétravailler (à mon grand regret), je me suis forcé au covoiturage récemment afin de diminuer mon impact carbone. Et je commence à y prendre goût. Comme quoi....

Et les prévisions de tant d'habitants supplémentaires dans les PDDL sont-elles fiables (et donc d'une hausse du trafic)? Car par exemple, celle de Cholet à l'aune des années 2000 à été largement sur évaluée (prévision effectuée dans les années 70 avec le taux de natalité de ces années). Certes les modèles de calcul se sont améliorés mais ce ne sera peut-être pas le cas....

Bref plutôt que de construire, cherchons des solutions alternatives

Merci

**Observation n°347 (Web)**

Par BERNARD CHENET

Déposée le 22 décembre 2021 à 22h28

En complément à mon premier post ,je souhaiterais rajouter prévoir une liaison transport en commun Nord/Sud vers les facs & la Beaujoire en particulier les jours de match

**Observation n°346 (Web)**

Par Veronique GIRAUDET

Déposée le 22 décembre 2021 à 22h25

Bonsoir,

Résidente de Basse-Goulaine, je souhaiterais attirer l'attention sur les problématiques de circulation sud-nord et sud-ouest (en arrivant de la route de Cholet pour prendre le périph sud) qui me semblent encore insuffisamment prises en compte dans les différents scénarii. A choisir, le scénario 3bis m'apparaît plus approprié. Nous allons repartir pour 20 ans, alors ce ne doit pas être une question de budget ; en revanche, si la durée des travaux pouvait être réduite, ce serait un vrai plus. Et qu'en est-il de l'élargissement du périph de la Métropole ? Franchir la Loire est un vrai problème, mais s'il y a de nouveaux goulots d'étranglement juste après, les difficultés de circulation persisteront. Les transports en commun sud-nord par le périph (sans passer par le centre de Nantes) ne sont pas prévus dans les différents scénarii ?

Bien cordialement,

### **Observation n°345 (Web)**

Par BERNARD CHENET

Déposée le 22 décembre 2021 à 22h19

BONSOIR

Pour avoir visualiser les projets en vidéo ,celui qui me semble le plus pertinent et adapté pour le long terme est le 3 bis; toutefois , une réflexion approfondie me semble indispensable pour l optimisation des axes Sud /Nord et Sud/ouest

Cordialement

### **Observation n°344 (Web)**

Par Adèle Vidal-Giraud

Déposée le 22 décembre 2021 à 22h00

Je ne comprends pas l'intérêt d'un tel aménagement puisqu'il est prouvé que cela induira une circulation plus élevée (cf. l'autoroute de Strasbourg qui vient d'être terminée!). Pourquoi ne pas développer plutôt les alternatives à la voiture ?

### **Observation n°343 (Web)**

Par hortense thomas

Déposée le 22 décembre 2021 à 21h37

Une concertation publique nécessitant l'avis des citoyens, nous nous permettons à ce titre d'adresser plusieurs interrogations et avis sur l'aménagement du pont de Bellevue. Cet acte de démocratie participative n'a de sens dès lors que les divers positions sont prises en compte. Nous attendons donc des pouvoirs publics des réponses claires et adaptées aux avis des citoyens.

- 1) Etant riverain aval du pont existant (coté pair de la promenade de Bellevue), nous avons remarqué que nos habitations ne figuraient sur aucunes de vos variantes. Est-ce un oubli ou fait-on parti des dommages collatéraux inhérents au projet ?
- 2) La construction d'une double voie arrivant de l'A811 et devant rejoindre le nouvel ouvrage, amènera automatiquement de nouvelles nuisances (pollution sonore, de l'air), ont-elles été prises en compte sur cette portion ? Les murs anti-bruit prévus ne couvrent pas la totalité des nouvelles infrastructures routières mentionnées.
- 3) L'étude d'impact environnemental a-t-elle été réalisée ? Un avis de la commission environnementale a-t-il été émis ?
- 4) Si la construction de cet ouvrage à lieu, qui décide de la variante adoptée ? La logique de démocratie participative dans laquelle vous semblez êtes engagés nécessiterait un vote.
- 5) Si la construction de cet ouvrage a lieu, comment vont s'organiser les travaux de construction sur 5 ans ? Journée ? Nuit ? Quels impacts pour les riverains et mesures pour les limiter ?
- 6) Si la construction de cet ouvrage n'avait pas lieu, qu'en est-il des impacts actuels du pont sur la vie des riverains ? Quelles réponses à cours termes ? A long terme ?
- 7) Peut-on envisagé l'abandon de ce projet (variante 4) au profit de nouveaux enjeux (environnementaux, qualité de vie, nouvelles mobilités...) ?
- 8) Peut-on envisager la suppression du périphérique ? (variante 4bis)

### **Observation n°342 (Web)**

Par Jean Loten

Déposée le 22 décembre 2021 à 21h35

Bonjour,

Je traverse le pont depuis 37 ans deux fois par jour dans le sens Nord à Sud le matin et le soir. Je connais donc bien le secteur et j'observe les comportements souvent irresponsables des usagers : vitesse excessive, freinage d'urgence, changement intempestif de files ...notamment aux heures de pointe. Cela a des conséquences importantes sur la fluidité, et les accidents sont de plus en plus nombreux.

Les techniciens nous assèment de leurs modélisations toutes meilleures les unes que les autres, dont ils sont juges et parties....mais ne peuvent prendre en compte cette problématique comportementale.

Vous nous proposez des projets qui ne tiennent pas la route... Incomplets pour résoudre les problèmes actuels qui sont exponentiels, avec une demographie en augmentation de plus 100000 habitants en Loire-Atlantique en 10 ans....

Et surtout, pas de prise en compte de l'urgence environnementale!!!!

En l'état ce projet n'est pas acceptable.

### **Observation n°341 (Web)**

Anonyme

Déposée le 22 décembre 2021 à 21h14

programme difficile à comprendre

### **Observation n°340 (Web)**

Anonyme

Déposée le 22 décembre 2021 à 20h45

Bonsoir,

Comment auront nous accès aux résultats de cette consultation?

Cordialement

### **Observation n°339 (Web)**

Par Jean Michel Guiheneuf

Déposée le 22 décembre 2021 à 20h20

Relevés des nuisances sonores incomplètes

Bonjour

Je viens de découvrir dans documents de présentation -Fiche 7 -Sujets bruits.

Je ne sais pas quand ce document a été joint au registre car il n'est pas daté, et pourtant je l'ai souvent parcouru.L'association la Bellevusienne a participé à plusieurs relevés des nuisances sonores lors des différents travaux du pont et je regrette que l'on n'y est pas été associé.En tant que président , je remets en cause cette méthode , car plusieurs points n'ont pas été relevés.Il est très étonnant par exemple, qu'aucun micro n'est été positionné dans la prairie derrière les maisons en amont de l'évacuateur de crue.C'est la première fois que cette situation existe, pourtant les riverains sont très impactés par le bruit de l'échangeur de la porte d'Anjou .On retrouve la même situation en aval du pont côté prairie.Comment croire dans ce cas aux modélisations, avec des nouveaux ouvrages ? Si c'est volontaire pour réduire les coûts des murs , n'hésitez pas à le préciser.je n'ose même pas vous parler des décibels qui frôlent à peine les 60 dB comme par hasard, mais on a déjà connu ça.

En tant que président de l'association La Bellevusienne , je vous demande donc des relevés complémentaires , et je me tiens à votre disposition pour vous accompagner

### **Observation n°338 (Web)**

Par // Groupe EELV SAVE

Déposée le 22 décembre 2021 à 20h19

Une grande partie de la population a maintenant conscience qu'il faut agir pour le climat et l'environnement. Les gouvernements successifs se sont engagés à lutter contre le changement climatique, notamment via la réduction des gaz à effet de serre.

Pour atteindre cet objectif, il nous faut repenser nos modes de transports, notamment diminuer l'usage de la voiture et particulièrement « l'autosolisme ». Dans le futur, l'automobile va devenir plus chère. Pour plus d'équité sociale, il est nécessaire de déployer les transports en commun.

Il nous faut donc développer des alternatives à la voiture individuelle par des solutions de transports collectifs et de mobilité douce. Plus d'accès voiture ne fera qu'attirer plus de voitures. L'investissement sur un tel projet (100M€) doit être mis en face des dépenses de transitions qui vont être nécessaires.

Dans ce cadre, aucun des scénarios proposés pour l'agrandissement du pont de Bellevue ne répondent à ces exigences et ils doivent être revus et complétés à l'aune de ces défis.

Doivent notamment être inclus :

- Une voie spécifique pour les transports en commun dans les deux sens. Permettant aux actifs de rejoindre leurs zones d'activités. Etant habitants du sud-Loire, nous y sommes sensibles.
- Une garantie que les accès cyclables verront effectivement leur largeur doublée et raccordés à un réseau complet reliant Basse-Goulaine, Saint-Sébastien et Sainte-Luce.
- Garanties réelles que les zones humides seront protégées et non détruites. (La compensation n'est pas solution.)

De nouvelles études intégrant des lignes de Busway sur le périphérique avec un réseau de gares et de parking tout au long de celui-ci permettrait de décongestionner le périphérique nantais. Des voies du périphérique pourraient être dédiées au Busway dans un second temps mais dans un premier temps l'ajout d'une voie dédiée au transport en commun sur le pont de Bellevue serait l'amorce d'une telle transition.

Enfin, un accès piéton sécurisé et séparé des vélos sur le pont serait souhaitable.

Pour résumer, ce projet en l'état n'est pas à la hauteur des enjeux et doit intégrer en son cœur la prise en compte de la transition énergétique et comportementale.

Groupe Local EELV SAVE (Saint Sébastien, Basse-Goulaine, Vertou, Les Sorinières)

### **Observation n°337 (Web)**

Par Antoine Jamelot

Déposée le 22 décembre 2021 à 19h58

Habitant Sainte-Luce, j'ai eu à franchir quelquefois le pont de Bellevue, par la voie cyclable, sur laquelle je n'ai pas constaté de congestion. Seulement un parcours un peu tortueux sur la rive gauche, qui semble être amélioré dans toutes les variantes présentées.

Cependant, étant donné que, pour réduire les émissions que nous savons et ainsi nous épargner quelques désagréments, il nous faudra réduire drastiquement les trajets en voiture?; et qu'au contraire, ce projet incitera à emprunter la voiture au lieu de se reporter sur d'autres moyens de transport ou sur rien du tout?; et qu'en outre il artificialise encore des sols intéressants écologiquement, comme l'indique le dossier, j'ai le sentiment que ce projet n'est pas en phase avec un avenir désirable, et je ne crois guère à son caractère bénéfique à long terme.

**Observation n°336 (Web)**

Anonyme

Déposée le 22 décembre 2021 à 18h10

anomalies à prendre en compte dans l'évolution du pont

venant de la Beaujoire, il faut tourner à droite après la Loire pour aller tout droit vers Cholet...: prévoir d'aller tout droit pour aller vers Cholet et sortie à 2 voies au moins pour rejoindre le périphérique sud

venant de la Beaujoire, sortie sur une voie aboutissant sur un rond point pour aller vers le bd de la Prairie aux mauves:: sortie trop étroite et virage trop serré, prévoir un accès direct en plus vers le bd

venant de Paris, il faut traverser 2 ronds points avec embouteillages pour rejoindre le bd de la Prairie aux mauves: prévoir une liaison directe à 2 voies pour rejoindre le bd

Tout est donc à revoir dans les circuits et leur dimensionnement

l'ajout de deux voies spécifiques pour les bus et les cyclistes serait un + (donc doublement du pont)

**Observation n°335 (Web)**

Par freddy gilbert

Déposée le 22 décembre 2021 à 17h54

bonjour,

le 2b me parait très intéressant.

**Observation n°334 (Web)**

Anonyme

Déposée le 22 décembre 2021 à 17h00

Bonjour,

Il m' a semblé que dans les 3 projets il a été tenté de remédier à une grosse difficulté créée lors du dernier aménagement à l'intersection Boulevard de Mauves giratoire de la porte S7.

Néanmoins je dépose la remarque suivante :

Il est impératif de remédier au blocage subi par les véhicules dans le sens prairie de Mauves vers PARIS et le giratoire qui rejoint actuellement le pont de Bellevue.

En effet lorsque le pont de Bellevue est engorgé, les véhicule s'arrêtent sur le giratoire empêchant les véhicules venant de Nantes de continuer vers Ste Luce et Paris. Il n'est pas normal que l'accès sur deux voies au giratoire ne soit pas plus long alors que la largeur de la chaussée le permettrait permettant de fluidifier le trafic par le dégagement plus rapide des véhicules désirant emprunter le pont en venant de Nantes, il est fréquent que le non-encombrement du giratoire permettrait aux véhicules voulant aller vers Paris de filer alors qu'ils ne peuvent le faire puisque bloqués dans la voie unique par défaut de la mise à deux voies évoquée plus avant.

J'espère qu'une solution sera mise en œuvre pour remédier au problème évoqué.

Sincères salutations

J M LEFEUVRE

### **Observation n°333 (Web)**

Par Antonin Boivin

Déposée le 22 décembre 2021 à 16h29

Forte opposition contre ce projet.

L'Accord de Paris sur le climat, retranscrit dans la loi par la Stratégie nationale bas carbone (SNBC), fixe comme objectif à la France de réduire ses émissions de gaz à effet de serre de l'ordre de 5% par an. Avant chaque décision engageant le long terme, il est donc impératif de procéder à une analyse comparée des émissions induites et évitées. Avec 31 % des émissions de gaz à effet de serre territoriales de 2019, et des infrastructures qui sont là pour le siècle, le secteur des transports est emblématique de ce besoin.

La présentation de la concertation n'expose aucun bilan d'émission de gaz à effet de serre de la construction et de l'usage de l'infrastructure, mais se permet pourtant d'affirmer que : « Le projet engendre une diminution des émissions de gaz à effet de serre, par rapport à la situation de référence ».

Les recommandations de la Stratégie nationale bas carbone (SNBC), de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), et de l'Autorité Environnementale, insistent toutes sur les émissions induites par un tel projet d'infrastructure routière. Leur prise en compte conduirait très certainement à une augmentation des émissions de gaz à effet de serre par rapport à l'infrastructure actuelle, voire même à une augmentation en valeur absolue de ces émissions.

Si nous avons l'objectif partagé de faire baisser les émissions de gaz à effet de serre, est-ce alors raisonnable de mettre en chantier une infrastructure qui nous conduit à l'exact inverse ?

Les alternatives à la voiture individuelle (transports en commun, vélo, covoiturage, etc.) sont les grandes oubliées du projet. En plus d'être vertueux pour le climat, celles-ci protègent des incertitudes sur l'approvisionnement futur en pétrole et sur la volatilité de son prix.

Le projet de la concertation est donc incompatible avec le défi de la sobriété des transports auquel il est urgent de s'atteler, sans le remettre aux prochains mandats.

### **Observation n°332 (Web)**

Anonyme

Déposée le 22 décembre 2021 à 16h22

Bonjour,

J'opte pour la variante n° 2 bis.

Cordialement

### **Observation n°331 (Web)**

Par Maëlle Kerneis

Déposée le 22 décembre 2021 à 16h17

Le projet du pont de Bellevue vise à doubler le pont du périphérique nantais en amont de la Loire. La concertation publique du projet est ouverte du 15 novembre au 22 décembre 2021. Un groupe de citoyens dont je fais partie a étudié la prise en compte des enjeux énergie-climat dans la présentation de la concertation (<https://www.pont-bellevue.fr/>) et propose ci-dessous un résumé de son avis. J'invite toute personne se sentant concernée à formuler une observation, en s'en inspirant librement si voulu (<https://www.pont-bellevue.fr/observation>, observations déposables jusqu'au mercredi 22 décembre).

Résumé de l'avis :

L'Accord de Paris sur le climat, retranscrit dans la loi par la Stratégie nationale bas carbone (SNBC), fixe comme objectif à la France de réduire ses émissions de gaz à effet de serre de l'ordre de 5% par an. Avant chaque décision engageant le long terme, il est donc impératif de procéder à une analyse comparée des émissions induites et évitées. Avec 31 % des émissions de gaz à effet de serre territoriales de 2019, et des infrastructures qui sont là pour le siècle, le secteur des transports est emblématique de ce besoin.

La présentation de la concertation n'expose aucun bilan d'émission de gaz à effet de serre de la construction et de l'usage de l'infrastructure, mais se permet pourtant d'affirmer que : « Le projet engendre une diminution des émissions de gaz à effet de serre, par rapport à la situation de référence ».

Les recommandations de la Stratégie nationale bas carbone (SNBC), de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), et de l'Autorité Environnementale, insistent toutes sur les émissions induites par un tel projet d'infrastructure routière. Leur prise en compte conduirait très certainement à une augmentation des émissions de gaz à effet de serre par rapport à l'infrastructure actuelle, voire même à une augmentation en valeur absolue de ces émissions.

Si nous avons l'objectif partagé de faire baisser les émissions de gaz à effet de serre, est-ce alors raisonnable de mettre en chantier une infrastructure qui nous conduit à l'exact inverse ?

Les alternatives à la voiture individuelle (transports en commun, vélo, covoiturage, etc.) sont les grandes oubliées du projet. En plus d'être vertueux pour le climat, celles-ci protègent des incertitudes sur l'approvisionnement futur en pétrole et sur la volatilité de son prix.

Le projet de la concertation est donc incompatible avec le défi de la sobriété des transports auquel il est urgent de s'atteler, sans le remettre aux prochains mandats.

### **Observation n°330 (Web)**

Par C LEV

Déposée le 22 décembre 2021 à 15h51

En premier lieu, je remercie le maître d'ouvrage du lancement de cette concertation au stade de la question sur l'opportunité du projet plutôt que d'ouvrir cette question au moment de l'enquête publique.

Il paraît important de replacer ce dossier dans une vision stratégique de l'évolution du périphérique nantais ; il manque à ce stade un suivi des actions développées dans le dossier de concertation 2016 (un tableau de bord infrastructures et fonctionnement serait bienvenu).

Ce dossier pose question dans la mesure où la fuite en avant vers l'accroissement du nombre de voitures devrait donner d'abord lieu à des évolutions graduelles des usages (covoiturage du mardi / transports en commun du mercredi / vélo du jeudi avec incitations, par exemple et pour ceux qui en ont la possibilité).

L'autre question à éclairer pour un projet dans 10 ans est ce qui va se passer d'ici là (cf. le tableau de bord) ??

En conclusion, je suis contre ce projet car cette section est déjà en 2x2 voies et c'est pour moi un calibre suffisant pour maintenir le débit actuel.

Si ce projet devait toutefois voir le jour, il est essentiel qu'il soit frugal (économiquement et environnementalement) et qu'il fasse la part belle au covoiturage y compris dans des phases préalables et en phase travaux. Les itinéraires vélos devront être préservés et valorisés y compris en phase travaux. Le village de Bellevue mériterait des mesures de compensation au-delà de la réglementation au regard des nuisances subies ne serait-ce que par l'augmentation graduelle du trafic.

### **Observation n°329 (Web)**

Par marlyse PHILLIPE

Déposée le 22 décembre 2021 à 15h44

NOUS PASSONS LE PONT TOUS LES JOURS DEUX FOIS . LA MEILLEUR SOLUTION EST LA 3 BIS , SANS HÉSITATION ; SURTOUT L INDÉPENDANCE DES DEUX COURANTS DE VÉHICULES VENANT DU NORD ET FRANCHISSANT LE PONT VERS LE SUD OU CHOLET ; PAS DE CROISEMENT DE VOIES SUR L OUVRAGE POUR EVITER TT RISQUE D ACCROCHAGE ET GARDER LA FLUIDITEE du trafic !!

### **Observation n°328 (Web)**

Par Asso CLEMENTINE

Déposée le 22 décembre 2021 à 14h56

L'association CLEMENTINE de défense de l'environnement de Sainte-Luce est forcément concernée par le projet d'aménagement du complexe de Bellevue.

Force lui est de constater que ce projet d'aménagement ne présente de solution aux problèmes de congestion, à certaines heures, autour du pont de Bellevue qu'en proposant de nouvelles voies et un nouveau pont. Ce nouvel aménagement, à l'image de ce qui s'est passé avec le doublement du pont, résoudra peut être temporairement les embouteillages mais appellera plus de voitures et dans 15-20 ans le problème se reposera. A l'heure de l'indispensable mobilisation pour limiter l'augmentation de la température du globe et de la lutte contre le réchauffement climatique, le projet proposé est en complet décalage. Sachant, comme il l'a été dit lors de la réunion à Sainte-Luce, que les utilisateurs réguliers du périphérique (embauche/débauche) l'utilisent en moyenne pour franchir 3 portes, il y a urgence de proposer des alternatives au déplacement en voiture en priorisant les transports en commun (bus/car) entre les communes du sud-loire et celles du nord-Loire en site propre. On ne peut pas aujourd'hui, comme le fait le dossier d'aménagement, ne pas donner la priorité à ces alternatives.

Pour ce qui est des propositions faites dans le dossier pour les voies réservées aux transports en commun, elles sont notoirement insuffisantes. Seule la liaison sud-nord est envisagée sur le pont avec utilisation de la bande d'arrêt d'urgence en période de congestion. Aucune solution n'est envisagée dans le sens nord-sud alors que les bouchons sont importants en fin d'après midi.

Pour ce qui est des déplacements à vélos, notre association note avec satisfaction le maintien d'une piste cyclable sur le pont. Elle s'inquiète cependant sur les jonctions en entrée et sortie de piste et voies de circulation. Elle aimerait que des précisions soient apportées pour la jonction avec le rond-point du Bd de la prairie de Mauves. Elle s'étonne qu'avec la création d'une voie supplémentaire entre la porte de Sainte-Luce et la porte d'Anjou le projet ne propose pas la continuation de la piste cyclable entre ces deux portes. Elle demande à ce qu'il soit remédié à cet oubli regrettable.

Les enjeux écologiques et de biodiversité sont soulignés dans le dossier. C'est une très bonne chose. Encore faut-il que les bonnes intentions se traduisent en actes. Aussi est-il nécessaire de compléter le dossier avec des mesures concrètes pour atteindre les objectifs annoncés. La période de travaux risque de s'accompagner d'impacts forts, voire irréversibles, sur la nature. Des mesures fortes de protection de l'environnement devront faire partie du cahier des charges des travaux et une surveillance particulière devra être mise en place pour s'assurer de leur respect.

### **Observation n°327 (Web)**

Anonyme

Déposée le 22 décembre 2021 à 14h40

Comment est-il encore possible en 2021 de résoudre un problème de congestion routière par la création de davantage d'infrastructures routières ? Il n'est plus à démontrer que les projets d'aménagement présentés comme des solutions aux embouteillages ne font qu'augmenter le trafic. Avec ces voies de circulation supplémentaires, le trafic va se restructurer, va augmenter grâce à sa facilité, repoussant simplement le problème aux années à venir. Les embouteillages vont se recréer et seront encore supérieurs à la situation initiale, en témoignent de nombreux phénomènes observés partout sur la planète. Ce projet, à peine commencé, semble déjà obsolète et complètement hors sol d'un point de vue écologique. Comment répondre au défi de la neutralité carbone en 2050 par des projets qui facilitent et augmentent l'usage de modes parmi les plus carbonés (voitures, véhicules utilitaires et poids lourds) ? Ce projet soutient directement un modèle d'aménagement carboné dans la lignée des politiques d'aménagement des années 70. D'autres solutions existent pour limiter l'impact de nos déplacements et décongestionner le pont de Bellevue : limiter la vitesse à 70 km/h, réserver une voie aux transports en commun et covoiturage, aménager un véritable réseau cyclable en site propre au nord et au sud du pont permettant d'assurer une continuité cyclable, développer l'offre de transport en commun ... En conclusion, un beau gâchis qui va à l'encontre des enjeux environnementaux. Et pour quel prix ? Plus de 100 millions d'euros ? Soit l'équivalent de deux années de plan vélo de l'Etat (350M sur 7 ans).

### **Observation n°326 (Web)**

Anonyme

Déposée le 22 décembre 2021 à 14h31

Bonjour,

Les bouchons viennent des différentes routes pourquoi ne pas avoir chacun sa route et comme ça ne pas bloquer le périph, en effet même si on veut laisser notre voiture ou il faut aller au parking relais et là le début de la galère commence. En effet les parkings relais sont à côté de Nantes donc pour déposer sa voiture il faut prendre la même route que tout le monde. Je m'explique si je veux déposer ma voiture à NEUSTRIE je dois emprunter la route pour aller vers Rezé et St Herblain donc je suis moi aussi dans les bouchons alors que je veux juste déposer ma voiture, pourquoi les parkings ne sont pas fait avant vers pont saint martin et ensuite on prends soit un bus soit vélos trottinettes qui sont de plus en plus dans les coffres de voiture ou autrement chacun sa route, une pour st herblain, une pour rezé ect....

### **Observation n°325 (Web)**

Par Cedric cerez

Déposée le 22 décembre 2021 à 13h09

j'opte pour la solution 3bis

### **Observation n°324 (Web)**

Anonyme

Déposée le 22 décembre 2021 à 13h07

Habitante des Vallées Basse-Goulaine

Je pense que le projet 2 bis correspondrait à nos attentes, afin de désengorger les bouchons matinaux.

De plus un mur anti bruit serait à prévoir.

## Observation n°323 (Web)

Par Tamara MILVILLE

Déposée le 22 décembre 2021 à 11h52

Voici la contribution de l'association Goulaine Nature Environnement de Basse Goulaine.

Bien cordialement



### GOULAINES NATURE ENVIRONNEMENT

Contact : Didier RAINGEARD

[goulaine.nature.env@free.fr](mailto:goulaine.nature.env@free.fr)

Site internet : [gne44115.wixsite.com/goulainenatureenv](http://gne44115.wixsite.com/goulainenatureenv)

Suite à la concertation publique du mardi 14 décembre 2021 à Basse Goulaine, l'association Goulaine Nature Environnement souhaite apporter les observations suivantes :

- D'un point de vue global l'aménagement de voies supplémentaires pour répondre à l'engorgement de la circulation ne semble pas une solution viable à long terme étant donné que cela favorise l'utilisation de la voiture individuelle.

- Aujourd'hui, nombre de personnes emprunte le pont pour relier leur domicile à leur lieu de travail tous deux situés en périphérie de Nantes car aucune solution en transports en commun ou en pistes cyclable entièrement en site propre n'est disponible. L'aménagement du pont de Bellevue propose une option de voies réservées aux transports en communs mais elle ne sera mise en œuvre que si une véritable politique publique d'offre de transports en commun est mise en place. Celle-ci semble impérative si l'on veut réellement diminuer l'utilisation de la voiture individuelle. Il en va de même pour les pistes cyclables : elles ne seront réellement sécurisées et empruntées que si elles sont en site propre.

- Actuellement, une partie de l'engorgement à la sortie de la N240 en provenance de Cholet est due aux véhicules souhaitant rejoindre le périphérique sud ; les aménagements actuels ne fluidifieront pas cette partie de la circulation ; il aurait été intéressant de penser le projet de manière plus globale.

- Le pont de Bellevue représente déjà une rupture des continuités écologiques et touche des zones humides. Son futur aménagement augmente l'emprise sur ces zones humides, impacte des habitats à fort enjeu faunistique et touche des espèces protégées. Quels aménagements sont prévus pour maintenir voire améliorer les continuités écologiques, préserver les habitats voire en recréer pour favoriser la biodiversité ? Aujourd'hui plus que jamais cette dimension doit être sérieusement prise en compte.

# Observation n°322 (Web)

Anonyme

Déposée le 22 décembre 2021 à 10h45

Bonjour,

Ce projet d'aménagement du Pont de Bellevue nous semble aller à contre-sens de l'urgence climatique, qui exige une diminution du trafic routier. Vous trouverez ci-joint notre contribution détaillée et nos suggestions d'alternatives à ce projet.

En vous remerciant de l'intérêt que vous porterez à ce document.

Bien cordialement

Le Collectif du Livre Blanc pour le Climat - Nantes Métropole  
lbcmobilit@mailo.com

## Contribution du Collectif du Livre Blanc pour le Climat – projet d'aménagement du Pont de Bellevue

La concertation en cours sur le projet d'aménagement du Pont de Bellevue porte sur différents aménagements possibles autour d'un nouveau pont pour fluidifier le trafic, mais aucun n'envisage de solutions alternatives à la voiture individuelle ou la remise en cause de la construction de ce nouveau pont. 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 PCU. Nous devons désormais penser les solutions pour réduire le trafic routier et favoriser les mobilités alternatives.

Nous sommes conscients que l'offre de transport actuel et les infrastructures cyclables sur cet axe de la métropole ne permettent pas encore aux usagers de modifier leur(s) mode(s) de déplacement. Nous ne soumettons pas non plus opposer systématiquement écologie et vitesse : celle-ci est un moyen de déplacement pratique, rapide (hors bouchons), confortable, et il n'est pas simple de changer ses habitudes.

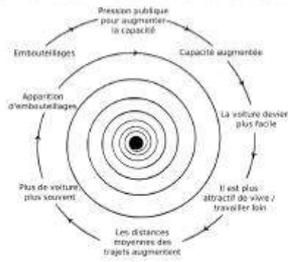
Nous plaçons simplement pour un report sur d'autres modes de transports des trajets qui peuvent l'être, et laisser ainsi plus d'espace et moins de ralentissement aux trajets indispensables : services de secours, transports en commun, artisans, professionnels de la route.

Nous avons étudié les nombreux documents mis à disposition et un certain nombre de points nous interrogent sur les arguments employés en faveur de ce projet :

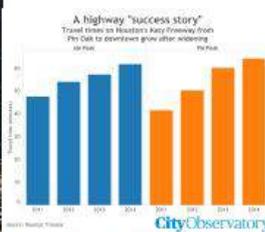
- **Sécurité** : Le pont de Bellevue ne fait pas partie des trois zones d'accumulations d'accidents corporels (ZAAC) du périphérique et ce complexe n'est pas identifié comme accidentogène. (2.3.1 Analyse des infrastructures routières et des conditions de déplacement)
- **Trafic** : L'étude utilise des projections de trafic à 2029 comme référence de la situation actuelle pour comparer les variantes, or ces projections ne sont que virtuelles. Elles tiennent compte d'une augmentation constante du trafic automobile liée à l'augmentation démographique, ce qui n'est pas souhaitable et ne sera pas le cas si la ville mène une politique ambitieuse sur les mobilités alternatives. (4.7 Analyse multiscalaire)
- **Mobilités alternatives** (4.6.1 Rapport - Analyse et faisabilité sur la mise en place de voies réservées)
  - Il est identifié qu'une majorité des usagers qui empruntent ce pont habitent dans la zone sud (-Saint-Sébastien, Vertou, Basse-Goulaine) et travaillent dans la zone nord-est (-Carquefou). Or il n'y a aucune offre de transport en commun permettant de répondre convenablement à cette demande. Il faut passer par la gare SNCF avec 4 changements. (4.3.3 Analyse des aspects socio-économiques)
  - Le covoiturage décrit comme "mailon essentiel des déplacements de demain" dans le PCU, n'aura aucune voie réservée dans ce nouveau projet, qui n'a pas été construit autour de cet objectif et qui ne peut pas le mettre en place.
  - Les élus et partenaires ont indiqué de leur côté que "Aucun bus du réseau urbain ne passe sur le complexe de Bellevue et il n'est pas prévu que cela soit le cas à court ou moyen terme" et que "ce secteur n'est pas prioritaire".
  - Une voie réservée aux cars dans le seul sens nord-sud est prévue. Ces usagers auront donc le droit de gagner du temps le matin, mais pas le soir, alors que c'est justement en fin de journée que les bouchons sont les plus importants.
  - Le design "autoroutier" de l'ouvrage n'est pas adapté à la circulation de bus avec passagers debout et ferme alors définitivement la porte à tout futur projet de traversée de bus urbains de la TAN.

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 "l'effet noir des investissements routiers".

### Le trou noir des investissements autoroutiers



Exemple phare, la "Katy Freeway" à Houston aux États-Unis a été constamment agrandie pour atteindre finalement 26 voies ; la facilitation à outrance de l'utilisation de la voiture a facilité les trajets de court, les embouteillages et les temps de trajets ont finalement continué à augmenter.



En France, quelques exemples d'abandon ou de fermeture d'axes routiers ont déjà montré les effets de l'augmentation du trafic :

- Fermeture du Pont Mathilde à Rouen d'octobre 2012 à août 2014 (-12%)
- Démolition de l'autopont Mémoz-Pinel sur l'A43 à Lyon (-30%)
- Remplacement de l'A801 par le boulevard de Vendée à Nantes (-50%)

Le Livre Blanc pour le Climat a soumis des propositions claires et concrètes aux candidats de la campagne municipale de 2020 puis aux élus en place, pour réduire les émissions de GES selon les objectifs de l'accord de Paris. Dans ces mesures figurait l'abandon de tout projet de nouvelle infrastructure routière.

Nantes Métropole a déjà initié un plan vélo ambitieux et le Livre Blanc s'en félicite, mais aujourd'hui il faut aller encore plus loin et afficher une vraie volonté de faire un pas de côté, en commençant par l'abandon de ce projet, ou du moins de mener une vraie concertation incluant les alternatives à la voiture individuelle.

Nous faisons ici quelques suggestions :

- Développer des lignes de bus alimentant le perturbain.
- Aménager les axes cyclables avant et après le pont : ce dernier comporte déjà une piste de 3m de large, mais elle débouche sur des routes sans aménagement au nord et au sud. Soutenir de manière plus ambitieuse l'aide à l'achat de vélos, mécaniques, électriques et/ou utilitaires.
- Encourager davantage le covoiturage : sensibilisation auprès des entreprises et des particuliers et mise en place de voies dites VR2+, réservées aux voitures avec passagers, avec de véritables moyens de contrôle pour le respect de ces voies, qui n'existent pas à l'heure actuelle (4.6.1 Rapport - Analyse et faisabilité sur la mise en place de voies réservées).
- Améliorer la desserte ferroviaire de la métropole via un RER du quotidien.

Le budget du projet (110 M€) pourrait largement permettre de financer ces alternatives.

Le Livre Blanc pour le Climat Nantes : <https://alternatiba.eu/nantes/wp-content/uploads/sites/7/2020/01/LivreBlancClimatNantes280120.pdf>

Références :

- Image pont : Archives Ouest-France
1. [www.pont-bellevue.fr](http://www.pont-bellevue.fr)
  2. [metropole.nantes.fr/files/images/Vie-Institutions/competences-metropole/PDU.pdf](https://metropole.nantes.fr/files/images/Vie-Institutions/competences-metropole/PDU.pdf)
  3. <https://conversation.com/nourouqi-suppri-mer-des-autoroutes-peut-reduire-les-embouteillages-171562>
  4. Plane, D. A. (1995). Urban transportation: policy alternatives. In Hanson & Giuliano (Eds.) The geography of urban transportation. (2nd ed.) New York : London: Guilford Press. [www.researchgate.net/publication/241995-Urban-transportation-policy-alternatives-in-Hanson-Giuliano\\_fig19\\_329168375](http://www.researchgate.net/publication/241995-Urban-transportation-policy-alternatives-in-Hanson-Giuliano_fig19_329168375)
  5. [https://fr.wikipedia.org/wiki/Trafic\\_induit](https://fr.wikipedia.org/wiki/Trafic_induit)
  6. <https://cityobservatory.org/reducing-congestion-katy-didnt/>

**Observation n°321 (Web)**

Par Réjane SECHER

Déposée le 22 décembre 2021 à 09h58

FAVORABLE A LA VERSION V3BIS

**Observation n°320 (Email)**

Par Comité pour la Loire de Demain (CLD)

Déposée le 21 décembre 2021 à 22h03

Monsieur le Garant,

Voici la contribution du Comité pour la Loire de Demain dans le cadre de "la CONCERTATION PRÉALABLE sur le projet d'aménagement du complexe de Bellevue - RN844 - périphérique de Nantes".

Salutations respectueuses.

Pour le CA du CLD - Jacques Birgand

--

Jacques BIRGAND

217 rue G. Clemenceau

44150 ANCENIS

**Concertation sur l'aménagement du complexe de Bellevue**

Observations du Comité pour la Loire de Demain concernant l'écoulement des crues en lit majeur et l'amélioration des continuités hydrauliques

> **Constat de carence d'entretien des dispositifs d'évacuation de crues et d'altération des continuités hydrauliques. Demande d'une réunion spécifique sur cette forte préoccupation dans le cadre du projet du complexe d'aménagement de Bellevue pour améliorer la situation et pour la prévention des risques.**

Lors de la réunion de concertation du 14 décembre 2021 à Basse-Goulaine, le Comité pour la Loire de Demain est intervenu pour souligner des insuffisances du projet vis-à-vis de l'écoulement des crues dans le lit majeur. En cause, la continuité hydraulique des évacuateurs de crue au nord et au sud du pont actuel. Par défaut d'entretien depuis une quinzaine d'années, des boisements importants se sont développés dans les prolongements immédiats de ces ouvrages ainsi que constatés lors d'une visite sur le terrain, en particulier :

- au nord du pont, l'aval de l'évacuateur nord est barré par une bande boisée de 50 mètres d'épaisseur qui fait obstacle à l'écoulement des eaux d'inondation depuis l'arrière du village de Bellevue vers la Prairie de Mauves. Le ruisseau du Plessis-Maillard contribuant à cette évacuation est également très encombré...
- au sud du pont, après la fosse de l'évacuateur correctement entretenue, l'écoulement des crues est d'abord contrarié dans son cours latéral par un promontoire de remblais ayant comblé une ancienne gravière, puis freiné par le boisement dense d'une parcelle transversale de 120 m d'épaisseur barrant la plaine alluviale depuis la route jusqu'au fleuve...

Comme pour le projet actuel où cette priorité est bien spécifiée, le maintien des conditions d'écoulement du fleuve pour la non aggravation des crues a été affirmé lors du programme précédent de travaux en 2002-2006 comme on peut encore le lire sur les panneaux d'information toujours présents sous le pont de Bellevue :

« Le chantier prévoit l'aménagement du site afin de rétablir un écoulement en lit majeur proche de celui antérieur à la construction du pont (1971). » Parmi les principales mesures prises à cette époque pour favoriser l'écoulement des crues : la réalisation de fosses de surcreusement sous les deux ouvrages de décharge, la suppression de remblais faisant obstacle, l'élargissement du passage des eaux sous une bretelle...

Compte tenu de la situation existante et des enjeux pour la population riveraine (village de Bellevue et vallée de la Divatte), il est nécessaire d'assurer la gestion des évacuateurs et leurs prolongements. Plus largement, à l'occasion de ce nouveau projet, la problématique des conditions d'écoulements dans le lit majeur doit faire l'objet d'une réflexion globale pour améliorer tant que possible les continuités hydrauliques et écologiques en cohérence avec le programme de rééquilibrage du lit de la Loire. Parmi les pistes de réflexion : l'aménagement de couloirs d'écoulement réservés, la suppression d'obstacles transversaux, la reconquête et le raccordement de boires existantes en bordure de la Divatte (boires du Caillé et de Longue-mine, Boireaux de St Sébastien)...

Le Comité pour la Loire de Demain demande donc que soit organisée dans le cadre de ce projet une réunion spécifique sur cette problématique essentielle.

Pour le Comité de la Loire de Demain  
le Président Jacques Birgard

\* En annexe, des photos et observations suite à notre visite sur le terrain.

Adresse courriel : [contact@loire-de-demain.fr](mailto:contact@loire-de-demain.fr) Site du CLD : [www.loire-de-demain.fr](http://www.loire-de-demain.fr)

**Annexe : Observations lors de notre visite sur le terrain en décembre 2021 pour contribution à la réflexion...**

**1 – Evacuateur NORD en rive droite (village de Bellevue)**



Etat de l'évacuateur nord sur une photo IGN de 2021 montrant le développement de la végétation à l'aval du passage et sur le cours du ruisseau du Plessis-Maillard... Pour mémoire, cet évacuateur a été aménagé en 1991 et complété par une fosse de surcreusement au cours du programme de travaux 2002-2006 pour favoriser l'écoulement des crues (la fosse conserve de l'eau du fait de la présence d'une nappe).





Vue vers l'amont de la fosse de surcreusement et des trois ponts se succédant sur le passage d'évacuation des crues.

Le passage sous les ponts partiellement rempli d'eau n'est pas très encombré. A la différence des deux autres ouvrages, le pont le plus en amont correspondant à la rue des Roches, à faible tirant d'air et bordé de rambardes métalliques, constitue un frein à l'écoulement des crues. A signaler que cette route submersible a été rehaussée récemment pour faciliter l'accès au village...



Bordure boisée transversale

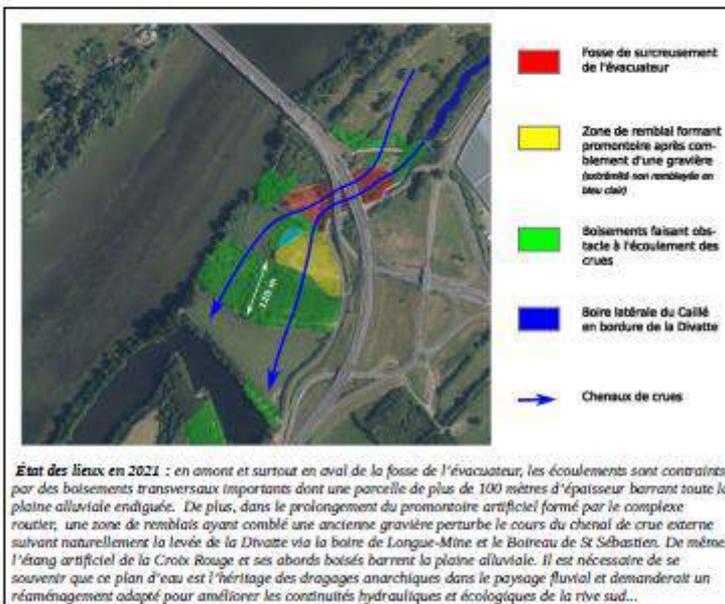
Amont de la fosse de surcreusement au-dessus du pont de la rue des Roches. La bordure boisée transversale est à contrôler pour ne pas créer de frein à l'écoulement des eaux ou favoriser des embâcles...



Ruisseau du Flessis-Maillard après son passage sous la rue des Roches, au cours souvent encombré par des arbres et des embâcles. Ce ruisseau a été reprofilé en 2002-2006 pour favoriser son écoulement...

## 2- Evacuateur SUD en rive gauche (Basse-Goulaine)

\* Le premier évacuateur au sud du pont a été aménagé en 1972 dans le cadre de la construction du pont. Sa largeur a été doublée en 1991 pour atteindre près de 110 m de section d'écoulement. Comme pour l'évacuateur nord, la fosse de surcreusement a été aménagée en 2002-2006.



État des lieux en 2021 : en amont et surtout en aval de la fosse de l'évacuateur, les écoulements sont contraints par des boisements transversaux importants dont une parcelle de plus de 100 mètres d'épaisseur barrant toute la plaine alluviale endiguée. De plus, dans le prolongement du promontoire artificiel formé par le complexe routier, une zone de remblais ayant comblé une ancienne gravière perturbe le cours du chenal de crue externe suivant naturellement la levée de la Divatte via la boire de Langue-Mine et le Boireau de St Sébastien. De même, l'étang artificiel de la Croix Rouge et ses abords boisés barrant la plaine alluviale. Il est nécessaire de se souvenir que ce plan d'eau est l'héritage des dragages anarchiques dans le paysage fluvial et demanderait un réaménagement adapté pour améliorer les continuités hydrauliques et écologiques de la rive sud...



L'évacuateur sud, constitué de quatre travées de 22 mètres et de deux demi-travées aux extrémités, offre une large section d'écoulement, sur près de 120 m... La fosse de surcreusement est offre une bonne évacuation, recouverte principalement de végétation herbacée.

### La zone remblayée formant promontoire

Parcelle boisée barrant la plaine alluviale de la levée de la Divatte jusqu'au FLEUVE



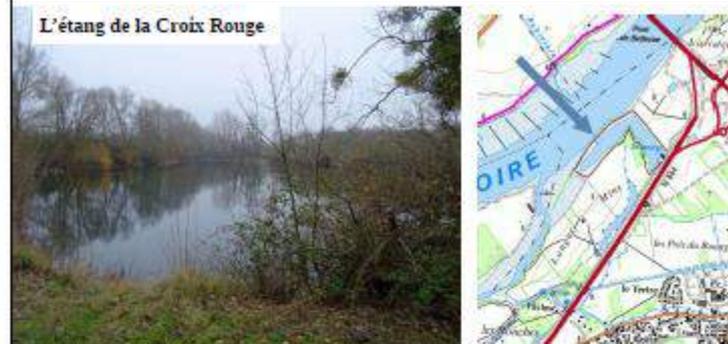
Vue vers l'aval de la zone remblayée formant promontoire à la suite de l'évacuateur et de la parcelle transversale attenante, densément boisée sur 120 m d'épaisseur, barrant totalement la plaine alluviale...

### A Le dernier vestige de la gravière remblayée



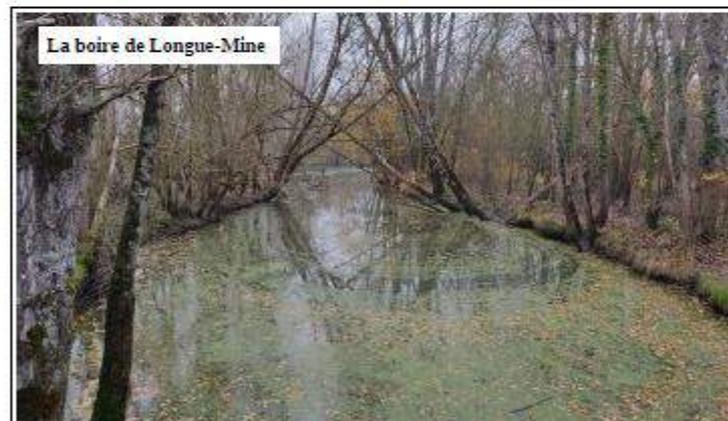
L'extrémité du promontoire de remblats, bordée d'épals fourrés, le vestige de l'ancienne gravière comblée presque entièrement en 1991... Que penser de cette décharge en zone humide et inondable ?

### L'étang de la Croix Rouge



Malgré ses abords boisés, son usage pour le puisage des maraîchers et la pêche de loisirs, l'étang de la Croix Rouge ne s'intègre pas au paysage fluvial ni à son hydrologie, barrant la plaine alluviale jusqu'au bourrelet de berge où ne subsiste qu'une bande d'une dizaine de mètres. Sa forme et sa disposition sont un héritage direct des dragages anarchiques qui ont marqué le lit du fleuve. Son réaménagement devrait être étudié pour faciliter l'écoulement d'un chenal externe en période de crue le long de la Divatte et permettre une continuité entre les boîtes latérales existantes depuis l'amont du pont et le Callié.

### La boire de Longue-Mine



La boire de Longue-Mine en bordure de la Divatte, qui rejoint le Boireau de Saint Sébastien, lui-même à l'exutoire du Marais de Goulaine... Tout en favorisant l'écoulement des crues, la remise en continuité des ces boîtes latérales pendant les hautes eaux du fleuve est un véritable enjeu écologique pour la Loire de demain...

CLD - Observations sur le terrain du 14 décembre 2021

Adresse courriel : [contact@loire-de-demain.fr](mailto:contact@loire-de-demain.fr) Site du CLD : [www.loire-de-demain.fr](http://www.loire-de-demain.fr)

**Observation n°319 (Web)**

Anonyme

Déposée le 22 décembre 2021 à 05h14

Usager du pont de Bellevue, automobiliste, piéton et cycliste, j'ai pu observé la complexité des flux de véhicules quotidiens.

Adoucir nos mobilités pour notre avenir commun pourra permettre de mieux nous déplacer, ni plus vite ni plus nombreux, en laissant une place à chacun dans le futur ensemble dit Pont de Bellevue.

Mes déplacements à vélo sont très allongés sur ce secteur. On constate facilement la place prédominante des véhicules de transport de marchandises et automobiles individuelles.

Je pense que séparer les flux de véhicules par vitesse et par encombrement / poids peut être un axe de solution pour fluidifier le trafic.

Par ailleurs, cela améliorerait la sécurité et la conduite de chacun.

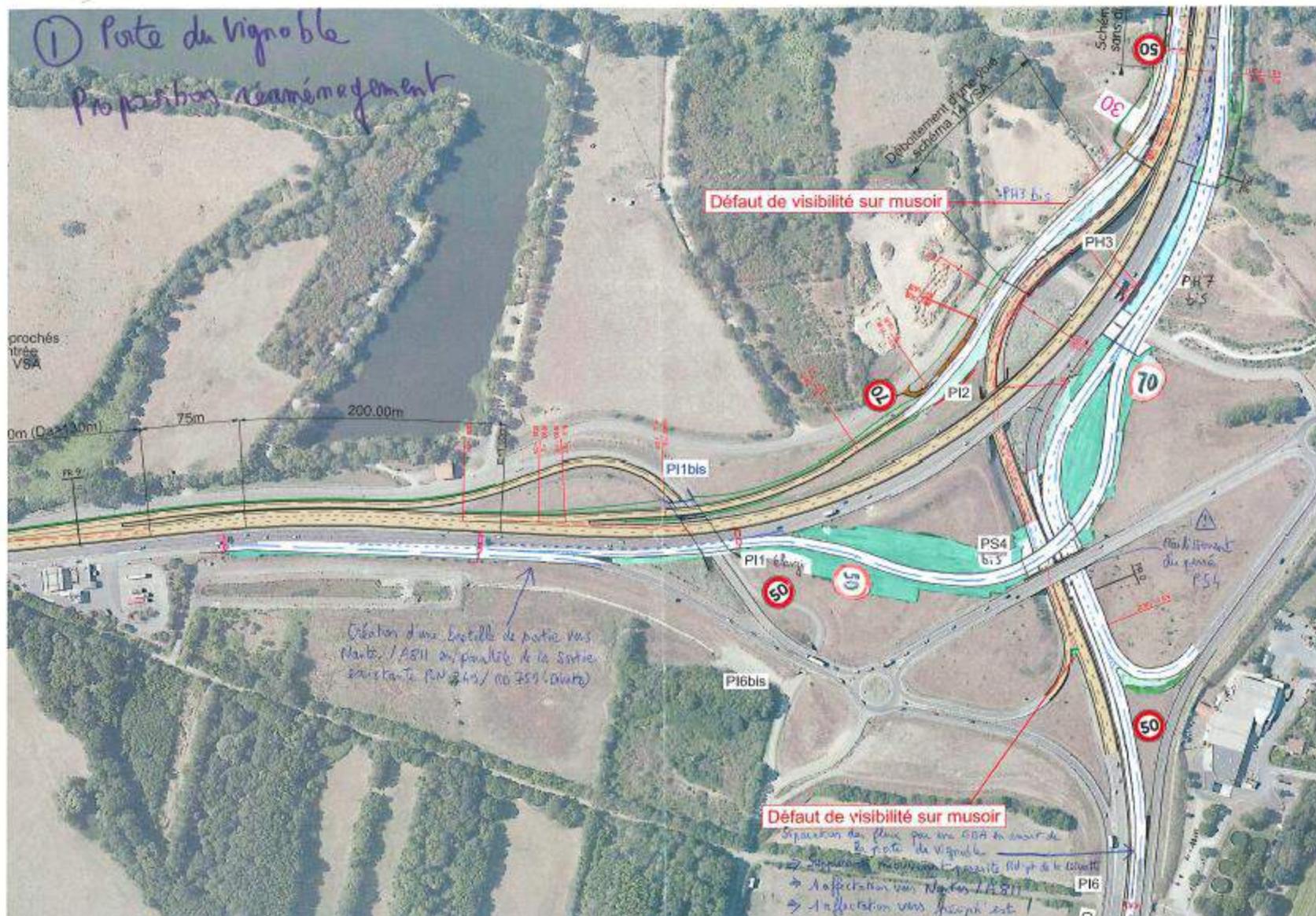
**Observation n°318 (Web)**

Par Julian RAVILLY

Déposée le 22 décembre 2021 à 00h58

SUITE OBSERVATION 317 : voir PJ "VARIANTE 4"

Julian RAVILLY.



Optimisation des voies existantes possible amont puisigion  
 ne peut pas créer un pont en amont à cause du village de  
 Bellevue.  
 (3) Porte d'Anjou  
 Bellevue.



Franchissement  
 de la Loire  
 (2)

Création d'une B.A.U. +

Remplacement de la VAE actuelle  
 par une VAE indépendante séparée d'une GMA  
 respectant les plans d'alignement.

→ pour le Sud → voir A81 ou E42-PT dans les plans  
 → voir E42 → voir A81 ou voir PT dans les plans  
 → voir PT (Civité) → voir A81 ou voir PT dans les plans  
 → voir plans E42 en fonction des plans  
 ou E42-PT dans les plans

Ouvrage de franchissement  
 Piste cyclable en rive

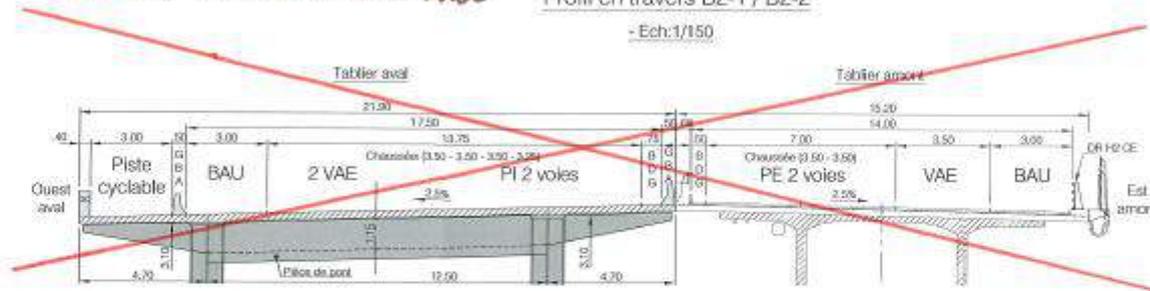
Application de 3 voies en  
 Sortie du nouveau talus mixte  
 → 2 voies AVENUE LOIRE  
 → 1 voie pour le Sud  
 voir plans E42

(1) Porte du Vignoble

**VARIANTE Extension tablier aval**

Profil en travers B2-1 / B2-2

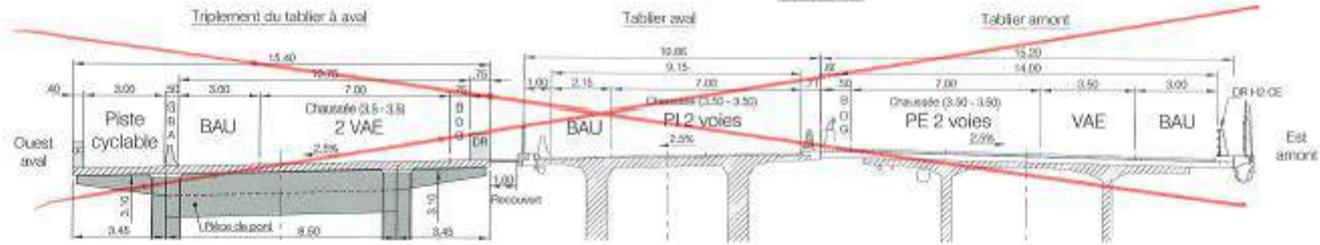
- Ech:1/150



**VARIANTES 3-3 bis**

Profil en travers C2-1 / C2-2

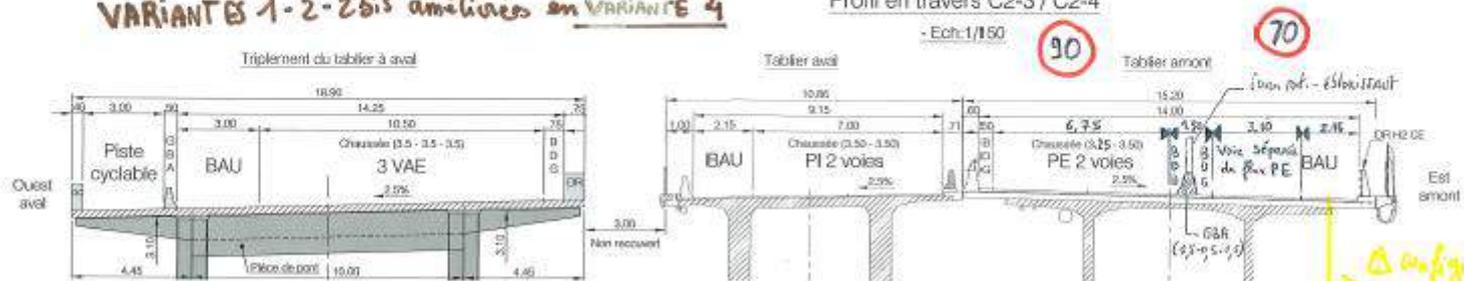
- Ech:1/150

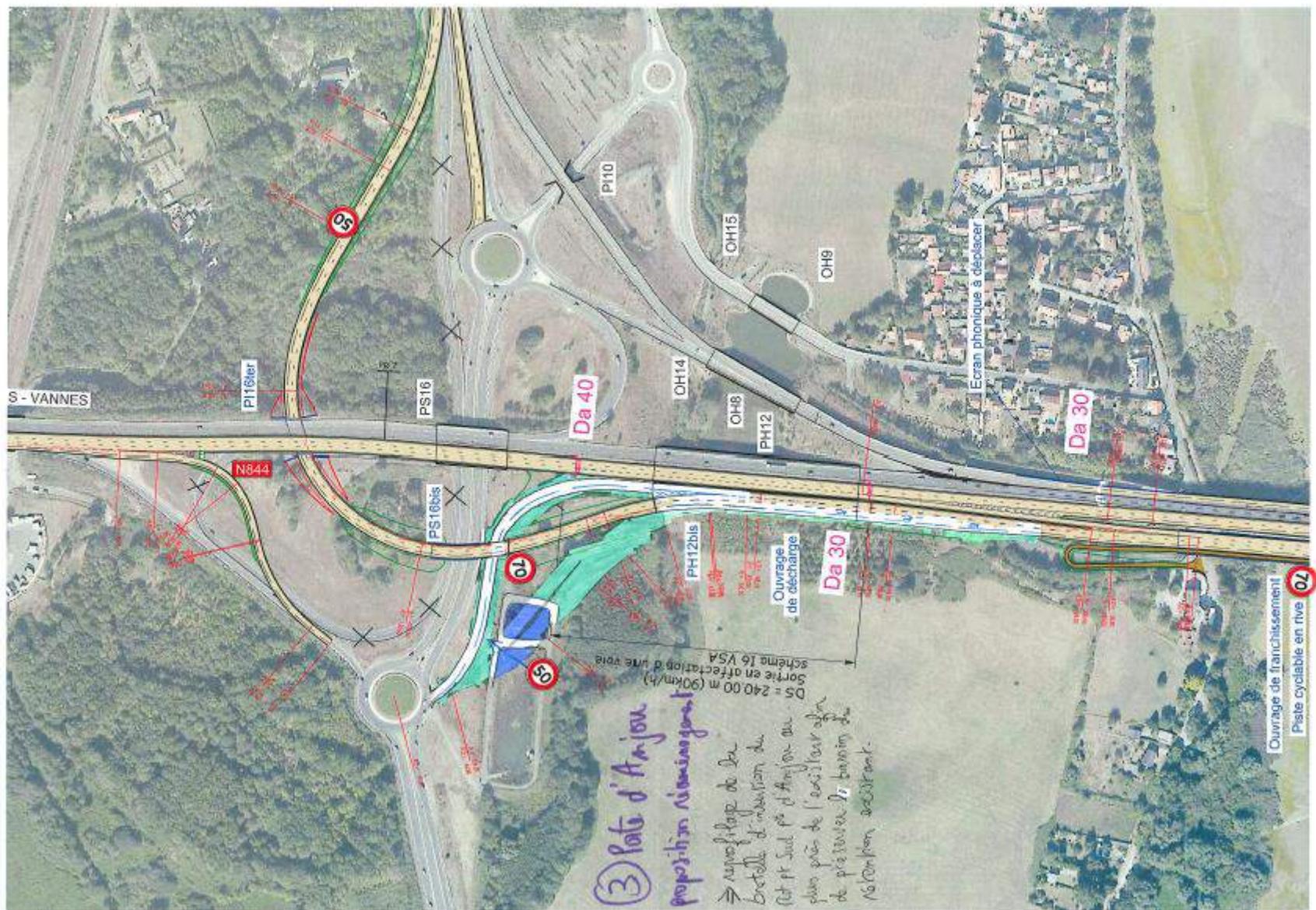


**VARIANTES 1-2-2bis améliorées en VARIANTE 4**

Profil en travers C2-3 / C2-4

- Ech:1/150





## Observation n°317 (Web)

Par Julian RAVILLY

Déposée le 22 décembre 2021 à 00h51

Bonjour,

Tout d'abord, je tiens à remercier toutes les équipes impliqués dans ce projet qui travaillent à proposer une reconfiguration de l'infrastructure pour fluidifier le plus possible et de façon raisonnable en prenant en compte tous les paramètres multiples d'aujourd'hui et de demain qu'est ce complexe nœud routier à travers cette belle concertation très documentées et de qualités.

Est tant intéressé par les problèmes de conception des infrastructures routières et notamment du périphérique nantais, je me permets par le biais de ce registre de participer à la concertation en y déposant mon avis et observation étant également utilisateur de l'ouvrage d'art.

De plus, j'ai assisté à la réunion publique de Basse-Goulaine pour entendre les avis et attentes des autres et je me suis exprimé à travers le recueil papier.

Je suis content qu'est lieu cette concertation après celle de 2016 qui a permis de fixer les priorités d'aménagement du périphérique dont le complexe de Bellevue qui s'est retrouvé comme à traiter prioritairement avec le pont de Cheviré.

Donc je me suis attelé sérieusement en examinant documents et vidéos afin que je puisses vous exposer une alternative que j'ai nommé "variante 4" car je suis pas satisfait de ce qui est proposé à l'heure actuelle.

En effet, on peut dire que vous avez pleinement résolu la congestion du soir et même maintenant du matin du sens int. du périph'. à travers vos 3 variantes intéressantes. On peut conclure que vous avez répondu correctement et efficacement à la commande publique qui était de supprimer le bouchon dans ce sens là. Et j'ai été heureux de découvrir que cette commande a évoluée depuis 2016 et que la maîtrise d'ouvrage à étendue sa demande à résorber le bouchon du matin dans le sens ext.

Et c'est avec les variantes "bis" qu'on constate que vous essayez traiter la problématique du bouchon du matin mais on peut dire que c'est très insatisfaisant, pauvre, timide et pas à la hauteur en terme de qualité et d'efficacité de que ce qu'aît suggéré pour le bouchon du soir. Ces variantes de "secours" coûtent chers pour ce qu'elles apportent et perturbent énormément le trafic en phase chantier pour au final ne diminuer que de très peu le congestionnement identifié. C'est un ressenti qui est général et unanime.

Vous proposez de repousser au droit de l'insertion sur l'anneau (PH7 bis) le rabattement de 2 à une 1 voie de la RN 249. On peut que se dire que ça va complexifier les insertions et les échanges et créer une zone dangereuse voir accidentogène.

Aussi, avec un bouchon peut-être diminué mais persistant, il n'en découragera pas pour autant les automobilistes de continuer à vouloir gagner du temps sur leur trajet un effectuant le mouvement parasite du demi-tour au rond point de la "Divatte" et bouchonnant inévitablement ce carrefour et ses accès.

J'ai conscience que ce sens là est plus compliqué à résoudre du fait de l'impossibilité de créer un nouvel ouvrage d'art en amont et du coup composer avec uniquement les 3 voies existantes.

Mais je pense qu'on peut en réutilisant votre principe de séparer les flux entrant/sortants du périphérique solutionner de manière importante ce bouchon. A défaut d'avoir un troisième tablier pour faire une séparation physiques des voies, j'utilise une glissière en béton armée (GBA) pour séparer les 2 voies du périph ext. à la voie auxiliaire d'entrecroisement (qui d'ailleurs change de destination et qui n'est plus dès lors une VAE mais une simple voie) avec rétablissement de la BAU en déplaçant la piste cyclable sur le nouvel ouvrage d'art en aval.

Bien sur, cela veut dire qu'en amont de l'ouvrage, les bretelles d'accès sont revues, corrigées et affectées pour une destination bien distinctes. Faire des affectations de voies avant d'arriver sur la porte du vignoble est selon moi la seule solution aujourd'hui réalisable et convenable pour répondre à la demande de la population. Les observations n°17 & 47 vont dans le même sens (voir leurs pièces jointes).

Petit bémol dans ma solution, le flux directe "Divatte => périph ext. n'est par conséquent plus possible et les usagers devront faire demi-tour au rond-point nord porte d'Anjou pour reprendre la bretelle d'insertion...

La configuration que je propose ne permet pas la réalisation d'une VRTC qui au passage n'est plus si utile que ça si le bouchon est résorbé.

Par contre il me semble important afin de lutter contre l'autosolisme de construire de vrai parking de covoiturage aux deux portes d'accès Bellevue nord et sud. Des stationnements sauvages sur ces sites aujourd'hui montrent une réelles demande.

Je fais également quelques retouches dans le sens int. sortie porte d'Anjou et entrée porte du vignoble au niveau des ouvrages de délestage créés.

Je vous laisse découvrir en image "ma variante 4" dont j'ai dessiné en retravaillant vos plans. (voir PJ)

En espérant être pris au sérieux, je vous prie d'agréer, Monsieur/Madame l'hommage de mon respectueux dévouement.

JULIAN RAVILLY.

**Observation n°316 (Web)**

Par EIMRICH MULLER

Déposée le 22 décembre 2021 à 00h43

après avoir regardé vos 5 variantes , aucune ne sera parfaite , bien sur , mais pour y passer 4 fois par jour , la solution 3 BIS me semble la plus efficace et sure .  
un débit maximum le matin pour tous ceux qui monte de Cholet et ceux qui arrive de l'ouest , en direction de paris ou rennes .  
et surtout deux flux sécurisés sur le pont double , dans le sens nord vers le sud , pour ne pas avoir de croisement de voies au milieu de l'ouvrage ! super dangereux et créateur de bouchons a coup sur !!

**Observation n°315 (Web)**

Par GUY GEKO

Déposée le 22 décembre 2021 à 00h32

BONJOUR , LA SOLUTION 3 BIS PARAIT LA MEILLEUR , UNE DEUX FOIS DEUX VOIES POUR UN DEBIT IMPORTANT LE MATIN EN PERIPH EXT , POUR TOUS CEUX QUI REMONTENT AU NORD .  
ET PAS DE CROISEMENT DANGEREUX DE VOIES SUR LE NOUVEAU PONT AVAL ENTRE CEUX QUI DESCENDENT DU NORD ET CEUX QUI ARRIVENT DE PARIS ; UN MINIMUM DE CROISEMENT DE DIRECTION POUR UN MINIMUM D ACCIDENT !! SURTOUT SUR UN PONT !!

**Observation n°314 (Web)**

Par norbert GEKO

Déposée le 22 décembre 2021 à 00h23

la solution 3 bis est la meilleur . deux voies pour ceux qui remontent de vendée vers le nord . et pas de croisement de flux sur le pont , entre ceux qui viennent du nord et de angers , et qui vont vers le sud ....la solution la plus sure !

**Observation n°313 (Web)**

Par Michel Teillet

Déposée le 22 décembre 2021 à 00h11

Compte tenu de la saturation provoquée sur la N249, avec un trafic qui ne va qu'augmenter dans les années à venir, les variantes 2bis ou 3bis me semblent à retenir.

Elles ne sont cependant pas complètement satisfaisantes pour les véhicules qui venant de la direction de Cholet se résignent à passer le matin par Basse Goulaine pour rejoindre le périphérique sud, afin d'éviter les bouchons de Bellevue et les engorgements au niveau des 2 rond points qui relient la Divatte à ce périphérique sud.

Il faudrait aussi étudier une connexion directe de la N249 avec le périphérique sud.

**Observation n°312 (Web)**

Anonyme

Déposée le 21 décembre 2021 à 23h40

Tout d'abord, bravo pour le travail réalisé. Les documents sont plutôt clairs et semblent avoir été mis à jour au fil de l'eau.

Je rejoins beaucoup d'utilisateurs sur le fait qu'il est important de fluidifier le trafic du matin provenant de Cholet, il y a un réel encombrement! Espérons que l'insertion sur deux voies suffise à fluidifier car je pense malheureusement que le trafic va continuer à s'intensifier surtout à cet endroit...

Penser également à la mise en place de transport en commun pour rejoindre Nantes Est depuis Saint Julien, les Vallées, Basse Goulaine semble également important pour améliorer le trafic et aller vers des déplacements plus éco responsables .

Les propositions avec ajout d'ouvrage en aval me semblent suffisantes pour fluidifier ainsi que la voie propre depuis l'A811 pour rejoindre le périph sud. Mais peut-être que je n'utilise pas ces portions en pleine heure de pointe.

Les ouvrages antibruit sont évidemment indispensables pour la population résidant aux abords de ces points de forte circulation. Là encore espérons que suffisamment de distance soit équipée pour améliorer réellement la vie des habitants.

**Observation n°311 (Web)**

Par Jacques Le paih

Déposée le 21 décembre 2021 à 22h59

Bonjour

J'opte pour la variante 2 bis

Cdlt

**Observation n°310 (Web)**

Par Chrystelle LOIRET

Déposée le 21 décembre 2021 à 22h20

Bonjour, je vote pour la variante 2 . En arrivant de Carquefou (ou de sucé sur erdre ou je vais habiter d'ici quelques mois), il nous faut 2 voies de bout ne bout vers le periph sud. La variante 2 ne le propose pas mais est la mieux tout de même car les deux autres ne propose qu'une simple sortie (vers le periph sud)

**Observation n°309 (Web)**

Par Gregory FRADIN

Déposée le 21 décembre 2021 à 22h19

Bonjour, je vote pour la variante 2 . En arrivant de Carquefou (ou de sucé sur erdre ou je vais habiter d'ici quelques mois), il nous faut 2 voies de bout ne bout vers le periph sud. La variante 2 ne le propose pas mais est la mieux tout de même car les deux autres ne propose qu'une simple sortie (vers le periph sud)

**Observation n°308 (Web)**

Par alain delaunay

Déposée le 21 décembre 2021 à 22h13

Mon choix se porte sur les variantes 2bis et 3 bis car elles seules permettent d'agir sur les bouchons du matin en sud Loire. Je suis habitant des Vallées depuis 25 ans, et les nuisances sonores liées au trafic routier ne cessent d'augmenter : un mur anti-bruit le long du des Vallées, est nécessaire. Une bonne qualité du revêtement routier pour atténuer le bruit, est également essentielle .L'éclairage et la qualité des pistes cyclables du pont de Bellevue sont à améliorer.

### **Observation n°307 (Web)**

Par Julien Foussard

Déposée le 21 décembre 2021 à 22h05

Alors que le gouvernement prend des engagements pour réduire les émissions de gaz à effets de serre, pour lutter contre le changement climatique, est-il raisonnable de réaliser un aménagement pour favoriser la voiture et donc le mode de transport terrestre le plus émetteur de CO2 ?

Ces travaux seront terminés dans presque 10 ans. Quelle sera la situation dans une décennie ? Y aura-t-il autant de voiture en circulation ? Est-ce que l'essence sera encore disponible à un prix abordable ? C'est très difficile à dire, mais les estimations pointent un déclin inexorable de l'approvisionnement.

Ainsi, est-ce raisonnable d'investir plus de 100 millions dans une infrastructure qui sera peut-être obsolète avant même la fin de travaux ? Est-ce raisonnable de faire un aménagement qui augmentera les émissions de gaz à effet de serre et donc aggravera le changement climatique ?

Il serait bien plus pertinent de miser sur un développement massif des transports en commun et des modes de déplacements doux. Mais aussi miser sur de nouvelles manières de travailler et de se déplacer. L'ère des déplacements très fréquents, lointains et rapides est en passe d'être révolue. Évoluons vers une société plus sobre, avec des transports en commun et des modes de déplacements doux plutôt que des voitures individuelles. En ce sens, l'aménagement prévu ne répond pas du tout cet impératif et mise sur une société du tout voiture. C'est un non-sens et cela va à l'encontre de l'histoire.

### **Observation n°306 (Web)**

Par Christophe ANDRE

Déposée le 21 décembre 2021 à 20h04

2,4,6 voies où va t-on s'arrêter ?

100 millions d'euros pour un projet des années 90.

60 000, en 2000, 95 000 en 2020, 130 000 en 2030, (véhicules jour sur le pont de Bellevue).

Si je retiens l'intérêt « particulier » des habitants de Bellevue dont je fais partie.

Quelque soit la variante du projet retenu, ce sera plus de bruit, plus de pollution.

Je souhaite une amélioration de notre qualité de vie et non un maintien des nuisances élevées.

Pour cela il faut revoir le linéaire des murs anti-bruits à la hausse, un revêtement de voirie efficace, perenne et entretenu, l'installation de capteurs permanents de mesures de la pollution et du bruit, avec les données publiées.

Ces données quotidiennes confirmeront sûrement les résultats obtenus suite à la modélisation des relevés réalisés par vos soins sur le terrain !!

Osons la transparence, osons aussi un autre projet.

Pourquoi le troisième pont ne servirait-il pas aux transports en communs, au co-voiturage, au déplacements doux ?

Je dirais même pourquoi un troisième pont ? Ne doit-on pas penser autrement nos déplacements ?

Je vous invite à consulter la contribution de l'Association la Bellevusienne n° 245 du 19/12/21.

Christophe ANDRE habitant de Bellevue

# Observation n°305 (Web)

Par CHANTAL DAVID

Déposée le 21 décembre 2021 à 19h53

J'habite à Bellevue et je partage totalement la contribution que vous a fait parvenir le président de la Bellevusienne, M. Guiheneuf. Ainsi que ce qu'a écrit M. Frédéric Héran, économiste des transports et urbaniste à l'université de Lille, à propos du projet concernant le pont de Bellevue, je cite :

"– Si l'on tient compte du trafic induit, alors le projet augmente les émissions de gaz à effet de serre (et toutes les autres nuisances), et non les réduit comme le prétend le dossier de synthèse. C'est donc un projet climaticide.

– A cause de ce trafic induit, la congestion ne sera réduite qu'à court terme, elle reviendra plus tard, sans doute à d'autres endroits du périphérique. C'est donc un projet inefficace à long terme."

Chantal David

LE 19 DECEMBRE 2021

Association Le BELLEVUSIENNE

SAINTE LUCE SUR LOIRE



## 2- Murs anti bruit :

- Il a été acté à la réunion publique du 10 décembre 2021, à sainte Luce sur Loire, que des compléments devaient être ajoutés sur le site, aux dossiers de présentation, lieux des relevés, horaires, conditions météorologiques, relevés des décibels par site, au 16 décembre 2021, pas de compléments d'information.

-Quelles valeurs donner aux modélisations, quand les porteurs du projet sont jugés et parties ?

-Toutes les études, des différentes variantes, nous montrent que le nombre de mur antibruit est insuffisant par rapport aux besoins. Si une législation existe, elle oblige pour des seuils de nuisance sonore élevés, mais n'interdit pas de faire mieux pour la qualité de vie des riverains. Il est reconnu aujourd'hui que le bruit a un effet néfaste sur la santé.

-Un mur anti bruit à hauteur du hameau du PETIT ROCHER, mais pas de mur parallèle à l'opposé, côté village, le risque est que le bruit soit renvoyé sur l'arrière du village.

-Il serait intéressant de connaître le coût des murs anti bruit par rapport au budget global.

-Nous vous demandons d'améliorer les équipements pour diminuer les nuisances sonores, en déployant des écrans de la porte du vignoble au hameau du linot, jonction avec les existants. De déployer aussi des écrans anti bruit du nouvel ouvrage (P216 BIS), au giratoire de la porte du vignoble.

-Nous demandons que les revêtements routiers prévus répondent aux plus hautes exigences concernant leurs capacités à atténuer le bruit, que la qualité et l'entretien de ces revêtements soit suivis régulièrement, entretenus et changés quand leurs performances seront diminuées.

-Un financement demandé pour une étude indépendante auprès des collectivités permettraient de comparer avec vos relevés effectués en 2018, toutes les données que nous possédons, depuis la dernière phase des travaux.

## 3- Qualité de l'air :

-Nous sommes en attente du rapport, comprenant les lieux des mesures, le temps et les noms des particules analysées.

-Quelles valeurs donner aux modélisations, quand les porteurs du projet sont jugés et parties ?

-Les particules PM2.5, ont-elles été prises en compte ?

-Les mesures ont-elles été enregistrées lors des pics de circulation ?

-Un relevé permanent avec informations aux riverains semble nécessaire aujourd'hui.

## 4- Evacuateur de crue :

-Côté village, à l'entrée de la rue des Roches, cet évacuateur n'a pas été entretenu depuis sa création, malgré ce qui est écrit dans le document joint aux dossiers de présentation.

-La demande d'entretien et de suivi régulier de l'évacuateur de crue est la même côté sud, sinon en cas de crue, cela aura une incidence sur le village. Aujourd'hui, son évacuation est obstruée en aval, du pont, par des matériaux et chemin bitumé qui feront un effet barrage.



## 5-Autorité environnementale :

Suite à un article paru dans « Ouest France » (30/11/21), tiré du média en ligne « The Conversation » (28/11/21) :

<https://theconversation.com/pourquoi-supprimer-des-autoroutes-peut-reduire-les-embouteillages-171266>

Nous avons contacté l'un des auteurs, Mr Frédéric Héran, économiste des transports et urbaniste à l'université de Lille afin de lui demander son avis sur ce projet, nous vous soumettons ci-dessous sa réponse :

« Merci de m'informer de ce projet. Une fois de plus, l'étude ne tient pas compte du trafic induit, ce qui est contraire aux recommandations de l'Autorité environnementale (pour les références, voir l'article original paru sur le site de The Conversation). Deux conséquences :

– Si l'on tient compte du trafic induit, alors le projet augmente les émissions de gaz à effet de serre (et toutes les autres nuisances), et non les réduit comme le prétend le dossier de synthèse. C'est donc un projet climaticide.

– A cause de ce trafic induit, la congestion ne sera réduite qu'à court terme, elle reviendra plus tard, sans doute à d'autres endroits du périphérique. C'est donc un projet inefficace à long terme.

Pour supprimer la congestion sur le pont tout en évitant tout trafic induit, il faudrait réduire la capacité du périphérique (et des voies rapides qui y mènent) en amont du pont et agrandir la capacité du pont. »

Le projet de construction du pont de Bellevue-périphérique nantais ne prend pas en compte "les trafics induits (...) ni les reports modaux possibles" et n'est donc pas conforme aux recommandations de l'AE "autorité de l'Etat compétente en matière d'environnement". Si l'on faisait, les résultats seraient carrément inversés : hausse (et non pas baisse) "de nombreux impacts comme le bruit, la pollution atmosphérique ou (surtout) les émissions de gaz à effet de serre".

Voici la note de l'autorité environnementale sur les projets d'infrastructures de transport routières, N°Ae :2019-N-06

[http://www.cpedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/190206\\_-\\_note\\_infrastructures\\_routieres\\_-\\_galilee\\_d19711v1.pdf](http://www.cpedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/190206_-_note_infrastructures_routieres_-_galilee_d19711v1.pdf)

Vous pouvez noter notamment page 3 :

« Les études de trafic sont très importantes car elles alimentent la justification du projet et conditionnent le calcul de nombreux impacts comme le bruit, la pollution atmosphérique ou les émissions de gaz à effet de serre. Or, leurs résultats sont présentés de manière trop succincte et les études elles-mêmes ne prennent presque jamais en compte les trafics induits par la création ou la transformation de l'infrastructure, ni les reports modaux possibles. »

Nous nous posons par conséquent la question de la prise en compte du trafic induit lors des études d'impacts et de ses conséquences sur les résultats présentés, et nous demandons que le maître d'ouvrage sollicite l'autorité environnementale.

[https://fr.wikipedia.org/wiki/Autorit%C3%A9\\_environmentale](https://fr.wikipedia.org/wiki/Autorit%C3%A9_environmentale)

[https://fr.wikipedia.org/wiki/Trafic\\_induit](https://fr.wikipedia.org/wiki/Trafic_induit)

#### 6-VRTC

«En option et en pointillé, le projet d'une voie qui arriverait Rue des Roches. Il faut noter que ce secteur est le plus exposé sur les conséquences des débordements.



Il n'est pas possible d'empiétrer et de rehausser le terrain naturel par la création d'une voie VRTC. Cela créerait un effet barrage avec comme conséquence de faire monter l'eau dans la prairie, et aussi un effet retenue d'eau lorsque celle-ci vient à se retirer.

Il est aussi écrit dans le projet « Le secteur de Bellevue dans le sens sud-nord, et principalement la RN249, est vu comme prioritaire par le Département pour le covoiturage et par la Région pour les transports en commun, même si les fréquences sont très faibles. Nantes Métropole est intéressée par l'aménagement de voies réservées pour les transports en commun en traversée des échangeurs du périphérique Porte d'Anjou, Porte de Sainte Luce, Porte de Carquefou »

**Nous tenons à signaler que l'actuelle piste cyclable prévue pour être utilisée comme la voie de VRTC et de co-voiturage est située devant le mur anti bruit à hauteur des fenêtres des habitations. Nous demandons expressément que toutes les voies de véhicules à moteurs passent derrière le mur anti-bruit afin de préserver au mieux la qualité de vie des habitants de la rue des Roches.**

#### En conclusion :

Le choix qui nous est donné est de choisir entre les variantes proposées.

Nous avons fait le choix d'analyser, les différentes propositions en détaillant tous nos questionnements. Nous sommes des riverains, et aussi des utilisateurs du périphérique. Les encombrements du périphérique créent, par détournement, une surcharge de circulation dans le village de Bellevue, comme ce que l'on a pu lire en face du village dans le secteur des Vallées. Sans aménagement de voirie et de mesures contraignantes, nous les subirons jusqu'en 2030, voir 2035.

Notre lecture attentive nous montre que pour faire un choix dans les variantes proposées il manque beaucoup d'éléments. Murs anti bruit, pollution, inondation, et propositions de nouveaux franchissements et d'accès routiers vont-ils simplifier la vie des usagers du périphérique d'ici 2030 ? Nous avons connu l'aménagement du pont de Bellevue tous les 15-20 ans et le résultat quelques années suivante est toujours le même : secteur saturé.

Nous demandons à ce que le trafic induit et les reports modaux soient pris en compte dans les études d'impact

Le dossier de concertation prend il en compte l'évolution du changement climatique, les gaz à effet de serre, l'évolution des déplacements du monde du travail, et les modifications des moyens de déplacements ?

Tous ces travaux réalisés ne vont-ils pas déplacer ensuite, les problèmes de congestion sur un autre secteur du périphérique ?

En conclusion, nous considérons, qu'il manque une variante :



Celle qui consisterait à créer un nouveau franchissement sur la Loire, réservée à tous types de transports en commun, au covoiturage, aux circulations douces, piste cyclable bidirectionnelle digne de ce nom et déplacements piétons. Ensuite on pourrait définir la place de la voiture particulière. Cela correspondrait mieux aux échéances de réchauffement climatique, et de la diminution drastique des gaz à effet de serre imposée pour l'avenir.

Des études et propositions complémentaires semblent souhaitables.

Cordialement

Jean Michel Guheneur

Président de l'association La Bellevusienne.

Représentant l'ensemble des habitants du village.

## Observation n°304 (Web)

Par Lenaick Colin

Déposée le 21 décembre 2021 à 19h37

Travaillant sur Nantes et habitant au Loroux bottereau, je passe régulièrement le matin par la route de la Divatte pour récupérer le Pont de Bellevue. Je suis désespérée de voir le nombre de personnes remontant de la 4 voie de Cholet pour faire comme s'ils allaient vers le périph sud or, ils nous coupent la route au giratoire car ils sont prioritaires et redescendent sur le Pont de Bellevue.

Pourquoi ne pas dédier une voie pour le covoiturage ?

Je pense qu'un aménagement est nécessaire au bout de la prairie de Mauves

Je ne sais pas si la prairie de Mauves est englobée dans votre aménagement... Mais s'il vous plaît empêcher les voitures de faire demi tour sur cet axe (j'en ai encore vue 3 ce soir en rentrant) ... Combien faudra t'il d'accidents de 2 roues pour qu'un aménagement soit réalisé ?

**Observation n°303 (Web)**

Anonyme

Déposée le 21 décembre 2021 à 19h10

Projet 3 bis

**Observation n°302 (Web)**

Par Régis POINOT

Déposée le 21 décembre 2021 à 18h55

Il manque une voie réserver pour les transports collectifs des réseaux Aléop et TAN. Cela permettrait aux cars existants d'avoir une voie et de créer dans le futur une ligne de bus entre Basse Goulaine et le nord-Est de l'agglomération Nantaise. Développons le transport collectif.

**Observation n°301 (Web)**

Par Thomas Gauthier

Déposée le 21 décembre 2021 à 18h49

Bonsoir,

Nouvel habitant au quartier des Vallées à Basse Goulaine, nous avons beaucoup de bruit de voiture et les véhicules prient dans les embouteillages du matin et provenant de Cholet pour aller au périphérique passent devant chez nous.

D'un quartier calme et peu de véhicules, on passe à l'insécurité du matin et pas de transport en commun comme le tram ou le bus pour nous desservir. Seuls mes arrêts « Porte de Vertou » et « Bois des Anses » nous permettent d'aller dans le centre de Nantes mais en passant par le périphérique. Merci de vous concerter avec Nantes Métropole pour une solution de franchissement de la Loire multimodal et offrant une solution fluide de circulation . Aller au moins sur la solution 2 Bis mais il faut aller plus loin et prendre en compte la route de Cholet très circulante que les travaux de 2006 n'ont pas du tout résolu.

Cordialement

M. Gauthier

**Observation n°300 (Web)**

Par Magali Pauvert

Déposée le 21 décembre 2021 à 18h45

À contre-cœur 2 bis.

**Observation n°299 (Web)**

Par Magali Pauvert

Déposée le 21 décembre 2021 à 18h38

Nouvelle habitante de Basse Goulaine aux vallées, je ne vois que les inconvénients du périphérique. Bouchon bruits et pas de transport en commun. Les plus près son porte de vertou ou bois des anses à porte de saint Luce. L'avenir n'étant plus à la voiture pourquoi agrandir le pont? Ne serait il pas plus judicieux de mettre le financement dans des lignes de Tran , des transports en commun qui résoudrait les bouchons et le bruit?

Cordialement

Magali Pauvert

## Observation n°298 (Web)

Par Grégoire Quéré

Déposée le 21 décembre 2021 à 18h35

Bonjour,

Quand il y a un problème de congestion sur une voie, ce n'est pas en rajoutant des voies qu'on règle le problème! Toutes les études montrent un effet positif à très court terme, mais ensuite un report modal vers la voiture d'autres usagers préalablement non automobilistes qui vient totalement compenser le gain de fluidité.

Du coup plutôt que dépenser 80 M€ (ou plus) aujourd'hui pour avoir le même problème un ou deux ans après la fin des travaux, il vaudrait mieux investir cette somme pour avoir un vrai report modal. Analyse des trajets des différents usagers, développement d'un réseau de pistes cyclables séparées de la chaussée, augmentation de la fréquence et du service des transports en commun, investissement dans de nouveaux pôles économiques pour déconcentrer l'activité, etc...

En pleine crise climatique, rajouter des files pour les voitures n'est pas simplement idiot, mais carrément criminel.

Bon courage tout de même

## Observation n°297 (Web)

Par Jean Michel Guiheneuf

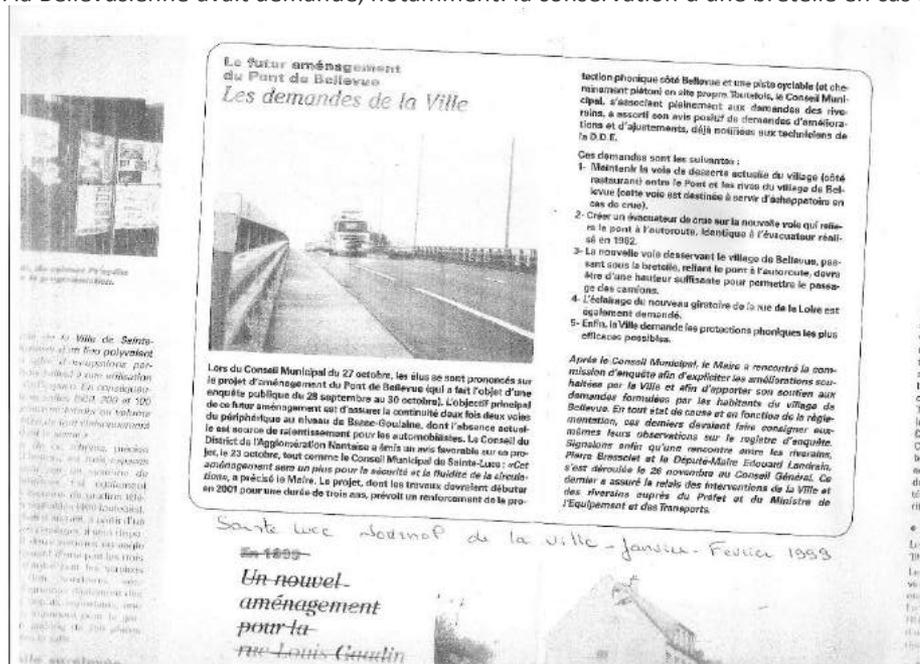
Déposée le 21 décembre 2021 à 18h31

Bonjour

Un peu d'histoire ça ne peut pas faire de mal, pour la nouvelle génération.

On est en 1999 et l'association la Bellevusienne avait demandé, notamment: la conservation d'une bretelle en cas de crue et d'avantage de murs antibruit;Le projet avait été revu et amélioré.

Cordialement



## Observation n°296 (Web)

Anonyme

Déposée le 21 décembre 2021 à 17h06

J'ai pris connaissance des différents projets et ce qui m'a immédiatement frappé, c'est qu'il n'y ait eu aucune étude réalisée sur "l'arrivée de la route de Cholet sur le périphérique intérieur sud" ( et dans le sens retour le soir périphérique extérieur vers la route de Cholet sortie après la station Total. Dans les 2 sens, les trajets débouchent sur un rond point). Tout le monde est conscient depuis 2006 que cette réalisation n'a aucun sens et il est donc incompréhensible que cet aspect ait été occulté.

J'habite aux vallées depuis 15 ans et la situation en terme de trafic (itinéraire bis pour rejoindre le périphérique) et de nuisance sonore s'est nettement dégradée depuis 4/5 ans. Une étude a été effectuée en 2017 sur les nuisances sonores dans les vallées mais ne prend pas en considération la réalité des nuisances en 2021. Je vote pour la variante 2 bis qui me semble la plus adaptée et la plus favorable à une amélioration de la circulation (y compris dans le bourg de Basse Goulaine). Je souhaiterais que les nuisances sonores soient réévaluées pour les vallées (Le vent d'ouest est celui qui rabat le bruit sur nous) et que soit questionné cet aménagement de l'arrivée de la route de Cholet sur le rond point.

## Observation n°295 (Web)

Par Jerome Dyon

Déposée le 21 décembre 2021 à 16h33

cf la note jointe

Concertation aménagement pont de Bellevue  
contribution Jérôme Dyon – urbaniste spécialiste mobilité

Membre d'associations nantaises qui ne veulent surtout pas se positionner sur les options de réaménagement du pont de Bellevue pour marquer leur refus d'un aménagement consacrant encore et toujours la primauté accordée à l'automobile... une position que je ne peux partager au regard des encombrements quotidiens dans ce secteur, impactant fortement la vie de milliers de gens qui ne peuvent faire autrement que d'utiliser leur véhicule pour aller au travail et en revenir, victimes bien qu'aussi acteurs de la situation... d'où cette contribution personnelle.

La fruste aux besoins de déplacements générés par un étalement urbain dont on ne voit pas aujourd'hui comment même l'endiguer, à défaut de politique d'urbanisme visant leur réduction... vaste débat qu'il conviendrait évidemment d'engager au plus tôt...

Des besoins divers et dispersés, et notamment ceux uniquement périphériques, auxquels l'automobile répond bien à l'échelle individuelle, à l'inverse de transports en commun malheureusement incapables d'en satisfaire la diversité... seul le co-voiturage pouvant peut-être venir jouer un rôle sensible à l'avenir, à voir à l'effet des systèmes mis en place par Nantes Métropole et la Région.

Pour l'heure et sans doute encore pour longtemps, le pont de Bellevue, lieu stratégique du fonctionnement régional, est en insuffisance capacitaire durant les périodes de pointes - les problèmes étant surtout liés aux insertions de trafic sur le périphérique intérieur en rive droite, impactant tant sa fluidité propre que celle de la sortie de Nantes... en passant, on se demande à quoi les concepteurs ont pensé avec ce qu'ils ont mis en place dans les années 90... le blocage étant tellement prévisible... y remédier est en tous cas une action légitime, d'autant que des problèmes de sécurité se posent également, donc qu'ins sur l'ambition de réaménager l'ensemble du secteur, ce n'est pas cela qui encourage plus de gens à emprunter leur véhicule et moins penser à des alternatives, pourtant à développer évidemment.

L'esquisse schématique du projet porté par les services de l'Etat, gestionnaire du périphérique nantais, s'appuie sur deux axes majeurs (une troisième voie sur le périphérique intérieur côté Ouest et un nouveau pont devant porter la liaison A811 - périphérique intérieur et RN249 ainsi que les échanges Prairie de Mauves - RN249 et Divatte) et lance une concertation publique pour discuter de détails sur la configuration du nouveau pont essentiellement.

L'ensemble concerne surtout la situation en rive droite de la Loire, améliorant notamment l'écoulement sur le périphérique intérieur en amont, la liaison A811 - périphérique intérieur et la sortie de Nantes, alors que de l'autre côté de la Loire la liaison RN249 - périphérique intérieur reste des plus alambiquées...

Si les bases du projet devraient effectivement amener une réduction sensible des encombrements en périodes de pointe, sinon leur suppression, deux questions sont intéressantes

à poser, relatives à la sécurité et à la praticité du fonctionnement, concernant :

- les deux voies en continu dédiées à la liaison A811 - périphérique intérieur jusque sur le nouveau pont, très généreuses en capacité (trop?), qui viennent contraindre l'insertion de l'accès depuis le boulevard de la Prairie de Mauves, risquant d'en réduire la fluidité et la sécurité,
- la sortie de ce pont en rive gauche, où les entrecroisements des flux majeurs (A811 - RN249 et périphérique intérieur, Prairie de Mauves - RN249 et Divatte) risquent d'être compliqués et peu sûrs à pratiquer pour un grand nombre d'usagers avec la seule longueur du pont comme espace d'anticipation et de manœuvre.

Il serait intéressant que le projet soit modifié pour :

- mettre sur une seule voie la bretelle de l'A811 à l'approche du nouveau pont, afin d'y laisser une voie dédiée à la bretelle depuis le boulevard de la Prairie de Mauves, sécurisant son insertion,
- acter une limite de vitesse à 50 kmh sur le nouveau pont, afin de faciliter les changements de file, là aussi.

La fluidité en sortie du pont en rive gauche ne posant aujourd'hui pas de problème particulier, la troisième voie proposée dans les scénarios 1 et 2 semble superflue en termes de capacité et même génératrice de complexité de lecture des trajectoires en sortie de pont... autant s'en passer et donc en rester au scénario 3 avec un pont à deux voies seulement d'un coût sans doute faible.

Autre proposition, hors sujet quant à la capacité de circulaire automobile, mais importante dans le débat sur les déplacements dans la périphérie Nantaise, il serait intéressant de doter les bretelles d'accès au pont d'une voie réservée pour y faciliter le passage des bus et cars afin de faciliter l'insertion des TC sur le pont, ce tant pour les cars Alsop que pour une future ligne TAN de franchissement de la Loire entre Basse Goulaine et Sainte Luce que les associations appellent de leurs vœux depuis longtemps.

**Observation n°294 (Web)**

Par Emmanuel RIVERY

Déposée le 21 décembre 2021 à 16h07

Je suis pour le 3 BIS

**Observation n°293 (Web)**

Par David Reignier

Déposée le 21 décembre 2021 à 14h23

Les variantes 2bis et 3 bis sont les seules à s'attaquer au problème des bouchons du matin en sud Loire. Si des travaux doivent être fait, il faut donc que ce soient des travaux utiles pour chaque moment de la journée.

De plus, habitant aux vallées (Basse-Goulaine), il me parait essentiel d'assurer une fluidification du trafic routier du matin afin que nos petites routes ne soient plus utilisées comme un itinéraire bis par WAZ et autres GPS et que nos enfants puissent circuler en sécurité sans risque de se faire renverser par les personnes énervées par les bouchons du matin au sud de la Loire.

Encore une remarque, il est bien de mettre un mur antibruit au nord du pont mais il faudrait aussi en mettre un au sud pour les habitants des Vallées car nous nous supportons exactement le même bruit et je vous assure que ce n'est pas agréable au quotidien.

Mon choix se porte donc vers les variantes 2bis et 3bis. Merci à vous pour la prise en compte des retours de la population.

**Observation n°292 (Web)**

Anonyme

Déposée le 21 décembre 2021 à 14h04

Je vote pour variante 2 bis

**Observation n°291 (Web)**

Par Elu.e.s écologistes et citoyens

Déposée le 21 décembre 2021 à 13h42

Scénarios d'élargissement du complexe routier de Bellevue : un projet en contradiction avec les orientations de Nantes Métropole pour le climat

Le projet ouvert à la concertation consiste à intégrer de nouvelles voies de circulation en aval du pont dans le sens nord/sud. Il est proposé 5 scénarios différents consistant essentiellement dans la création de nouveaux échangeurs afin de fluidifier le trafic des voitures sans réelle prise en compte d'alternatives reposant sur les modes actifs et les transports en commun.

L'aggravation de la crise climatique, l'effondrement de la biodiversité, la tension extrême sur les ressources, mais aussi la meilleure connaissance de l'impact sur la santé des polluants issus de la circulation - tous ces paramètres nous imposent de revoir ce projet daté et focalisé sur la voiture individuelle.

Faire évoluer nos pratiques de déplacement vers des modes moins carbonés nécessite des changements de comportement de la part des usager.e.s, mais surtout d'inciter ces changements en proposant une offre de transports sécurisée, efficace et confortable. Nous sommes conscient.e.s que l'offre de déplacements actuelle ne permet pas encore aux habitant.e.s concerné.e.s de faire évoluer leurs pratiques. C'est pourquoi les investissements de ce projet devraient être réorientés vers les transports en commun et les modes actifs.

## Suite de l'observation n°291 (Web)

Décidé il y a cinq ans, instruit par les services de l'Etat (DREAL), ce projet est anachronique après l'évolution toujours plus inquiétante des rapports du GIEC, et alors qu'il faudrait investir dans les modes décarbonés. Nous, élu.e.s écologistes et citoyens de la ville de Nantes, de Nantes Métropole et de la Région Pays de la Loire, considérons que ce projet n'est pas souhaitable dans l'état actuel et qu'il doit être revu.

### 1- UN PROJET A CONTRE-SENS DES OBJECTIFS CLIMAT DU TERRITOIRE

Mais où est le bilan carbone ?

Comment est-il encore possible en 2021 de demander aux citoyens.ne.s de se prononcer sur un projet de nouvelles infrastructures routières qui n'affiche ni le bilan carbone du trafic généré, ni le bilan carbone de la construction de l'ouvrage ? Les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) sont aujourd'hui une donnée fondamentale pour la bonne gestion des politiques publiques et l'intérêt général, dont tout un chacun doit pouvoir disposer pour juger de la pertinence d'un projet pour le territoire où il.elle réside.

Le transport routier représente encore la principale source d'émission de GES du territoire métropolitain (45 %), mais aussi de sa consommation d'énergie (38 %). Il dépend encore à 96,5 % du pétrole et la transition vers le tout l'électrique n'est ni une solution réaliste, ni une solution viable à long terme.

Le projet ouvert à la concertation propose 5 scénarios différents, mais tous au service du seul développement du mode routier et sans prise en compte d'alternatives reposant sur les modes actifs et les transports en commun, qui seront réellement efficaces pour réduire la congestion routière.

Non respect des objectifs climat

Même si l'on peut se féliciter que les émissions de GES décroissent depuis une dizaine d'années sur le territoire (-24% par habitant) du fait de choix locaux moins carbonés (production d'énergies renouvelables, réseau de chaleur, rénovation des logements, offre de transports en commun...), ces mesures qualitatives risquent de ne pas être suffisantes pour atteindre le cap fixé par la Métropole de -50% par habitant à l'horizon 2030, d'autant que la population, elle, continue d'augmenter (+22%).

D'ici à 2030 la métropole prévoit d'atteindre 67% de ses déplacements par des modes alternatifs à la voiture individuelle, et le Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2018-2027 prévoit une diminution de -14% de la part du volume de véhicules en circulation. La question à se poser est donc de savoir si ce projet contribuera aux objectifs de lutte contre le dérèglement climatique et de report modal des déplacements, à savoir faire passer la part de la voiture individuelle de 43% actuellement à 15% d'ici 2030 et celle des transports en commun de 15% à 26% ? A l'évidence non.

Ce projet est également en contradiction avec des stratégies supra-communales de transition écologique :

la stratégie nationale bas carbone (SNBC), feuille de route de la France pour lutter contre le réchauffement climatique, qui entend « accélérer la transition énergétique, la diminution des GES et la lutte contre la pollution et la congestion routière en favorisant le rééquilibrage modal... » ;

le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) des Pays de la Loire, pour toute une série de règles et d'objectifs - dont la construction d'une mobilité durable et alternative au routier, l'atténuation et l'adaptation du territoire au changement climatique, la lutte contre la pollution de l'air, tendre vers le zéro artificialisation nette, préserver les espaces naturels, les zones humides et la biodiversité, conjuguer préservation de la Loire et la gestion des risques...

### 2- UN PROJET QUI NE PREND PAS EN COMPTE LES EFFETS PERVERS DU TRAFIC INDUIT

En une phrase dans le dossier de synthèse, il est précisé que le projet engendrerait "une diminution des émissions de GES, par rapport à la situation de référence, liée au report des véhicules du réseau routier intra-périphérique vers la RN844", sans présenter d'étude ou de chiffres à l'appui.

Surtout, les prévisions proposées ne tiennent pas compte des dernières avancées scientifiques en matière de trafic induit. Le constat général fait à propos des aménagements routiers veut que la nouvelle infrastructure finit par attirer un trafic supérieur à ce qu'avait prévu le modèle, de l'ordre de +10 à +20 %. Ce qui à terme ne résoudra ni les problèmes de bouchons, ni les problèmes de report sur la voirie locale.

Il est illusoire d'imaginer que cette tentative de fluidification du trafic sur le pont de Bellevue va décongestionner l'intra-périphérique. Les gains seront très faibles au regard du coût de l'opération. Et surtout, c'est là aussi la politique de transfert modal et de partage de la rue au profit des bus et vélos qui doit être privilégiée, seule efficace pour réduire le trafic automobile.

### 3- UN IMPACT ENVIRONNEMENTAL ÉVIDENT MAIS PEU DÉTAILLÉ

Quels risques sur la santé ?

Le document de concertation, sans chiffres à l'appui, prévoit qu'il n'y ait pas de "dégradation de la qualité de l'air par rapport à la situation de référence". Même si la fréquence des pics de pollution en Pays-de-la-Loire est en diminution depuis près de dix ans, la relation entre trafic automobile et concentration de la pollution atmosphérique dans les grandes villes reste bien réelle.

A Nantes le trafic routier est responsable de 68% de la pollution en oxydes d'azote et de 35% en particules fines de l'air. L'impact est tel que la pollution au dioxyde d'azote dans l'agglomération nantaise a diminué de plus de 50 % pendant le confinement.

La carte des émissions annuelles moyennes de polluants permet de constater que les plus fortes concentrations se situent autour des grands axes de circulation de l'agglomération, dont fait partie le complexe de Bellevue. Avec une augmentation du trafic générée par ces aménagements, on se demande donc comment la qualité de l'air autour de cette zone pourrait rester la même, sauf en misant sur un trafic totalement décongestionné avec beaucoup moins de voitures à l'arrêt comme semble le faire le maître d'ouvrage. Nous doutons de la viabilité de cette hypothèse, comme évoqué précédemment (voir section sur le trafic induit).

## Suite de l'observation n°291 (Web)

Pour rappel, les polluants et les particules sont responsables de 630 000 décès par an en Europe selon l'Agence Européenne de l'environnement. A elles seules les plus petites des particules seraient responsables de 48 000 décès en France. A minima il faudrait que les riverains en proximité de la zone impactée puissent être associés à ce projet.

Quels impacts pour la biodiversité et les sols ?

Alors que notre collectivité affiche des objectifs ambitieux de zéro artificialisation nette et de protection et réparation de la biodiversité, on ne peut plus indéfiniment bétonner sans se poser la question des impacts environnementaux. Les chiffres fournis dans le cadre de la concertation sont insuffisants et il serait nécessaire de pouvoir recueillir les avis complets de l'autorité environnementale et du CEREMA sur les risques potentiels pour le fleuve et la biodiversité.

D'autant que les travaux vont se situer dans une zone faunistique et floristique à enjeux majeurs, et que l'élargissement des voies, la création de nouvelles bretelles, la construction d'un nouveau pont vont considérablement détériorer et perturber les écosystèmes présents sur place :

En plus de la mortalité liée à la circulation routière, le projet va considérablement dégrader des surfaces d'habitats à fort enjeu faunistique et d'espèces protégées (4 100 à 4 300 m<sup>2</sup>). Il y a un risque fort de rupture des corridors écologiques déjà mal en point.

De manière jugée "plus limitée", il impactera tout de même la flore et les zones humides existantes en bordure du périphérique, dont des espaces classés (un Espace Boisé Classé (EBC), un Espace Paysager à Protéger (EPP) et des zones humides inscrites au PLU).

Même si des dispositifs d'assainissement sont prévus, l'augmentation du trafic contribuera de fait à une augmentation du risque de dégradation de la qualité des eaux. En Loire-Atlantique, les eaux en surface jugées de bonne qualité ne dépassent pas les 1%. Aucune information n'est apportée de façon concrète sur les impacts des aménagements (piles et remblais) sur la Loire.

Si l'impact sur les surfaces de foncier privé est variable selon les variantes et reste "faible", faut-il rappeler que tout sauvetage de foncier est devenu crucial à l'heure du zéro artificialisation nette, objectif qui fait consensus au sein de chaque collectivité ?

### 4- UN BUDGET PUBLIC CONSÉQUENT QUI SERAIT UTILE AILLEURS

Le coût financier est chiffré entre 85 et 115 M€, mais les financeurs ne sont pas encore déclarés : évidemment l'Etat et Nantes Métropole, avec une participation probable de la Région et du Département. Un détail des contributions financières est à fournir.

A l'heure où les finances des collectivités sont de plus en plus contraintes, qu'elles peinent à boucler leurs budgets pour assurer le maillage d'un service public sur leur territoire et à rendre effective la transition écologique, est-il judicieux de continuer d'investir dans des projets coûteux qui vont à contre-pied des objectifs affichés ?

A noter que la labellisation européenne "Cit'ergie Gold" obtenue par Nantes Métropole pour sa politique ambitieuse en matière de lutte contre le réchauffement climatique, a tout de même souligné les manques de la collectivité dans le domaine des mobilités et l'a appelée à "identifier les dépenses avec un impact environnemental positif et celles avec un impact négatif" et à "réorienter le cas échéant les dépenses à impact négatif vers d'autres projets".

### 5- DES ALTERNATIVES EXISTENT : D'AUTRES VILLES FONT AUTREMENT

Plutôt que de miser sur l'élargissement des infrastructures routières pour répondre aux problèmes de congestion, des collectivités choisissent une autre politique : donner moins d'importance à la voiture individuelle et privilégier un investissement sur les modes décarbonés (modes actifs et transports en commun).

Au Pays de Galles, le gouvernement travailliste a annoncé que tous les projets d'axes routiers seraient interrompus, le temps d'examiner des alternatives plus écologiques qui n'entravent pas les ambitions climatiques de neutralité carbone d'ici 2050.

En Ille et Vilaine, le nouveau Conseil Départemental socialiste et écologiste a acté l'arrêt des projets actuels de contournements routiers de Fougères, Vitré et Châteaubourg et ainsi privilégié des "projets de substitutions". Une "instance d'évaluation" des impacts de tous nouveaux aménagements routiers sera également mise en place.

La ville de Tours est la seule ville où la situation s'améliore, avec 1h42 de bouchons en moins en septembre 2021, alors que des voies ont été réservées aux circulations douces. A Paris, la limitation à 30 km/h n'a pas engendré plus de bouchons. Au contraire, d'ici 3 ou 4 ans, il est prévu plus de déplacements en vélo qu'en voitures ! La démolition de l'autopont Mermoz Pinel sur l'A43 à Lyon, la fermeture du pont Mathilde à Rouen ou plus proche d'ici le remplacement de l'A801 par le boulevard de la Vendée à Nantes ont quant à eux permis une évaporation du trafic.

Nantes Métropole a déjà initié un plan vélo ambitieux, il faut maintenant agir sur d'autres leviers : mise en place d'un bureau des temps avec horaires décalées, aménagement du territoire qui permet un rapprochement entre lieu de travail et domicile, télétravail...

L'offre de transports en commun reste un levier majeur. Les millions d'euros disponibles pour le projet du complexe de Bellevue devraient plutôt servir à améliorer la desserte ferroviaire de la métropole via le développement d'un véritable train du quotidien (horaires élargies et cadencées), à finaliser la connexion tram entre la future Ligne 6 et la ligne 2, et à développer des lignes de bus alimentant le périurbain. Ce sont des investissements nécessaires mais lourds qui ne pourront pas se faire sur un seul mandat.

Concernant le franchissement de la Loire à Bellevue, le pont est utilisé par une majorité d'habitant.e.s de la zone sud, dont des territoires au-delà de Nantes Métropole comme ceux du vignoble nantais, qui se rendent au travail dans la zone nord-est, or aucune ligne de transports en commun n'existe à ce jour pour connecter ces zones sans passer par le centre de Nantes. Il serait par conséquent judicieux de mettre en place une ligne de bus à haut niveau de service permettant de répondre à cette demande et de mieux relier les périphéries de la métropole, avec des projets à penser avec ces territoires pour les mobilités du quotidien.

## Suite de l'observation n°291 (Web)

\*\*\*\*\*

Ainsi, compte tenu des contraintes budgétaires qui pèsent sur les collectivités, qui impliquent de faire des choix les plus vertueux possibles, parce que les conséquences environnementales et de santé publique d'un tel projet sont largement sous-estimées, et en tout cas peu détaillées, parce que le projet se focalise sur des solutions essentiellement routières, dépourvu de scénario alternatif tenant compte des modes actifs et des transports en commun, parce que le projet ne prend pas en compte un bilan carbone permettant de mesurer les nouvelles émissions de GES générées, parce que nous constatons qu'un tel projet est contraire aux orientations des collectivités et de l'État pour une transition écologique et la lutte contre le dérèglement climatique, nous, élu·e·s écologistes et citoyens de la ville de Nantes, de la Métropole et de la Région Pays de la Loire, considérons que la participation de nos collectivités à ce projet n'est pas souhaitable dans l'état actuel et qu'il doit être revu.

Groupe écologiste et citoyen de la ville de Nantes et de Nantes Métropole  
Groupe L'écologie ensemble, solidaire et citoyenne, du Conseil régional des Pays de la Loire

### Scénarios d'élargissement du complexe routier de Bellevue : un projet en contradiction avec les orientations de Nantes Métropole pour le climat

Le projet ouvert à la concertation consiste à intégrer de nouvelles voies de circulation en aval du pont dans le sens nord/sud. Il est proposé 3 scénarios différents consistant ensemble dans la création de nouveaux échangeurs afin de fluidifier le trafic des voitures sans réelle prise en compte d'alternatives reposant sur les modes actifs et les transports en commun.

L'aggravation de la crise climatique, l'effondrement de la biodiversité, la tension extrême sur les ressources, mais aussi la meilleure connaissance de l'impact sur la santé des polluants issus de la circulation - tous ces paramètres nous imposent de revoir ce projet daté et focalisé sur la voiture individuelle.

Faire évoluer nos pratiques de déplacement vers des modes moins carbonés nécessite des changements de comportement de la part des usagers.e.s, mais surtout d'inclure ces changements en proposant une offre de transports sécurisée, efficace et confortable. Nous sommes conscient.e.s que l'offre de déplacements actuelle ne permet pas encore aux habitant.e.s concerné.e.s de faire évoluer leurs pratiques. C'est pourquoi les investissements de ce projet devraient être réorientés vers les transports en commun et les modes actifs.

Déjà il y a cinq ans, instruit par les services de l'Etat (DREAL), ce projet est anachronique après l'évolution toujours plus inquiétante des rapports du GIEC<sup>1</sup>, et alors qu'il faudrait investir dans les modes décarbonés. Nous, élu·e·s écologistes et citoyens de la ville de Nantes, de Nantes Métropole et de la Région Pays de la Loire, considérons que ce projet n'est pas souhaitable dans l'état actuel et qu'il doit être revu.

#### 1- UN PROJET A CONTRE-SENS DES OBJECTIFS CLIMAT DU TERRITOIRE

Mais où est le bilan carbone ?

Comment est-il encore possible en 2021 de demander aux citoyen.ne.s de se prononcer sur un projet de nouvelles infrastructures routières qui n'attache ni le bilan carbone du trafic généré, ni le bilan carbone de la construction de l'ouvrage ? Les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) sont aujourd'hui une donnée fondamentale pour la bonne gestion des politiques publiques et l'intérêt général, dont tout un chacun doit pouvoir disposer pour juger de la pertinence d'un projet pour le territoire où il se réalise.

Le transport routier représente encore la principale source d'émission de GES du territoire métropolitain (45 %), mais aussi de sa consommation d'énergie (38 %)<sup>2</sup>. Il dépend encore à 96,3 % du pétrole et la transition vers le tout électrique n'est ni une solution réaliste, ni une solution viable à long terme<sup>3</sup>.

Le projet ouvert à la concertation propose 3 scénarios différents, mais tous au service du seul développement du mode routier et sans prise en compte d'alternatives reposant sur les modes actifs et les transports en commun, qui seraient réellement efficaces pour réduire la congestion routière.

#### Non respect des objectifs climat

Même si l'on peut se féliciter que les émissions de GES décroissent depuis une dizaine d'années sur le territoire (-24% par habitant) du fait de choix locaux moins carbonés (production d'énergies renouvelables, réseau de chaleur, rénovation des logements, offre de transports en commun...), ces mesures qualitatives risquent de ne pas être suffisantes pour atteindre le cap fixé par la Métropole de -50% par habitant à l'horizon 2030, d'autant que la population, elle, continue d'augmenter (+22%)<sup>4</sup>.

D'ici à 2030 la métropole prévoit d'atteindre 67% de ses déplacements par des modes alternatifs à la voiture individuelle, et le Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2018-2027 prévoit une diminution de -24% de la part du volume de véhicules en circulation. La question à se poser est donc de savoir si ce projet contribue aux objectifs de lutte contre le dérèglement climatique et de report modal des déplacements, à savoir faire passer la part de la voiture individuelle de 43% actuellement à 15% d'ici 2030 et celle des transports en commun de 15% à 26% ? A l'évidence non.

Ce projet est également en contradiction avec des stratégies supra-communales de transition écologique :

- la stratégie nationale bas carbone (SNBC), feuille de route de la France pour lutter contre le réchauffement climatique, qui entend « accélérer la transition énergétique, la diminution des GES et la lutte contre la pollution et la congestion routière en favorisant le rééquilibrage modal... » ;
- le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) des Pays de la Loire, pour toute une série de règles et d'objectifs - dont la construction d'une mobilité durable et alternative au routier, l'atténuation et l'adaptation du territoire au changement climatique, la lutte contre la pollution de l'air, tendre vers le zéro artificialisation nette, préserver les espaces naturels, les zones humides et la biodiversité, conjuguer préservation de la Loire et la gestion des risques...<sup>5</sup>

#### 2- UN PROJET QUI NE PREND PAS EN COMPTE LES EFFETS PERVERS DU TRAFIC INDUIT

En une phrase dans le dossier de synthèse, il est précisé que le projet engendrerait « une diminution des émissions de GES, par rapport à la situation de référence, liée au report des véhicules du réseau routier intrapériphérique vers la RN844<sup>6</sup>, sans présenter d'étude ou de chiffres à l'appui.

Surtout, les prévisions proposées ne tiennent pas compte des dernières avancées scientifiques en matière de trafic induit<sup>7</sup>. Le constat général fait à propos des aménagements routiers veut que la nouvelle infrastructure finit par attirer un trafic supérieur à ce qu'avait prévu le modèle, de l'ordre

de +10 à +20 %<sup>8</sup>. Ce qui à terme ne résoudra ni les problèmes de bouchons, ni les problèmes de report sur la voirie locale.

Il est illusoire d'imaginer que cette tentative de fluidification du trafic sur le pont de Bellevue va décongestionner l'intra-périphérique. Les gains seront très faibles au regard du coût de l'opération. Et surtout, c'est là aussi la politique de transfert modal et de partage de la rue au profit des bus et vélos qui doit être privilégiée, seule efficace pour réduire le trafic automobile.

#### 3- UN IMPACT ENVIRONNEMENTAL ÉVIDENT MAIS PEU DÉTAILLÉ

##### Quels risques sur la santé ?

Le document de concertation, sans chiffres à l'appui, prévoit qu'il n'y ait pas de « dégradation de la qualité de l'air par rapport à la situation de référence ». Même si la fréquence des pics de pollution en Pays-de-la-Loire est en diminution depuis près de dix ans, la relation entre trafic automobile et concentration de la pollution atmosphérique dans les grandes villes reste bien réelle.

A Nantes le trafic routier est responsable de 68% de la pollution en oxydes d'azote et de 35% en particules fines de l'air. L'impact est tel que la pollution su dioxyde d'azote dans l'agglomération nantaise a diminué de plus de 30 % pendant le confinement<sup>9</sup>.

La carte des émissions annuelles moyennes de polluants permet de constater que les plus fortes concentrations se situent autour des grands axes de circulation de l'agglomération, dont fait partie le complexe de Bellevue. Avec une augmentation du trafic générée par ces aménagements, on se demande donc comment la qualité de l'air autour de cette zone pourrait rester la même, sauf en misant sur un trafic totalement décongestionné avec beaucoup moins de voitures à l'arrêt, ce qui semble le faire le maître d'ouvrage. Nous doutons de la validité de cette hypothèse, comme évoqué précédemment (voir section sur le trafic induit).

Pour rappel, les polluants et les particules sont responsables de 630 000 décès par an en Europe selon l'Agence Européenne de l'environnement. A elles seules les plus petites des particules seraient responsables de de 48 000 décès en France<sup>10</sup>. A minima il faudrait que les riverains en proximité de la zone impactée puissent être associés à ce projet.

##### Quels impacts pour la biodiversité et les sols ?

Alors que notre collectivité affiche des objectifs ambitieux de zéro artificialisation nette et de protection et réparation de la biodiversité, on ne peut plus indéfiniment bétonner sans se poser la question des impacts environnementaux. Les chiffres fournis dans le cadre de la concertation sont insuffisants et il serait nécessaire de pouvoir recueillir les avis complets de l'autorité environnementale et du CEREMA sur les risques potentiels pour le fleuve et la biodiversité.

<sup>1</sup> Voir le dernier rapport du GIEC : 1000% du changement climatique provient des activités humaines, si l'on maintient ce rythme on se dirige vers le pire scénario avec une augmentation de 5° d'ici 2100.

<sup>2</sup> Dernier rapport BASÉMISS de 2018.

<sup>3</sup> La pression sur les ressources ne nous permet pas d'envisager le remplacement de l'ensemble du parc automobile par des voitures électriques ou roulant aux biocarburants. De plus, la consommation d'électricité n'est pas neutre en termes de risques écologiques (solaire, GES...).

<sup>4</sup> <https://www.20minutes.fr/nantes/2391311-20181210-nantes-objectifs-climat-metropole-realisables>

<sup>5</sup> Ce schéma, qui a intégré l'ancien Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE), n'étant par ailleurs pas au niveau, puisqu'il fixe un objectif de -33% des émissions de GES à l'horizon 2030 pour les Pays de la Loire alors que le compromis trouvé entre la Commission Européenne et les États membres se porte à -55% (et devrait se porter à -65% selon les ONG).

<sup>6</sup> Ce phénomène connu depuis les années 1960, n'est pourtant pris en compte dans aucun des 104 projets d'infrastructures routières actuellement en projet dans notre pays.

<sup>7</sup> D'après les centaines de cas étudiés à travers la planète, le trafic augmente de l'ordre de + 10 % à court terme et de + 20 % à long terme par rapport à ce que prévoient les modèles. Les automobilistes profitent de la nouvelle infrastructure pour se déplacer plus souvent et surtout afin d'utiliser les gains de temps pour aller plus loin et donc à fine habiller ou travailler plus loin.

<sup>8</sup> -54 % en moyenne et même jusqu'à -65 % dans certains secteurs habituellement très fréquentés. <https://www.20minutes.fr/nantes/23862343-20200916-nantes-traffic-routier-plombe-qualite-air-agglomeration>

<sup>9</sup> Le dioxyde d'azote provoque des irritations et une altération de la fonction respiratoire. Les particules fines entraînent une augmentation des risques de maladies respiratoires et cardio-vasculaires.

## Suite du document joint à l'observation n°291

D'autant que les travaux vont se situer dans une zone faunistique et floristique à enjeux majeurs, et que l'élargissement des voies, la création de nouvelles bretelles, la construction d'un nouveau pont vont considérablement détériorer et perturber les écosystèmes présents sur place :

- En plus de la mortalité liée à la circulation routière, le projet va considérablement dégrader des surfaces d'habitats à fort enjeu faunistique et de espèces protégées<sup>12</sup> (4 100 à 4 300 m<sup>2</sup>). Il y a un risque fort de rupture des corridors écologiques déjà mal en point.
- De manière jugée "plus limitée", il impactera tout de même la flore et les zones humides existantes en bordure du périphérique, dont des espaces classés (un Espace Boisé Classé (EBC), un Espace Paysager à Protéger (EPP) et des zones humides inscrites au PLU)<sup>13</sup>.
- Même si des dispositifs d'assainissement sont prévus, l'augmentation du trafic contribuera de fait à une augmentation du risque de dégradation de la qualité des eaux. En Loire-Atlantique, les eaux en surface jugées de bonne qualité ne dépassent pas les 1%. Aucune information n'est apportée de façon concrète sur les impacts des aménagements (piles et remblais) sur la Loire.
- Si l'impact sur les surfaces de foncier privé est variable selon les variantes et reste "faible", faut-il rappeler que tout sauvetage de foncier est devenu crucial à l'heure du zéro artificialisation nette, objectif qui fait consensus au sein de chaque collectivité ?

### 4- UN BUDGET PUBLIC CONSÉQUENT QUI SERAIT UTILE AILLEURS

Le coût financier est chiffré entre 85 et 115 M€, mais les financeurs ne sont pas encore déclarés : évidemment l'Etat et Nantes Métropole, avec une participation probable de la Région et du Département. Un détail des contributions financières est à fournir.

A l'heure où les finances des collectivités sont de plus en plus contraintes, qu'elles peinent à boucler leurs budgets pour assurer le maillage d'un service public sur leur territoire et à rendre effective la transition écologique, est-il judicieux de continuer d'investir dans des projets coûteux qui vont à contre-pied des objectifs affichés ?

A noter que la labellisation européenne "Otergie Gold" obtenue par Nantes Métropole pour sa politique ambitieuse en matière de lutte contre le réchauffement climatique<sup>14</sup>, a tout de même souligné les manques de la collectivité dans le domaine des mobilités et l'a appelée à "identifier les dépenses avec un impact environnemental positif et celles avec un impact négatif" et à "réorienter le cas échéant les dépenses à impact négatif vers d'autres projets".

### 5- DES ALTERNATIVES EXISTENT : D'AUTRES VILLES FONT AUTREMENT

Plutôt que de miser sur l'élargissement des infrastructures routières pour répondre aux problèmes de congestion, des collectivités choisissent une autre politique : donner moins d'importance à la

voiture individuelle et privilégier un investissement sur les modes décarbonés (modes actifs et transports en commun).

Au Pays de Galles, le gouvernement travailliste a annoncé que tous les projets d'axes routiers seraient interrompus, le temps d'examiner des alternatives plus écologiques qui n'entravent pas les ambitions climatiques de neutralité carbone d'ici 2050<sup>15</sup>.

En Ille et Vilaine, le nouveau Conseil Départemental socialiste et écologiste a acté l'arrêt des projets actuels de contournements routiers de Fougères, Vitré et Châteauburg et ainsi privilégié des "projets de substitutions". Une "instance d'évaluation" des impacts de tous nouveaux aménagements routiers sera également mise en place.<sup>16</sup>

La ville de Tours est la seule ville où la situation s'améliore, avec 1h42 de bouchons en moins en septembre 2021, alors que des voies ont été réservées aux circulations douces<sup>17</sup>. A Paris, la limitation à 30 km/h n'a pas engendré plus de bouchons. Au contraire, d'ici 3 ou 4 ans, il est prévu plus de déplacements en vélo qu'en voitures<sup>18</sup>. La démolition de l'autopont Mermoz Finet sur l'A43 à Lyon, la fermeture du pont Mathilde à Rouen ou plus proche d'ici le remplacement de l'A801 par le boulevard de la Venède à Nantes ont quant à eux permis une évaporation du trafic.

Nantes Métropole a déjà initié un plan vélo ambitieux, il faut maintenant agir sur d'autres leviers : mise en place d'un bureau des temps avec horaires décalées, aménagement du territoire qui permet un rapprochement entre lieu de travail et domicile, télétravail...

L'offre de transports en commun reste un levier majeur. Les millions d'euros disponibles pour le projet du complexe de Bellevue devraient plutôt servir à améliorer la desserte ferroviaire de la métropole via le développement d'un véritable train du quotidien (horaires élargis et cadencés), à finaliser la connexion tram entre la future Ligne 6 et la ligne 2, et à développer des lignes de bus alimentant le périurbain. Ce sont des investissements nécessaires mais lourds qui ne pourront pas se faire sur un seul mandat.

Concernant le franchissement de la Loire à Bellevue, le pont est utilisé par une majorité d'habitants.e.s de la zone sud, dont des territoires au-delà de Nantes Métropole comme ceux du vignoble nantais, qui se rendent au travail dans la zone nord-est, or aucune ligne de transports en commun n'existe à ce jour pour connecter ces zones sans passer par le centre de Nantes. Il serait par conséquent judicieux de mettre en place une ligne de bus à haut niveau de service permettant de répondre à cette demande et de mieux relier les périphéries de la métropole, avec des projets à penser avec ces territoires pour les mobilités du quotidien.

\*\*\*\*\*

<sup>12</sup><https://www.france3rdp.fr/nantes/lenvironnement/10076/10076-le-pays-de-galles-dit-stop-a-le-construction-de-nouvelles-voies-4629247.html>

<sup>13</sup>[https://www.ouest-france.fr/elections/departementales/ile-et-vilaine-laccord-ps-vert-scelle-l-arrêt-des-projets-de-contournements-routiers-998ad0c-d9af-11eb-910c-a0fa8ba667d6m\\_source=trouve&utm\\_medium=site](https://www.ouest-france.fr/elections/departementales/ile-et-vilaine-laccord-ps-vert-scelle-l-arrêt-des-projets-de-contournements-routiers-998ad0c-d9af-11eb-910c-a0fa8ba667d6m_source=trouve&utm_medium=site)

<sup>14</sup><https://france3-regions.france3rdp.fr/centre-est/le-pays-de-loire/le-pays-de-loire-terre-bleue-les-bouchons-se-réorientent-tours-appele-dans-une-etude-comme-la-mobite-antibouchonillee-des-grandes-villes-françaises-2200099.html>

<sup>15</sup>[https://www.lemonde.fr/politique/article/2021/10/21/la-paris-le-velo-souverain-destroie-la-voiture-en-2025-6099406\\_673448.html](https://www.lemonde.fr/politique/article/2021/10/21/la-paris-le-velo-souverain-destroie-la-voiture-en-2025-6099406_673448.html)

<sup>12</sup> Notamment des habitats à reptiles protégés, un arbre à Grand Capricorne, des zones d'habitat d'Écaille chinée, d'Écureuil roux, de putois d'Europe, de Bouscarle de Cetti, des secteurs de transit et de chasse pour les chauves-souris.

<sup>13</sup> Pour rappel les zones humides sont présentes sur 17 % du territoire de Nantes métropole et nous rendent de nombreux services gratuits, qu'on ne retrouve qu'à minima après compensation. Or, 2 500 ha de zones humides ont disparu sous le béton autour de l'estuaire de la Loire, c'est l'équivalent de 3 500 terrains de foot ou 40% de la superficie de la ville de Nantes.

<sup>14</sup> Référentiel européen porté par l'ADEME qui récompense les collectivités pour la mise en place d'une politique air-climat-énergie ambitieuse.

## Observation n°290 (Web)

Par Emilie Piou

Déposée le 21 décembre 2021 à 13h24

Je souhaite que la variante 2 bis soit retenue.

Si possible, mettre en place l'installation de murs anti bruit.

Cordialement,

Emilie PIOU

## Observation n°289 (Web)

Par FNTR FNTR Pays de la Loire

Déposée le 21 décembre 2021 à 12h42

Madame, Monsieur,

Je vous prie de trouver en pièce jointe la contribution de la FNTR Pays de la Loire.

Jean-Christophe LIMOUSIN

Délégué Régional



Concertation publique : aménagement du complexe de Bellevue sur le périphérique de Nantes

Contribution FNTR Pays de la Loire

Lundi 20 décembre 2021

---

La FNTR Pays de la Loire fédère plus de 260 entreprises de transport de marchandises de toutes tailles et toutes spécialités, implantées sur l'ensemble des territoires de la Région. En France, 89% des marchandises, tous secteurs confondus, se réalise par la route. Les 2/3 des transports routiers en France se font sur moins de 150 kilomètres. Le transport routier répond à des enjeux de proximité et de désenclavement territorial.

Ainsi, après étude des 5 scénarii d'aménagement du complexe de Bellevue sur le périphérique, les représentants de la FNTR sur le département de Loire-Atlantique se positionnent en faveur :

- des scénarii 2 Bis et 3 Bis

Ils souhaitent également attirer l'attention des acteurs du projet sur la nécessité de maintenir la circulation durant les travaux et estiment nécessaire une communication régulière, détaillée et anticipée des zones de travaux et voies d'accès.

U.T.P.L. Union des Transporteurs des Pays de la Loire FA Maison Neuve - 1 rue Jean Mermoz - BP 79402 -  
44984 STELLUCE S/LOIRE CEDEX  
☎ 02 51 13 30 00 - 📠 02 51 13 30 05 - Email : [contact@utpl-pdl.org](mailto:contact@utpl-pdl.org)  
SIRET : 445 266 380 000 10 APE : 8412Z

## Observation n°288 (Web)

Par Marie Bouguer

Déposée le 21 décembre 2021 à 11h21

Bonjour,

Je ne comprends pas ce choix de créer une nouvelle voie au pont de Bellevue. Sans remettre en cause les bouchons qui existent, ils se traversent très bien, il suffit de prévoir 15 à 20 minutes grands maximum de ralentissement (et je parle en connaissance de cause habitante de Ste Luce). Ceci est un choix pour tout les automobilistes qui empruntent chaque jour ce passage sans remettre en question leur habitude d'autosolisme dévastatrice pour eux-mêmes et les autres. Tous les scénarios proposés font fi du dérèglement climatique et de la transition des mobilités qui doit être amorcée. Toutes les études mondiales le disent et le prouvent : créer plus de route = créer forcément plus de trafic. C'est un fait.

L'Autriche et le Pays de Galles se sont accordés pour ne plus créer de nouvelles routes. Faciliter l'accès au périphérique renforcera le nombre de voitures tout en détruisant des zones humides sans compensations (quoi que vous dites dans le dossier sur le sujet). Je rejoins l'analyse d'un autre observateur : Il y a 20 ans, face à la saturation du pont de Bellevue, le doublement du pont a été effectué. Et 20 ans plus tard, face de nouveau à la saturation, on propose le triplement... et dans 20 ans n'aurons nous pas le même problème puissance X ? Et bien si !!!

Les alternatives à la voiture individuelle (transports en commun, vélo, covoiturage, etc.) sont les grandes oubliées du projet. Aucune mention d'un parking de covoiturage à l'entrée de la porte du vignoble par exemple, ni de proposition de navette pour relier les zones d'activités de Carquefou et Ste Luce... les personnes venant de Cholet ne sont même pas inciter à prendre le train alors que la liaison Nantes-Cholet a été rénovée cette année... désolant.

Les coûts pour la société de ce projet avec l'accroissement à prévoir de l'utilisation de la voiture encore une fois seront :

la pollution de l'air,

la sédentarité et problèmes de santés liés

l'usure de la route,

la congestion,

les accidents de la route,

les émissions de gaz à effet de serre

le bruit

...

Alors que les solutions à la congestion existent déjà et ont prouvé leur efficacité en plus d'être moins coûteuse pour la société :

encourager l'usage du vélo et financer des aménagements cyclables (entre Ste Luce et BG / St Sébastien par exemple)

déployer des lignes de transports en commun autour du périphérique

favoriser l'installation des habitations à proximité des lieux de travail ou réduire la quantité des déplacements nécessaires avec le commerce de proximité, le télétravail, etc.

En conclusion, ma réponse est :

NON à l'élargissement de l'échangeur de Bellevue et AUCUN des scénarios proposés.

# Observation n°287 (Web)

Par Daniel Daoulas

Déposée le 21 décembre 2021 à 11h09

Bonjour,

Voici en pièce jointe la contribution de l'association Place au vélo qui sera mieux lisible que le lien précédemment donné.

Cordialement

Daniel Daoulas

vice président de Place au vélo Nantes



## Avis d'expertise d'usage de Place au Vélo Nantes

### AVIS D'EXPERTISE D'USAGE

Interpellation concernant le concertation publique sur l'aménagement du complexe de Bellevue - Périphérique de Nantes

Secteur Pont de Bellevue

Concertation du 15 novembre au 22 décembre 2021

Place au Vélo, depuis 1991 s'appuie sur l'expertise d'usage de ses plus de 1300 adhérents afin de promouvoir l'utilisation du vélo comme moyen de transport au quotidien. Une meilleure prise en compte du vélo dans l'agglomération pour de meilleures infrastructures vélo est l'un de ses objectifs premiers, et c'est à ce titre que l'association souhaite apporter un regard sur le projet d'aménagement du complexe de Bellevue.

### SYNTHÈSE

La traversée de la Loire par le pont de Bellevue concerne des usages cyclistes à plusieurs titres. D'une part, de nombreux cyclistes empruntent ce point de passage obligé pour franchir la Loire : sur des usages de loisir (les week-ends essentiellement) ou de tourisme (pas uniquement en été), mais aussi et surtout réguliers (trajets domicile-travail, trajets utilitaires divers).

D'autre part, l'enjeu climatique, inscrit dans la loi et dans les documents de planification, intègre l'objectif d'un report modal de la voiture vers le vélo. Un projet qui a "pour objectifs d'améliorer la fluidité du trafic et d'éviter d'aggraver la saturation du pont de Bellevue" n'a plus sa place en 2021, après la signature des accords de Paris et au vu de l'objectif national de passer d'une part modale du vélo de 3% aujourd'hui à 9% en 2024 puis 12% en 2030.

### AVIS

Avis d'expertise d'usage de Place au Vélo Nantes 1

#### 1. Les implications du trafic induit et du trafic déduit en lien avec les objectifs inscrits aux documents de planification 3

##### 1.1. Le détail des objectifs de planification 3

1.1.1. Les documents régionaux de planification en faveur du tourisme à vélo au bord de la Loire 3

1.1.2. Le SCOT de Nantes-St Nazaire favorisant le développement des modes actifs 4

1.1.3 L'impact de l'aménagement du complexe Bellevue au regard des objectifs des documents de planification métropolitains 4

1.2 L'inscription du pont dans un schéma d'itinéraires de loisir et touristiques 4

#### 2. La substituabilité de la voiture par le vélo ou les transports en commun comme solution aux externalités causées par la saturation du pont 5

2.1 L'échec prévisible d'une stratégie d'augmentation du flux motorisé sur le pont de Bellevue 5

2.2 Le potentiel de report modal accru grâce au pont de Bellevue 6

2.3 Conclusion 8

#### 3. L'écart entre le projet actuel et la pratique cycliste (et aux aspirations des personnes pratiquant le vélo) 8

3.1 Caractère bidirectionnel de la piste 9

3.2 Largeur de la piste 10

3.3 Séparation physiques des modes 11

3.4 Revêtement 11

3.5 Pente 11

3.6 Priorité sur le trafic motorisé sécant 11

3.7 Trajectoires de l'axe cyclable 11

3.8 L'éclairage 12

3.9 Signalétique, continuité visuelle 12

3.10 Conclusion 12

#### 1. Les implications du trafic induit et du trafic déduit en lien avec les objectifs inscrits aux documents de planification

Accroître les capacités du pont de Bellevue aujourd'hui ne permet en rien la décongestion de cet axe sur le long terme. Le seul effet de cet investissement massif sera d'accroître l'intensité du flux motorisé jusqu'à atteindre à nouveau la saturation.

Les observations des investissements menés pour accroître la fluidité du trafic attestent que, inévitablement, cela aboutit à un accroissement de la circulation. En effet, l'accroissement de la capacité de l'axe amène un trafic dit "induit" : de nouveaux usages se développent et viennent bientôt saturer l'axe.

A l'inverse, on observe de manière systématique et empirique que lors de la réduction de capacité d'un axe de circulation, (requalification, fermeture prolongée, événements accidentels, réduction du nombre de voies...) une part de trafic disparaît.

Une partie du trafic motorisé continue à circuler ou se reporte sur d'autres axes, une partie des usagers changent leurs modes de déplacement : report modal (notamment si la nouvelle infrastructure améliore la circulation des modes actifs ou des transports en commun et modère la circulation des motorisés), une partie du trafic disparaît (les trajets qui n'étaient pas indispensables initialement pour les usagers par exemple).

Il en résulte que l'ensemble des options proposées dans cette consultation s'opposent donc aux objectifs de réduction de l'usage de la voiture. La congestion, au contraire, constitue un élément favorable au report vers des modes plus vertueux.

#### 1.1. Le détail des objectifs de planification

Les objectifs de réduction de l'usage de la voiture ont été fixés collectivement par les institutions états de ce pays et de la métropole, notamment en cohérence avec des engagements nationaux et internationaux.

1.1.1. Les documents régionaux de planification en faveur du tourisme à vélo au bord de la Loire

L'objectif de 12% de part modale vélo à l'horizon de 2030 est inscrit dans le SRADDET.

Pour le tourisme, le SRADDET met en avant la "valorisation des itinéraires doux" le long du fleuve notamment pour la Loire à Vélo. Cette idée de développement du tourisme à vélo est également mentionnée dans le Schéma Régional de Développement Économique, d'Innovation et d'Internationalisation (SRDEII).

La région Pays de la Loire est susceptible d'apporter son soutien à la création, à la sécurisation et à la modernisation des itinéraires cyclables inscrits dans le Schéma Régional des Véloroutes (SRV). Il s'agit des projets ayant un "réel intérêt touristique" prévoyant des itinéraires cyclables "sécurisés", "jalonnés" et "accessibles".

Le Schéma Régional de Développement du Tourisme et des Loisirs (SRDTL) vient conforter la position de la région en tant que "leader français du vélo" et comme "destination vélo à part entière".

## Suite du document joint à l'observation n°287

### 1.1.2. Le SCOT de Nantes-St Nazaire favorisant le développement des modes actifs

Le SCOT de Nantes-St Nazaire met en avant le développement des aménagements en faveur des modes actifs. Dans le PADD (Plan d'Aménagement et de Développement Durable) ressort l'idée de garantir une qualité de vie.

Les objectifs de réduction de l'utilisation de la voiture individuelle et de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre sont prévus dans le DOO (Document d'Orientations et d'Objectifs).

Le SCOT vise aussi le développement des itinéraires de loisir et de tourisme à vélo (Loire à Vélo).

### 1.1.3 L'impact de l'aménagement du complexe Bellevue au regard des objectifs des documents de planification métropolitains

Le PCAET pose l'engagement d'une Métropole apaisée. Cela passe par la réduction de la pollution atmosphérique et par la facilitation des déplacements de modes actifs ou de transports en commun.

Le PLUM évoque le changement des comportements de mobilité en faveur des mobilités actives. L'OAP Loire s'attache à favoriser l'accès à la Loire par des chemins piétons et vélos et à développer des parcours cyclables en lien avec la Loire à Vélo et des continuités cyclables existantes.

Le FDU concerne le déploiement d'une ville apaisée et rappelle la part modale vélo à 12% d'ici 2030.

Le SDIC (Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables de NM) s'appuie sur la logique globale de transition écologique et d'apaisement de la ville. Pour les axes magistraux, il est préconisé de les réaliser en "site propre à 100% en recherchant avant tout le principe des pistes monodirectionnelles". Il est aussi demandé de privilégier une "piste séparée des autres fonctions par un dispositif physique le plus large possible".

Enfin le conseil métropolitain a voté le 12.02.2021 un Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables (SDIC), adossé à un référentiel des Aménagements Cyclables (RAC). Le SDIC prévoit par le pont de Bellevue le passage d'un axe du plus haut niveau de service envisagé, à savoir un "axe magistral".

Le RAC cadre les attentes pour un axe magistral. Il est notamment précisé que "(s)on insertion peut amener à remettre en question des fonctions automobiles (sens de circulation, nombre de voies, stationnement, ...) voire à les supprimer pour garantir la performance de l'aménagement cyclable." (On note donc la possibilité de prioriser le vélo à l'automobile, en ligne avec une logique de favoriser le report modal.)

Le document se poursuit ainsi : "L'aménagement peut amener à modifier profondément le profil de la voirie dans sa globalité (y compris les flux d'eau, l'éclairage, le mobilier urbain, ...) et constituer un levier de requalification de l'espace public."

Seront précisées les spécifications techniques en partie 2.

### 1.2 L'inscription du pont dans un schéma d'itinéraires de loisir et touristiques

L'aménagement du complexe Bellevue et plus particulièrement du Pont de Bellevue apparaît comme un élément fondamental pour consolider l'itinéraire de la "Loire à Vélo".

Cet aménagement est aussi l'occasion de renforcer le lien d'accès avec les activités nautiques.



## 2. La substituabilité de la voiture par le vélo ou les transports en communs comme solution aux externalités causées par la saturation du pont

### 2.1 L'échec prévisible d'une stratégie d'augmentation du flux motorisé sur le pont de Bellevue

Les bénéfices attendus du projet soumis à consultation consistent à réduire les coûts ou pertes d'utilité pour la société :

- la congestion accroît le temps passé dans les transports
- la congestion "pénalise le fonctionnement de la métropole nantaise" (on entend probablement par là une perte de chance pour l'économie locale).

L'accroissement de la capacité du pont, on l'a démontré, posera à terme le même problème.

Les coûts pour la société immédiats et de long terme, sont liés au projet lui-même (coût financier et impact sur le milieu, impact de l'exploitation des ressources utilisées...) mais aussi à l'accroissement à prévoir de l'utilisation de la voiture et donc à l'accroissement de :

- la pollution de l'air,
- la sédentarité et problèmes de santé liés

- l'usure de la route,
- la congestion,
- les accidents de la route,
- les émissions de gaz à effet de serre
- le bruit
- ...

En réalité la solution à la congestion actuellement constatée, à la fois plus efficiente et moins coûteuse pour la société, consisterait à développer les modes de transport plus efficaces :

- encourager l'usage du vélo et financer des aménagements cyclables
- déployer des lignes de transports en commun
- favoriser l'installation des habitations à proximité des lieux de travail ou réduire la quantité des déplacements nécessaires avec le commerce de proximité, le télétravail, etc.

En ce qui concerne le projet étudié, il conviendrait donc d'avoir non pas des voies supplémentaires mais une voie de bus en site propre, et non pas une dégradation de l'aménagement cyclable mais son amélioration.

### 2.2 Le potentiel de report modal accru grâce au pont de Bellevue

Il se trouve que les potentialités de report de trafic motorisé vers le vélo sont importantes de part et d'autre de la Loire grâce au pont. En considérant les distances raisonnablement parcourables à vélo classique ou en VAE (au moins jusqu'à 15km si ce n'est plus), on peut voir que les trajets passant par le pont ne sont que très peu pratiqués à vélo, ce qui offre une marge de progression importante.

A titre d'exemple, les trajets partant de Saint-Sébastien-sur-Loire pour aller au nord ou partant de Sainte-Luce-sur-Loire pour aller au Sud sont presque toujours effectués en voiture. Le vélo est minoritaire mais il est bien utilisé. L'accroissement de la pratique du vélo observée actuellement et l'accroissement des distances parcourues, notamment grâce aux vélos à assistance électrique, sont une perspective à mieux prendre en compte, dès aujourd'hui, pour envisager l'avenir du pont.

La saturation du pont tient moins à une capacité trop faible qu'à un recours à un mode de transport trop encombrant : la voiture individuelle.

**Carte isodistance 5, 10, 15 km depuis Sainte-Luce (source : Dalley.fr)**



Déplacements domicile-travail chiffres INSEE 2017

Liaison de Sainte-Luce-sur Loire vers ...	Nombre d'actifs sur cette liaison (2 sens)	Part modale vélo (%)	Part modale voiture (%)
Sainte-Luce - Rezé	260	0,4	86,8
Sainte-Luce - St Sébastien	198	1,5	92,3
Sainte-Luce - Vertou	179	0	91,9
Sainte-Luce - Basse Goutaine	86	0	100
Haute Goutaine	66	0	92,5
Le Loroux-Bottereau	109	3,1	91,5
Sainte Julien de Concelle	120	0	96
Le Landreau	32	0	100
La Haie Fouassière	34	0	100

Carte isodistance 5, 10 15 km depuis Saint-Sébastien (source : Oatley.fr)



Déplacements domicile-travail chiffres INSEE 2017

Liaison depuis Saint Sébastien vers ...	Nombre d'actifs sur cette liaison (2 sens)	Part modale vélo	Part modale voiture
Thouars-sur-Loire	72	0	100
Sainte Luce	198	1,5	92,3
Carquefou	413	0,7	88,6
La Chapelle sur Erdre	160	2	91

### 2.3 Conclusion

Ce projet d'aménagement du complexe Bellevue se positionne en faveur de la fluidification de la circulation de la voiture individuelle contrairement à ce qui ressort des objectifs des différents documents de planification mentionnés plus haut. Il ne semble donc pas être envisagé dans une optique de circulation apaisée pour les cyclistes en raison de l'augmentation corrélatrice du bruit et n'apparaît pas non plus considéré l'enjeu de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Place au Vélo se positionne en défaveur de la réalisation de ce projet de pont qui semble incohérent au vu des engagements pris à diverses échelles. Les chiffres de l'INSEE font apparaître un vivier d'utilisateurs sur courtes distances pour lesquels il faudrait favoriser le report modal en améliorant les conditions de circulation des cyclistes notamment, et en proposant des itinéraires pour les transports en commun.

### 3. L'écart entre le projet actuel et la pratique cycliste (et aux aspirations des personnes pratiquant le vélo)

On y a vu, l'axe cyclable passant par le pont de Bellevue est destiné à un aménagement fournissant un "haut niveau de services" en sa qualité d'axe "magistral" du Schéma Directeur des Itinéraires

Cyclables (SDIC) adopté par Nantes Métropole le 12.02.2021 et adossé à un Référentiel des aménagements cyclables (RAC).

Ces documents découlent d'un objectif acté au PDU de 12% de part modale pour le vélo en 2024. Cet objectif n'est atteignable que par un report modal massif de la voiture individuelle vers le vélo. Ce report ne pourra avoir lieu que grâce à un panel d'actions et de conditions qui, ensembles réunies, rendent possible et désirable d'effectuer une part non négligeable des trajets du quotidien à vélo, pour les personnes débutant le vélo comme pour les personnes pratiquant le vélo depuis plus longtemps.

C'est dans cette logique que les SDIC et RAC fixent un cadre pour répondre aux attentes et besoins des cyclistes actuels ou en devenir, en termes de confort, d'efficacité, de sécurité et de désirabilité.

En l'occurrence, l'axe passant par le pont de Bellevue occupe un rôle stratégique déterminant pour permettre un report modal sur les trajets traversant la Loire (cf. partie 2.2 de cette contribution).

Le RAC indique que pour un axe magistral, "[s]on insertion peut amener à remettre en question des fonctions automobiles [sans de circulation, nombre de voies, stationnement, ...] voire à les supprimer pour garantir la performance de l'aménagement cyclable. L'aménagement peut amener à modifier profondément le profil de la voirie dans sa globalité [y compris les fils d'eau, éclairage, le mobilier urbain, ...] et constituer un levier de requalification de l'espace public".

Il est également précisé une série de spécifications techniques pour garantir un niveau de service maximal. Par ailleurs, Place au Vélo Nantes, grâce à de nombreux retours quotidiens et consultations de personnes pratiquant le vélo sous toutes ses formes, est en capacité d'apporter un complément d'information sur ce qui est attendu d'un aménagement cyclables qualitatif.

L'intention affichée dans le dossier de consultation d'une "continuité entre la giratoire sud de la porte d'Anjou et le nouvel ouvrage de franchissement de la Loire, en cohérence avec le nouveau Schéma directeur des itinéraires cyclables de Nantes Métropole" est à ce titre que le raccourcissement de la distance à parcourir annoncée de "1594 m" à "1392 m" et la promesse que "Quelle que soit la solution retenue, la continuité cyclable sera assurée pendant toute la durée des travaux."

Cependant, le projet présenté ne répond pas en l'état aux à ce qui est attendu en terme de qualité de service pour l'usage du vélo utilitaire comme de loisir ; d'autant qu'il s'agit d'un aménagement lourd et structurant amené à perdurer dans le temps sans modularité ni retour en arrière possible et qui doit donc dès aujourd'hui prévoir les besoins et standards des décennies à venir.

### 3.1 Caractère bidirectionnel de la piste

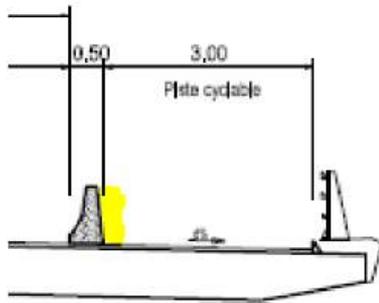
Le RAC indique, à la demande des associations de représentation des cyclistes, que "[l]a piste bidirectionnelle peut être envisagée en deuxième lieu de préférence dans des environnements périurbains ou ruraux peu contraints par les intersections, entrées riveraines et la présence de

piétons." l'environnement du pont de Bellevue peut être considéré comme répondant à ces contraintes.

### 3.2. Largeur de la piste

L'objectif standard d'une piste bidirectionnelle de statut "magistral" est de 4 mètres de surface circulaire, pour permettre les dépassements, les déplacements de front (par exemple avec son enfant) et l'utilisation confortable de vélos à gabarit large (biporteurs, 3 et 4 roues) ou d'attelages. En situation dite "contrainte", cette largeur peut tomber par exception à 3 mètres.

La proposition contenue dans le dossier de consultation ne répond ni au niveau standard, et rien ne justifie l'exception qui serait faite pour ne proposer que la largeur plancher.



D'une part, la bordure béton prévue pour séparer la piste cyclable de la circulation motorisée (à gauche sur l'image ci-dessus extraite du schéma présenté dans le dossier de concertation) ne peut être considérée comme la bordure de la piste cyclable, puisqu'une bande d'une vingtaine de cm (identifiée en jaune sur l'image ci-dessus), n'est pas utilisable : un obstacle vertical de plus de 8 cm de haut nécessite un dégagement latéral pour éviter d'être heurté par le mouvement des pédales ou le guidon des vélos.

D'autre part on ne peut pas considérer qu'une infrastructure pas encore construite à ce jour serait d'ores et déjà "contrainte" en largeur. Le RAC explique : "La réduction de largeur de l'aménagement en dépit de ces largeurs plancher doit rester exceptionnelle". L'exception prévue au RAC pour des "situations contraintes" sur les ouvrages d'art concerne, évidemment, les ouvrages déjà construits. La seule contrainte est financière, ce qui n'est pas un critère retenu au RAC, et le cas échéant il convient de réduire les largeurs de l'aménagement pour les motorisés plutôt que la largeur des aménagements cyclables.

Une piste cyclable bidirectionnelle pour les prochaines décennies doit comporter une largeur d'au moins 4 mètres.

### 3.3. Séparation physiques des modes

Les retours déjà reçus par les cyclistes sur différents aménagements où la voie cyclable longe une route où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 50km/h nous apprennent qu'il est souhaitable, pour minimiser les nuisances sonores et le stress engendré par la proximité du trafic, de mettre en place un panneau isolant du bruit entre la voie motorisée et la voie cyclable (en plus de la glissière en béton armé).

### 3.4. Revêtement

Le RAC préconise une "continuité du revêtement différencié" et un revêtement "antidérapant / anti-vibration". Ces caractéristiques sont d'autant plus nécessaires sur un pont, plus sujet à l'humidité ambiante et pentu.

### 3.5. Pente

Des pentes de faible intensité sont attendues.

### 3.6. Priorité sur le trafic motorisé sécant

Le RAC ordonne "le ralentissement ou la neutralisation du trafic motorisé en conflit avec les vélos". Il s'agit d'une mesure élémentaire qui doit trouver son application rive droite de la Loire, notamment à la jonction avec le Boulevard de la prairie de Mauves et avec la rue des Roches / Promenade de Bellevue. Il s'agira de bien sécuriser les accès cyclistes dans chaque giratoire où les cyclistes sont susceptibles d'apparaître.

### 3.7. Trajectoires de l'axe cyclable

Le RAC préconise pour les trajectoires cyclables "le confort et l'efficacité, avec des girations douces (fluidité) et une minimisation des temps d'arrêt". Le plan fourni dans la concertation ne répond pas à cet impératif, notamment au niveau de la "rampe d'accès au droit de l'ancienne bretelle et du bassin

de traitement" mentionnée dans le dossier de consultation pour la jonction rive droite (cf image ci-dessous, issue du dossier, à l'emplacement signalé en rouge).



D'une manière générale, les angles droits et les courbes trop prononcées sont à proscrire.

### 3.8. L'éclairage

Un éclairage d'axe indispensable, comme le rappelle le RAC qui explique : "Mise en œuvre de dispositifs lumineux spécifiques en complément de l'éclairage public. Création d'éclairage si absent, par des systèmes d'éclairage alternatifs et passifs, type diodes électroluminescentes au sol, dispositifs d'éclairage par déclenchement automatique ou encore dispositifs rétro réfléchissants."

### 3.9. Signalétique, continuité visuelle

La signalétique des directions cyclistes sera à soigner à partir de toutes les entrées et sorties Sud ou Nord.

### 3.10 Conclusion

Ainsi, le projet actuel ne donne pas pleinement précisément les conditions cyclables attendues.

## Observation n°286 (Email)

Par Jean-Pierre Dautais

Déposée le 20 décembre 2021 à 14h26

Bonjour

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint cette contribution :

- qui reprend une communication au dernier Conseil Municipal de Basse Goulaine (Environnement trop absent)

- et en complément des questionnements habituels pour ce type de projet en espérant qu'en 2022 des études complémentaires et accès aux dossiers publics aboutiront à une meilleure protection des milieux fragiles...situés dans cette emprise et à proximité.

Cordialement

Jean Pierre DAUTAIS

Conseiller Municipal BG

PS merci d'accuser réception

CONCERTATION ENQUETE PUBLIQUE : Aménagement du complexe de BELLEVUE 18/12/2021

Contribution JP DAUTAIS 92 RUE DES ONCHERES 44115 BASSE GOULAINES

[pont-bellevue@registre-dematerialise.fr](mailto:pont-bellevue@registre-dematerialise.fr)

Contribution Jean Pierre DAUTAIS, conseiller municipal et « citoyen goulainais » contributeur du projet Longue Mine : accès et contribution définition aménagement responsable des bords de Loire (Collectif Goulainais – Basse Goulaine sur Loire)

**RAPPEL DU DOCUMENT PREPARE POUR LE CONSEIL MUNICIPAL de Basse Goulaine du 17 décembre 2021 groupe Basse Goulaine Autrement**

Ce document fait suite notamment à la présentation du projet de doublement du pont de Bellevue à destination des Goulainais à la demande du Maire (Salle Paul Boulin)

Doublement du pont de Bellevue : deux « outils » majeurs

Engorgement alarmant à l'entrée du périphérique

Mardi 14 décembre s'est tenue à Basse-Goulaine une réunion publique pour aider les Goulainais à mieux visualiser ce projet du Pont de Bellevue, étude complexe dans ses différentes dimensions, en particulier le choix du scénario idéal et équilibré.

Participaient à ce débat, le DREAL c'est-à-dire l'Etat, des représentants de la Préfecture, de Nantes Métropole et de la Commission Nationale du Débat Public (C.N.D.P.).

Le public goulainais s'attendait naturellement à une étude complète, englobant tous les besoins de désengorgement en adéquation avec la situation en 2021 et future dès le moyen terme. Nous avons été stupéfaits d'apprendre que le traitement des énormes flux routiers en provenance de la « quatre voies de Cholet » allant vers le périphérique sud ne faisaient partie d'aucun des cinq projets présentés : une anomalie inacceptable.

En effet sur cet axe régional majeur, chaque matin des kilomètres de bouchons sont à déplorer. En font les traits les habitants des communes alentours allant vers le bassin d'emploi de l'agglomération nantaise, les habitants de Basse Goulaine pour les nuisances de transit induites, les transporteurs routiers pour l'accès au MIN, etc.

Gestion des Eaux de ruissellement du complexe de Bellevue, un problème ancien de maîtrise des Impacts.

Même surprise, nous constatons un second « outil » pour l'accompagnement environnemental évoquant la réduction de tous les impacts liés projet au pont de Bellevue :

- La présentation très utile entièrement axée trafic : pourquoi ne pas l'avoir étendue à la sécurité environnementale pour le cycle de l'eau ? (Cela peut-il être corrigé en 2022 ?)
- Une allusion brève sur des impacts environnementaux, ces quelques mots « des impacts modérés » sans précision sur la nature de ces impacts pris en compte à

Page 1 | 5

contenir à un niveau acceptable dans un périmètre de zones sensibles soumises à des règles strictes (Longue Mine, Zone de captage, Loire...)

- A la question posée d'éclaircissement de cette dimension (JP DAUTAIS), un simple renvoi au site de l'enquête publique (Anormai)
- Pour un trafic de 100 000 véhicules jour, émettant un flux polluant toxique très important (métaux, lourds et autres micropolluants dont hydrocarbures et plastiques véhiculés par les pluies), c'est pour le moins surprenant. De simples bassins partiellement équipés, soumis à des aléas climatiques de plus en plus violents ne suffiront plus (nouvelles exigences et évolutions des besoins rapidement).
- Les Goulainais comme les habitants de Sainte Luce sur Loire méritent une meilleure information, habituelle dans d'autres projets de ce type : un éclairage supplémentaire en 2022 DREAL et Nantes Métropole ?

**COMPLEMENTES QUESTIONNEMENTS ET ALERTES Jean Pierre DAUTAIS 18/12/2021**

**EXAMEN DE DONNEES DU DOSSIER DE CONCERTATION AMENAGEMENT DU COMPLEXE DE BELLEVUE PERIPHERIQUE**

> Page 38 : SUR L'ENVIRONNEMENT

Ce point essentiel n'a pas fait l'objet d'une présentation suffisante aux Goulainais l'équivalent de la problématique trafic, désengorgement scénarii, très peu de données, pourquoi ?

Quelques informations importantes sont signalées dans ce dossier de concertation :

- Zones humides (naturelles soumises à des règles particulières ?) 8030 m2 variante 3 et 3 bis
- Habitats naturels impactés fourrés et délaissés routiers sur d'anciens remblais (déclarés, autorisés ?)
- Faune impacts identiques (?)
- Continuités écologiques : pas d'augmentation significative de la rupture écologique existante (Quelles compensations de rattrapage ? cela mérite une explication)

> PAGE 39 : SUR L'EAU L'HYDRAULIQUE ET LES INONDATIONS

Autre point essentiel avec les mêmes problèmes d'absence de présentation suffisante pour la compréhension des risques si les choix s'orientent vers un niveau de traitement de base dans un bassin unique fragile.

Quelques informations importantes sont signalées dans ce dossier de concertation :

- Risque d'inondation impact très faible : cette analyse est valable pour les bassins de régulation et traitement en cas de fortes crues ?
- Une amélioration du réseau d'assainissement : Cela veut-il dire qu'il n'est pas au niveau : Qualité des rejets actuellement, lieux, niveaux en flux (concentrations/critères cibles, débits actuellement) ?

Page 2 | 5

Les rejets (niveaux imposés, fréquences de contrôle) sont-ils en conformité avec des intensités et durées des pluies (10ans, 20ans, 50 ans) ?

- Famille du dispositif de traitement décrit à fonctions, régulation des débits, protection contre les pollutions accidentelles (comment ?), traitement de la pollution chronique (Cibles polluants, HAP et autres micropolluants organiques, métaux lourds, microplastiques...): N'apparaît qu'un « bassin unique polyvalent » traitant toutes les eaux de ruissellement l'ouvrage collectées par cuvette ou caniveau Est-ce la bonne solution, la solution finale pour les travaux envisagés ?
- En attendant la mise en œuvre des bons ouvrages au regard des normes actuelles (lesquelles applicables, références et accès non précisés), nouvelles normes à court ou moyen termes de plus en plus sévères, quelles précautions seront prises pour les travaux à risques dans le périmètre rapproché ou plus large influencé (Longue Mine, zone de captage...)

Le peu d'informations transmises de façon pédagogique et complète explique cette curiosité et le niveau d'inquiétude quant à la maîtrise des rejets pluviaux en situation normale et critique.

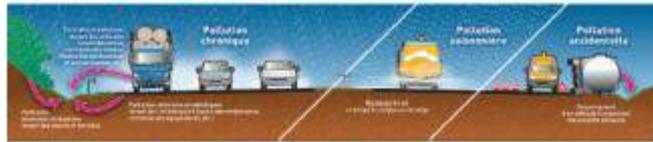
Faut-il se poser plus de questions pour sécuriser ce projet dans sa dimension environnementale en particulier pour les eaux de ruissellement issues d'un trafic important en croissance au regard d'exigences ambitieuses acceptables ?

**MOTS CLES, QUESTIONNEMENTS : état de lieu qualité eaux pluviales, conformité aux normes, variabilité mensuelle annuelle évolution, impacts, futur/climat...**

- AVANT-TRAVAUX, PENDANT TRAVAUX, APRES TRAVAUX, NIVEAUX QUALITES EAUX RUISSELLEMENTS, CHRONIQUE, ACCIDENTEL, CRUE
- ENQUETE PRESCRIPTIONS VS POLLUTION ROUTIERE (évolution de la demande environnementale, plus exigeante...), CEREMA...PAYS VOISINS, DIRECTIVES
- CHANTIER, SPECIFIQUE gestion des risques pluviaux, RAPPEL REGLES (Références accès), CONTROLES, MOYENS, FREQUENCE, CIBLES, CONFORMITE NORMES
- QUALITES DES EAUX DE RUISSELLEMENT PERIPHERIQUE NANTAIS (étude récentes, références accès, spécificité Bellevue), CIBLES POLLUANTS, CONCENTRATIONS ET FLUX MASSIQUES REJETS
- CHOIX DES MODES DE GESTION HYDRAULIQUE/POLLUTIONS, GESTION PLUIES DE REFERENCE ET EXCEPTIONNELLES, RISQUE DESUBMERSION OUVRAGES DE TRAITEMENT ET REGULATION (chasse polluants)
- GESTIONS PARTICULIERES DONT POLLUTIONS ACCIDENTELLES, CRUES, CHANGEMENT CLIMATIQUES

Page 3 | 5

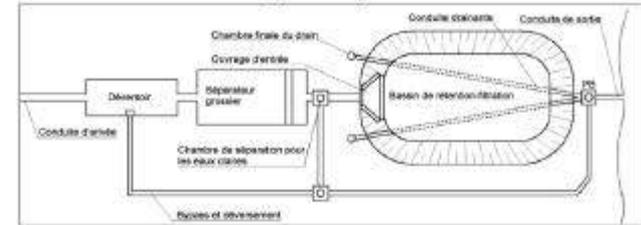
**QUELS SERONT LES MODES DE TRAITEMENT Des EAUX DE RUISSELLEMENT et de CHANTIER sur une longue période ?**



- Les polluants toxiques ne sont qu'en partie décantables

PRETRAITEMENTS	RETENTION	INFILTRATION (séparation dans installations de traitement)	INSTALLATIONS DE TRAITEMENT
À envisager selon cas particuliers	à réviser régulièrement	à réviser sans traitement suffisant	à traitement exigé
Séparateur de sédiments	Bassins de rétention	Bassins de rétention-infiltration	Bassins de rétention-traitement
Déshuiler	Bassins de sévité	Bassins d'infiltration	Bassins de filtration
Crépateur Déshuiler	Décoque dans le collecteur	Conduits-égouts d'infiltration	Conduits-égouts filtrants
Séparateurs à lamelles (Sens-Croix)		Fossés d'infiltration	Installations techniques de traitement
Séparateurs à turbulences		Reservoirs filtrants	
Séparateurs à particules			
Faûs filtrants			
Lavage normal de la chaussée			
Tamassage fin			

**Schéma d'une installation-type avec prétraitement**



**Fonction et buts**

Les installations d'égouttage (traitement en) les tâches suivantes :

- En général : Réduction de la micro et macro-pollution routière
- Limitation des émissions de pollution de façon à protéger les cours d'eau, les nappes phréatiques et les sols.

Les installations de traitement ont des caractéristiques spéciales. Les exigences concernant ces installations sont la collecte des eaux de chaussée et leur évitement dans les cours d'eau superficiels ou dans une installation d'infiltration. Ces ouvrages sont à pourvoir d'un équipement nécessaire en cas d'accident avec des liquides pouvant polluer l'eau ainsi que si possible pour la surveillance des rendements d'égouttage.

Quelles réglementations hydrauliques, quels lieux de rejets pour les Cibles Polluantes versus pollution atmosphérique et trafic véhicules : métaux lourds, micropolluant organiques dont HAP, substances nutritives, microplastiques... ?

Quelles options envisagées et actualisables avec réserves foncières, efficacité vs exigences normatives/ locales ?

### **Observation n°285 (Email)**

Par Michel AUBE

Déposée le 20 décembre 2021 à 11h11

Michel AUBE, Goulainais depuis 1992

Conseiller municipal du groupe « Basse-Goulaine Autrement »

Doublement du pont de Bellevue, ses voies d'entrées et de sorties

Mardi 14 décembre s'est tenue à Basse-Goulaine une réunion publique pour aider les Goulainais à mieux visualiser ce projet de doublement du Pont de Bellevue, étude complexe dans ses différentes dimensions, en particulier pour le choix d'un scénario idéal et équilibré. Participaient à ce débat, la DREAL c'est-à-dire l'Etat, des représentants de la Préfecture, de Nantes Métropole et de la Commission Nationale du Débat Public (C.N.D.P.).

Le public goulainais s'attendait naturellement à une étude complète, englobant tous les besoins de désengorgement routier en adéquation avec la situation en 2021 et future dès le moyen terme. Nous avons été stupéfaits d'apprendre que le traitement des énormes flux de circulation en provenance de la RN 249 - axe régional majeur - allant vers le périphérique sud ne faisaient partie d'aucun des cinq projets présentés : une anomalie incompréhensible.

Actuellement, juste avant le périphérique, le raccordement bute sur un rond-point recevant d'autres flux et non par une bretelle directe, d'où des kilomètres de bouchons à déplorer chaque jour, le matin en particulier.

En font les frais les habitants des communes alentour ayant dû opter pour un logement plus abordable du fait de l'éloignement et se rendant quotidiennement vers le bassin d'emploi de l'agglomération nantaise. Des heures perdues aussi pour les transporteurs routiers venant de diverses régions de France pour accéder au MIN. Sans oublier les habitants de Basse-Goulaine pour les nuisances de transit induites car, pour éviter les bouchons, nombre de véhicules passent par certaines voies de la commune auparavant préservées de ce type de circulation intérieure.

Je souhaite donc qu'une version améliorée du projet « complexe Bellevue » intègre au minimum une bretelle de liaison à Basse-Goulaine entre le débouché de la RN 249 et le périphérique sud. Cela devrait avoir aussi pour effet de décongestionner la circulation des véhicules devant traverser la Loire vers le nord et l'est de l'agglomération nantaise.

Michel Aubé

### **Observation n°284 (Web)**

Anonyme

Déposée le 21 décembre 2021 à 10h46

Il apparaît nécessaire de privilégier les variantes 2bis et 3bis pour avoir une réelle amélioration à moyen terme. La variante 2bis paraît plus intéressante car elle permet d'avoir 3 nouvelles voies de circulation et supprime la courte sortie vers Cholet qui fait toujours ralentir la file de droite. Par ailleurs il serait très pertinent d'éviter le ralentissement à 50 km/h des nouvelles voies créées dans le virage avant la traversée de la Loire. Une modification du rayon des voies serait nécessaire car ralentir à 50km/h sur une courte distance est ici contre productif et occasionnerait sans doute des ralentissements. Surtout quand on voit dans les documents que la vitesse maximale est de 68 km/h il serait dommage d'appliquer d'aussi sévères restrictions plutôt que de chercher à l'augmenter de 2km/h.

## Observation n°283 (Web)

Par Yann Leclercq

Déposée le 21 décembre 2021 à 08h57

### Trafic induit

Le phénomène du trafic induit sera le résultat de ce projet, et ne résoudra pas la fluidité de circulation convoitée. Plus la capacité routière augmente en relation avec les centres urbains, plus il y a de trafic car les utilisateurs font soit le choix de voyager en voiture plutôt que par un autre mode de transport, soit ils créent un voyage en plus. En effet, résoudre le problème de congestion demande une stratégie plus globale d'aménagement de territoire : finir l'étalement urbain, densifier les espaces urbains existants, renforcer l'accessibilité au logement à prix accessible, renforcer l'accessibilité aux transports en commun, et renforcer l'utilisation des modes de transport doux. C'est un enjeu que toutes les collectivités doivent adopter, que ce soit au niveau de la commune, métropole, département, région ou national.

### Favoriser les modes de déplacement doux

Les villes autour du monde qui ont su réduire la dépendance à la voiture sont celles où la qualité de la vie est la meilleure. La Métropole de Nantes a une opportunité de voir une réelle amélioration de son cadre de vie en appliquant ces principes. Le plan cyclable de la métropole va dans la bonne direction, mais à regarder le budget : 115m Euros pour le plan cyclable d'ici 2026 avec 50km de voies nouvelles cyclables sécurisées contre 117m Euros pour l'élargissement du Pont de Bellevue (option 2b). Il faut rappeler qu'une partie de la population plus large peut voyager en vélo que ne peut conduire une voiture, donc l'investissement dans les modes doux touche une plus grande partie de la population.

### Urgence climatique

Dans l'ère de l'urgence climatique, ce projet va à contre sens de toute stratégie d'aménagement réaliste. Nous devons changer nos habitudes drastiquement, et réduire notre empreinte carbone à tous. Réduire notre dépendance à la voiture en essentiel. La voiture, même électrique, a un impact carbone trop important quand l'on considère l'impact collectif.

### Accès cyclable

Le projet tel que présenté n'est pas aux normes du Référentiel des aménagements cyclables adoptés par Nantes Métropole en janvier 2021. La norme standard est d'une piste bidirectionnelle de 4m de large, ce qui est essentiel pour permettre une aisance de la circulation à vélo. Adopter cette norme est nécessaire afin de favoriser la qualité de ce mode de transport.

### Sécurité cyclable

L'actuelle proposition termine la piste cyclable aux ronds-points sur la Prairie de Mauves, une route à haute fréquentation automobile. Mélanger ces deux modes de transport sur un axe à haute fréquentation automobile crée nécessairement des conflits et met en danger les usages les plus vulnérables. Soit des ronds-points sécurisés (tel qu'inscrit dans le Référentiel des Aménagements Cyclables de Nantes Métropole, ou tel que préconisé par le CEREMA), soit un ouvrage cycliste (et piéton) tel qu'une passerelle ou tunnel permettant une traversée sans conflit est nécessaire afin d'assurer le confort et la sécurité des cyclistes. Sur le côté sud, un meilleur raccordement avec les voies cyclables (nord et est en particulier) doit être considéré. La piste cyclable telle que présentée est bordée par une séparation de béton de 50cm de large sur le côté de la route. Un tel aménagement manque de qualité, et ne permettra pas la sensation de sécurité du cycliste, qui est de tous les âges. Afin de bénéficier au maximum du plaisir de la traversée, qui permettra aussi une perspective nouvelle et unique sur la ville de Nantes, un mur de séparation de 2m de haut est nécessaire, ce qui permettra aussi de limiter les nuisances sonores aux modes doux. Du côté du fleuve, la séparation doit aussi permettre au cycliste de se sentir en sécurité, celui-ci étant assis sur un vélo, plus haut qu'une voiture, et donc doit être à l'aise pendant le franchissement de la Loire. La bordure doit donc être d'une hauteur haute pour permettre une sensation de sécurité, tout en permettant de s'arrêter le long du pont, de s'arrêter, et de profiter de la vue nouvelle et unique sur Nantes, que cette traversée permettra.

### Accès piéton

Le Pont de Bellevue est utilisé par les piétons, qui empruntent actuellement la piste cyclable. Un aménagement qualitatif spécifiquement orienté pour le piéton doit être considéré dans le projet afin de favoriser ce mode de déplacement. Un alignement confortable d'une largeur suffisante le long de l'ouvrage (2m), des points de vue permettant de s'arrêter, avec bancs et table d'orientation regardant sur la ville de Nantes, doivent être inclus afin de s'assurer que le pont puisse être utilisé équitablement par tous.

### **Observation n°282 (Web)**

Anonyme

Déposée le 21 décembre 2021 à 04h11

Empruntant cet axe en arrivant de Cholet tous les matins, les variantes 2bis et 3bis me semblent les plus adaptées à décongestionner le flux des voitures. Effectivement travaux plus long mais indispensables

### **Observation n°281 (Web)**

Par Gabriel LEJEUNE

Déposée le 20 décembre 2021 à 23h46

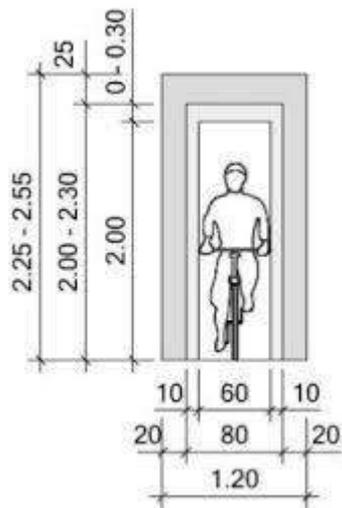
Le projet cyclable sous-dimensionné :

Actuellement : une voie de 3 mètres est prévue sur le pont ne permettant pas à un cycliste d'être dépassé (si le flux est important), de plus deux cyclistes ne peuvent pas discuter côte à côte et un piéton ne peut marcher sur l'ouvrage sans être frôlé  
De plus la piste cyclable fini en étant chicané au niveau du rond-point Est de la porte d'Anjou, ce qui ralentit fortement le cycliste rends son voyage plus désagréable et n'empêche pas qu'il croise une circulation importante

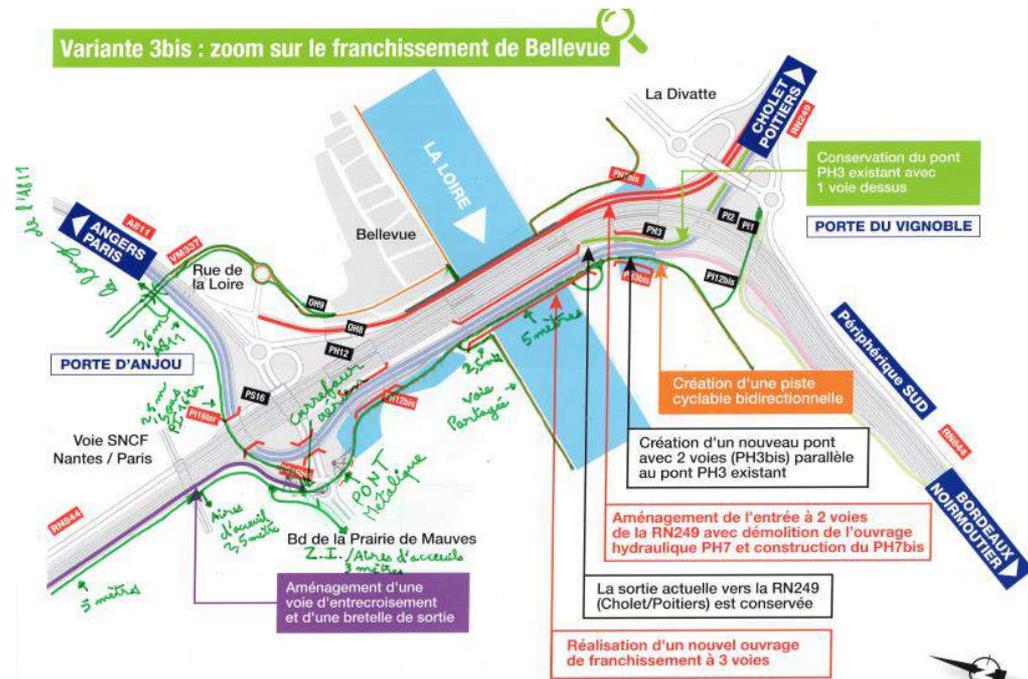
Ma proposition pour améliorer le confort et donc donner envie à la population de prendre son vélo : Sachant que le gabarit dynamique en sécurité d'un vélo est de 1,2 mètre de large minimum

- élargir la voie cyclable magistrale à 5 mètres sur le pont et le long du périphérique
- construire un pont métallique au-dessus du carrefour Est (en PJ deux exemples au Pays-Bas), cela permet d'éviter le trafic routier (sécurité routière pour les enfants) et de plus éviter les dénivelés entre la Loire et la voie ferré
- par un carrefour arien avec un rayon de courbure de 5 mètres crée une connections via le PI16ter de 3,6 mètres de large (plan ci-joint)
- élargir le PI16ter de 2,5 mètres pour permettre l'insertion d'une piste cyclable côté Sainte-Luce de l'A811,
- Construire une piste cyclable de 3,6 mètres le long de l'A811, et la connecter à la rue de la Loire
- Construire des connections de 2,5 mètres aux aires d'accueils, aux voies partagées sur les berges, et à la piste cyclable de la prairie de Mauves (vers la Z.I., le Pont des Américains)

DANS CE CAS LES TRANSPORTS DOUX SONT COMPLETEMENT SEPARES DU TRAFIC ROUTIER



Variante 3bis : zoom sur le franchissement de Bellevue



9 - DOSSIER DE SYNTHÈSE - AMÉNAGEMENT DU COMPLEXE DE BELLEVUE PÉRIPHÉRIQUE DE NANTES



## Observation n°280 (Web)

Par Gabriel LEJEUNE

Déposée le 20 décembre 2021 à 23h07

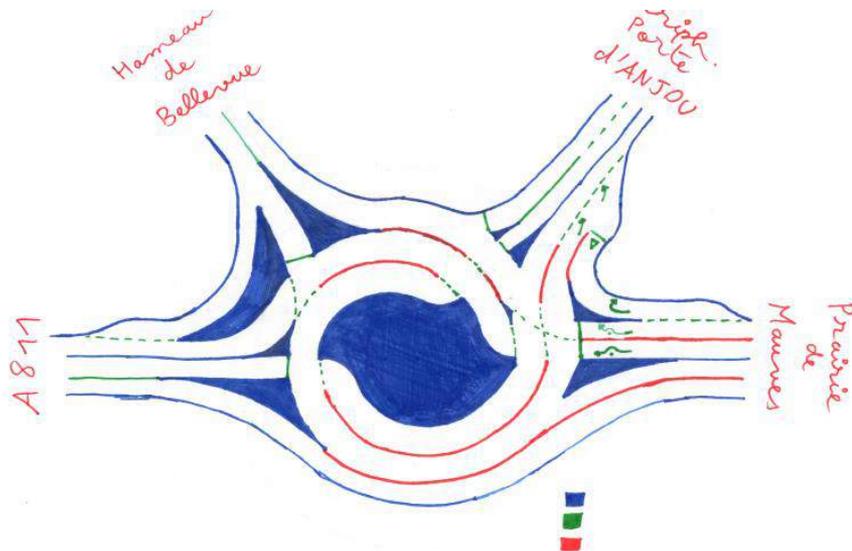
Améliorer la capacité et la sécurité à la porte d'ANJOU :

Remplacement du rond-point ouest par un turbo-rond-point :

- proposition ci-jointe
- en bleu : ilots infranchissable
- en rouge : séparateurs de voie franchissable (exemple en photo)
- en vert : ligne et signalisation (non conforme)
- proposition non géométrique et sans prise en compte des TC

Avantage : suppressions des nombreux conflits / gain de capacité (usage de toutes les voies)

Thèse et dessins technique : <https://www.verkeersmaatregelen.nl/Info/Bibliotheek/Wegontwerp/Turborotondeenturboplein.aspx>



# Suite des documents joints à l'observation n°280



Christiaan Vos  
Hogeschool Windesheim Zwolle  
Royale HaskoningDHV

Naam: Christiaan Vos  
 Studentennummer.: 51097871  
 Datum: 13 januari 2016  
 Onderzoek: Analyse verkeersveiligheid turbotorondes  
 Versie: Eindrapport  
 Voor bedrijf: Royal HaskoningDHV  
 Beauftragender: Dirk de Baan  
 School: Hogeschool Windesheim, Zwolle  
 Opleiding: Mobiliteit  
 Toegestaan Onderzoek: Armand Bijman  
 Begreper school: 2016  
 Jaar:

## Voorwoord

Deze rapportage is opgesteld voor het vak Toegestaan Onderzoek in mijn laatste jaar van de opleiding Mobiliteit aan de Hogeschool Windesheim te Zwolle. Dit vak, ook wel mini-studeren genoemd, is een voorwaarde voor het afstuderen zelf, welke hierna anders zal volgen. Het doel was om te onderzoeken of er een verkeersveiligheidsrisico optreedt wanneer op een knooppunt een turbotoronde wordt aangelegd en zo ja, wat deze risico dan precies is.

Dit onderzoek is uitgevoerd met als basis de database die Dirk de Baan van Royal HaskoningDHV in de loop der jaren heeft verzameld over turbotorondes in binnen- en buitenland. Het gaat hier over algemeen zaken als locatie, maar ook knooppuntkenmerken, opvallende zaken, etc. Ik wil hem, als mijn begeleider vanuit het bedrijf, dan ook hartelijk danken voor de uitstekende begeleiding tijdens het onderzoek. Met zijn voorwerk kon ik een vliegende start maken en gestalteerd antwoord geven op de relatie tussen kenmerken van de turbotoronde en de verkeersveiligheid.

Evenszins dankbaar ben ik voor mijn begeleider vanuit de opleiding, Armand Bijman heeft mij met zijn feedback op producten goed op weg geholpen zodat ik doelgericht met de opdracht aan de slag kon.

## Inhoud

Voorwoord	2
1 Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Probleembeschrijving	4
1.3 Doelstelling	4
1.4 Vraagstelling	5
2 Aangak en werkwijze	6
2.1 Selectie turbotorondes in VlaZet	6
2.2 Omrekenen uit VlaZet	7
2.3 Toepassen aangenomen in Excel	7
2.4 Invullen omrekenen in aangenomen bestand	8
2.5 Analyse Excel	8
3 Ongevalenanalyse	10
3.1 Aantallen	10
3.2 Onderzoeksvragen	12
3.1.1 Deelvraag 1	13
3.1.2 Deelvraag 2	15
3.1.3 Deelvraag 3	16
3.1.4 Deelvraag 4	17
4 Resultaten en aanbevelingen	18
4.1 Resultaten per deelvraag	18
4.2 Verdere aanbevelingen	19
5 Conclusie	20
Planing en uitslagregistratie	21
Bibliografie	22
Bijlage 1 Eiken turbotorondes	23
Bijlage 2 Kenmerken turbotorondes	24
Bijlage 3 Kenmerken VlaZet	25
Bijlage 4 Omschrijving ongevalenregistratie	26

# Suite des documents joints à l'observation n°280

## 1 Inleiding

### 1.1 Aanleiding

Turbulenties worden nu al met name op vier plaatsen in Nederland in het kader van het landbouwkamp opgesteld. Dit zijn de plaatsen voor Turbulenties, de Veld, de Dijk, de Waterloop en de Waterloop. Dit zijn de plaatsen waar de effecten van de turbulenties het meest merkbaar zijn. De effecten van de turbulenties zijn voornamelijk te zien op de plaatsen waar de effecten van de turbulenties het meest merkbaar zijn. De effecten van de turbulenties zijn voornamelijk te zien op de plaatsen waar de effecten van de turbulenties het meest merkbaar zijn. De effecten van de turbulenties zijn voornamelijk te zien op de plaatsen waar de effecten van de turbulenties het meest merkbaar zijn.

### 1.2 Probleemomschrijving

De huidige situatie op de vier plaatsen is niet meer geschikt voor de huidige situatie. De huidige situatie op de vier plaatsen is niet meer geschikt voor de huidige situatie. De huidige situatie op de vier plaatsen is niet meer geschikt voor de huidige situatie. De huidige situatie op de vier plaatsen is niet meer geschikt voor de huidige situatie.

De huidige situatie op de vier plaatsen is niet meer geschikt voor de huidige situatie. De huidige situatie op de vier plaatsen is niet meer geschikt voor de huidige situatie. De huidige situatie op de vier plaatsen is niet meer geschikt voor de huidige situatie. De huidige situatie op de vier plaatsen is niet meer geschikt voor de huidige situatie.

### 1.3 Doelstelling

Het doel van dit onderzoek is om voor een zo groot mogelijk gebied een plan te maken voor de realisatie van de vier plaatsen. Het doel van dit onderzoek is om voor een zo groot mogelijk gebied een plan te maken voor de realisatie van de vier plaatsen.

Daarmee kan worden voldaan aan de eisen van de huidige situatie. Daarmee kan worden voldaan aan de eisen van de huidige situatie. Daarmee kan worden voldaan aan de eisen van de huidige situatie. Daarmee kan worden voldaan aan de eisen van de huidige situatie.

### 1.4 Vraagstelling

De huidige situatie op de vier plaatsen is niet meer geschikt voor de huidige situatie. De huidige situatie op de vier plaatsen is niet meer geschikt voor de huidige situatie. De huidige situatie op de vier plaatsen is niet meer geschikt voor de huidige situatie.

De huidige situatie op de vier plaatsen is niet meer geschikt voor de huidige situatie. De huidige situatie op de vier plaatsen is niet meer geschikt voor de huidige situatie. De huidige situatie op de vier plaatsen is niet meer geschikt voor de huidige situatie. De huidige situatie op de vier plaatsen is niet meer geschikt voor de huidige situatie.

De huidige situatie op de vier plaatsen is niet meer geschikt voor de huidige situatie. De huidige situatie op de vier plaatsen is niet meer geschikt voor de huidige situatie. De huidige situatie op de vier plaatsen is niet meer geschikt voor de huidige situatie. De huidige situatie op de vier plaatsen is niet meer geschikt voor de huidige situatie.



Figuur 1 Locaties van alle turbulenties in Nederland

## 2 Aanpak en werkwijze

Het onderzoek is uitgevoerd met gebruik van vier tools: de tool voor de analyse van de huidige situatie, de tool voor de analyse van de toekomstige situatie, de tool voor de analyse van de huidige situatie, de tool voor de analyse van de toekomstige situatie.

### 2.1 Selectie turbulenties in VaStat

De eerste stap is de selectie van de turbulenties. De eerste stap is de selectie van de turbulenties. De eerste stap is de selectie van de turbulenties. De eerste stap is de selectie van de turbulenties.



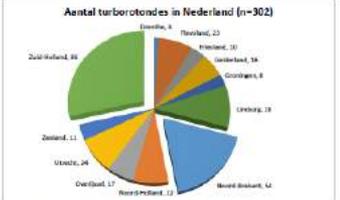
Figuur 2 Selectie van alle turbulenties in Nederland

## 3 Ongevallenanalyse

De ongevallenanalyse is uitgevoerd met gebruik van vier tools: de tool voor de analyse van de huidige situatie, de tool voor de analyse van de toekomstige situatie, de tool voor de analyse van de huidige situatie, de tool voor de analyse van de toekomstige situatie.

### 3.1 Aantallen

De huidige situatie op de vier plaatsen is niet meer geschikt voor de huidige situatie. De huidige situatie op de vier plaatsen is niet meer geschikt voor de huidige situatie. De huidige situatie op de vier plaatsen is niet meer geschikt voor de huidige situatie.



Figuur 3 Aantal turbulenties in Nederland (n=302)

### 2.2 Draaitabellen uit VaStat

De huidige situatie op de vier plaatsen is niet meer geschikt voor de huidige situatie. De huidige situatie op de vier plaatsen is niet meer geschikt voor de huidige situatie. De huidige situatie op de vier plaatsen is niet meer geschikt voor de huidige situatie.

Plaats	Aantal
Turbulenties	1
Veld	1
Dijk	1
Waterloop	1

Figuur 3 Draaitabel uit VaStat

### 2.3 Tabellen samenvoegen in Excel

De huidige situatie op de vier plaatsen is niet meer geschikt voor de huidige situatie. De huidige situatie op de vier plaatsen is niet meer geschikt voor de huidige situatie. De huidige situatie op de vier plaatsen is niet meer geschikt voor de huidige situatie.

De huidige situatie op de vier plaatsen is niet meer geschikt voor de huidige situatie. De huidige situatie op de vier plaatsen is niet meer geschikt voor de huidige situatie. De huidige situatie op de vier plaatsen is niet meer geschikt voor de huidige situatie.

De huidige situatie op de vier plaatsen is niet meer geschikt voor de huidige situatie. De huidige situatie op de vier plaatsen is niet meer geschikt voor de huidige situatie. De huidige situatie op de vier plaatsen is niet meer geschikt voor de huidige situatie.



Figuur 4 Aantal turbulenties in ongevallenanalyse (n=204)

De huidige situatie op de vier plaatsen is niet meer geschikt voor de huidige situatie. De huidige situatie op de vier plaatsen is niet meer geschikt voor de huidige situatie. De huidige situatie op de vier plaatsen is niet meer geschikt voor de huidige situatie.





### **Observation n°279 (Web)**

Par Jean-Michel Morand

Déposée le 20 décembre 2021 à 22h55

L'Accord de Paris sur le climat, retranscrit dans la loi par la Stratégie nationale bas carbone (SNBC), fixe comme objectif à la France de réduire ses émissions de gaz à effet de serre de l'ordre de 5% par an. Avant chaque décision engageant le long terme, il est donc impératif de procéder à une analyse comparée des émissions induites et évitées. Avec 31 % des émissions de gaz à effet de serre territoriales de 2019, et des infrastructures qui sont là pour le siècle, le secteur des transports est emblématique de ce besoin.

La présentation de la concertation n'expose aucun bilan d'émission de gaz à effet de serre de la construction et de l'usage de l'infrastructure, mais se permet pourtant d'affirmer que : « Le projet engendre une diminution des émissions de gaz à effet de serre, par rapport à la situation de référence ».

Les recommandations de la Stratégie nationale bas carbone (SNBC), de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), et de l'Autorité Environnementale, insistent toutes sur les émissions induites par un tel projet d'infrastructure routière. Leur prise en compte conduirait très certainement à une augmentation des émissions de gaz à effet de serre par rapport à l'infrastructure actuelle, voire même à une augmentation en valeur absolue de ces émissions.

Si nous avons l'objectif partagé de faire baisser les émissions de gaz à effet de serre, est-ce alors raisonnable de mettre en chantier une infrastructure qui nous conduit à l'exact inverse ?

Les alternatives à la voiture individuelle (transports en commun, vélo, covoiturage, etc.) sont les grandes oubliées du projet. En plus d'être vertueux pour le climat, celles-ci protègent des incertitudes sur l'approvisionnement futur en pétrole et sur la volatilité de son prix.

Le projet de la concertation est donc incompatible avec le défi de la sobriété des transports auquel il est urgent de s'atteler, sans le remettre aux prochains mandats.

### **Observation n°278 (Web)**

Par Julien ROUSSIN

Déposée le 20 décembre 2021 à 22h16

Bonjour,

Les variantes 1 et deux sont les plus intéressantes pour les trajets du Nord vers le Sud,

Je me permets d'ajouter que les 3 propositions ne prennent pas en compte le rond point de la Divatte, près du bord de Loire et de l'exploitation maraîchère. Le trafic en heure de pointe, le matin est catastrophique, pour cause de véhicules en provenance de l'axe Cholet - Nantes. La bretelle d'insertion pour retourné sur le périphérique est donc de nouveau saturée.

Il faudra m'expliquer le choix de ronds points pour faire communiquer l'axe Nantes - Cholet avec le périphérique. (Pour les deux sens, bien sûr !)

Ceci amène des ralentissements obligatoirement et empêche une fluidité du trafic, qui est en constante augmentation, pour ne pas dire exponentiel.

Je terminerais par dire qu'il faudrait deux voies de sortie en direction de l'autoroute A11, via la portion de l'A811.

## Observation n°277 (Web)

Par Patrick COTREL

Déposée le 20 décembre 2021 à 21h59

Contribution au débat sur le projet de triplement du pont de Bellevue

Le problème qui est posé :

Chaque jour, l'échangeur de Bellevue et le pont sont saturés dans le sens Sud-Nord le matin et Nord-Sud le soir. En effet, deux axes importants se croisent à cet endroit :

- vers Cholet et vers le périphérique Sud le soir (et inversement le matin) ;
- de l'Est vers l'Ouest (Nantes) et inversement le soir par la pénétrante et l'autoroute.

En conséquence, le trafic en centre-ville de Sainte-Luce, très chargé aux heures de pointe, est accru par les voitures qui cherchent à échapper à cet embouteillage de l'échangeur. Nous sommes donc très concernés par ce projet.

La solution proposée :

Elle consiste à construire un troisième pont à Bellevue permettant de fluidifier cette circulation dans les deux sens, et de reconstituer une bande d'arrêt d'urgence sur le pont dans le sens Sud-Nord.

Les variantes présentées devraient éventuellement permettre une meilleure fluidité, mais allongerait la durée des travaux de 3 à 5 ans, et donc les nuisances pour les habitants du village de Bellevue. ( voir le site officiel [<https://www.pont-bellevue.fr>].)

Les habitants de Bellevue sont également très attentifs aux risques d'inondation éventuellement accrus par l'augmentation de l'emprise en rive : les inondations ne viennent pas en premier lieu du lit de la Loire, mais de la prairie en arrière du village de Bellevue.

Les questions débattues au sein de la majorité municipale de Ste-Luce :

- Il y a 20 ans, face à la saturation du pont de Bellevue, le doublement du pont a été effectué. Et 20 ans plus tard, face à la saturation, on propose le triplement. Dans 20 ans n'aurons nous pas le même problème puissance X ? Est-ce qu'on n'est pas en train de construire un aspirateur à voitures ? Mais avec des nuisances puissance X pour les habitants du village de Bellevue (bruit, circulation, pollution), un grignotage des espaces agricoles et naturels, avec une masse énorme de béton coulé (très producteur de CO2) ?

A ce propos, est-ce du béton « vert » qui va être utilisé sur ce chantier ?

- Un des grands changements avec la situation d'il y a 20 ans, c'est qu'aujourd'hui tout le monde sait la grave menace climatique qui nous guette, si nous ne changeons pas notre façon de faire dans les 10 ou 15 prochaines années. Et on sait qu'on ne peut pas indéfiniment augmenter les flux de circulation d'automobiles qui ne transportent qu'une personne, que leur motorisation soit à essence ou même électrique.

- En conséquence, il semble indispensable que ce nouveau pont comprenne des voies réservées aux cyclistes et aux transports collectifs (bus, cars ou co-voiturage), ainsi qu'un parking-relai et de co-voiturage.

Les réponses de l'État, promoteur des travaux :

Face à ces questions, les responsables du projet représentants de l'État répondent qu'ils ne sont responsables que des voiries, pas des transports collectifs qui sont sous la responsabilité des régions et des intercommunalités. Cependant, les pistes cyclables seront assurées dans les deux sens et certains couloirs de circulation peuvent être dédiés aux transports collectifs (à vérifier). Et dans le sens Sud-Nord, la voie d'arrêt d'urgence peut même être utilisée par des cars ou des bus, en cas d'embouteillages aux heures de pointe.

Bien entendu, cette réponse n'est pas satisfaisante. Mais la question doit être posée d'urgence, conjointement à l'État et à Nantes métropole : avant que les travaux ne soient fixés définitivement, il est nécessaire que Nantes Métropole fasse des avant-projets de transports collectifs et de co-voiturage autour de l'échangeur pour en vérifier la compatibilité avec le projet d'ouvrage.

Patrick Cotrel, Conseiller municipal de Sainte-Luce/Loire

### Contribution au débat sur le projet de triplement du pont de Bellevue

#### Le problème qui est posé :

Chaque jour, l'échangeur de Bellevue et le pont sont saturés dans le sens Sud-Nord le matin et Nord-Sud le soir. En effet, deux axes importants se croisent à cet endroit :

- vers Cholet et vers le périphérique Sud le soir (et inversement le matin) ;
- de l'Est vers l'Ouest (Nantes) et inversement le soir par la pénétrante et l'autoroute.

En conséquence, le trafic en centre-ville de Sainte-Luce, très chargé aux heures de pointe, est accru par les voitures qui cherchent à échapper à cet embouteillage de l'échangeur. Nous sommes donc très concernés par ce projet.

#### La solution proposée :

Elle consiste à construire un troisième pont à Bellevue permettant de fluidifier cette circulation dans les deux sens, et de reconstituer une bande d'arrêt d'urgence sur le pont dans le sens Sud-Nord.

Les variantes présentées devraient éventuellement permettre une meilleure fluidité, mais allongerait la durée des travaux de 3 à 5 ans, et donc les nuisances pour les habitants du village de Bellevue. ( voir le site officiel <https://www.pont-bellevue.fr>.)

Les habitants de Bellevue sont également très attentifs aux risques d'inondation éventuellement accrus par l'augmentation de l'emprise en rive : les inondations ne viennent pas en premier lieu du lit de la Loire, mais de la prairie en arrière du village de Bellevue.

#### Les questions débattues au sein de la majorité municipale de Ste-Luce :

- Il y a 20 ans, face à la saturation du pont de Bellevue, le doublement du pont a été effectué. Et 20 ans plus tard, face à la saturation, on propose le triplement. Dans 20 ans n'aurons nous pas le même problème puissance X ? Est-ce qu'on n'est pas en train de construire un aspirateur à voitures ? Mais avec des nuisances puissance X pour les habitants du village de Bellevue (bruit, circulation, pollution), un grignotage des espaces agricoles et naturels, avec une masse énorme de béton coulé (très producteur de CO2) ? A ce propos, est-ce du béton « vert » qui va être utilisé sur ce chantier ?

- Un des grands changements avec la situation d'il y a 20 ans, c'est qu'aujourd'hui tout le monde sait la grave menace climatique qui nous guette, si nous ne changeons pas notre façon de faire dans les 10 ou 15 prochaines années. Et on sait qu'on ne peut pas indéfiniment augmenter les flux de circulation d'automobiles qui ne transportent qu'une personne, que leur motorisation soit à essence ou même électrique.

- En conséquence, *il semble indispensable que ce nouveau pont comprenne des voies réservées aux cyclistes et aux transports collectifs (bus, cars ou co-voiturage), ainsi qu'un parking-relai et de co-voiturage.*

#### Les réponses de l'État, promoteur des travaux :

Face à ces questions, les responsables du projet représentants de l'État répondent qu'ils ne sont responsables que des voiries, pas des transports collectifs qui sont sous la responsabilité des régions et des intercommunalités. Cependant, les pistes cyclables seront assurées dans les deux sens et certains couloirs de circulation peuvent être dédiés aux transports collectifs (à vérifier). Et dans le sens Sud-Nord, la voie d'arrêt d'urgence peut même être utilisée par des cars ou des bus, en cas d'embouteillages aux heures de pointe.

Bien entendu, cette réponse n'est pas satisfaisante. Mais la question doit être posée d'urgence, conjointement à l'État et à Nantes métropole : avant que les travaux ne soient fixés définitivement, il est nécessaire que Nantes Métropole fasse des avant-projets de transports collectifs et de co-voiturage autour de l'échangeur pour en vérifier la compatibilité avec le projet d'ouvrage.

Patrick Cotrel, Conseiller municipal de Sainte-Luce/Loire

### **Observation n°276 (Web)**

Par Antonin Caillet

Déposée le 20 décembre 2021 à 20h50

Bonjour,

Ce projet vise malheureusement à fluidifier le trafic automobile sur le périphérique nantais.

Comme c'est déjà le cas pour le grand contournement ouest de Strasbourg, ces fluidifications entraîneront plus de trafic induit, puisque les premières semaines de fluidité amèneront les automobilistes qui empruntaient des itinéraires alternatifs ou des modes alternatifs à user de ce nouvel outil à 100 millions. La fluidité finira par s'équilibrer vers des bouchons en aillant déplacé du trafic mais aussi crée du trafic, de l'étalement urbain, de la dépendance aux hydrocarbures tout en artificialisant les sols, augmentant des nuisances sonores, la pollution de l'air et poussant à ne jamais trouver d'alternative à la voiture automobile individuelle de 1.7 tonnes occupée par 1.1 passager de 70kg...

Gabegie que nous ne pouvons plus tenir, et la politique de la métropole est de faire baisser la part modale de la voiture.

Pour rappel, les transport représente 15% des émissions mondiales de GES et un français moyen dépense plus de 2t de CO2e dans ses transports annuels, alors que l'objectif est atteindre 2t toutes sources confondues au lieu de 11tCO2e actuellement. On ne divisera pas par 6 nos émissions en facilitant l'usage de la voiture.

Ce projet doit à minima intégrer une bande cyclable en accord avec le Référentiel des Aménagements Cyclables voté par la metropole soit 4m minimum pour un axe Magistral. Avec des séparations confortables pour rendre cette traversée possible au quotidien sans être gêné ou mis en danger par le flux auto.

Il doit aussi permettre de traverser la Loire à pieds sur un voie dédiée

Dans ces condition, nous pouvons espérer que cet investissement colossal dans un projet du passé puisse à minima donner des opportunités et outils de déplacement aux futurs usagers des mobilités alternatives.

Merci de votre écoute

### **Observation n°275 (Web)**

Par Agnès Delaunay

Déposée le 20 décembre 2021 à 20h32

Ce projet est destiné à résorber les embouteillages du périphérique intérieur Est, notamment le bouchon au nord de la Loire, le soir.

Or le matin les embouteillages sont tout aussi importants sur le périphérique sud extérieur et la RN 249, et ces bouchons génèrent des itinéraires bis par notre village des Vallées.

Comme remonté par plusieurs habitants des Vallées dans cette concertation, les rues de notre village ne sont absolument pas calibrées pour supporter un tel trafic et cela engendre beaucoup de nuisances. Aussi je suis également favorable aux itinéraires 2 bis (ou 3bis), qui seuls peuvent améliorer la situation. Par ailleurs, un mur anti-bruit côté sud-est proche des Vallées serait un vrai plus pour le projet, et améliorerait les conditions de vie des riverains.

### **Observation n°274 (Web)**

Par Florent Fontaine

Déposée le 20 décembre 2021 à 19h19

L'Accord de Paris sur le climat, retranscrit dans la loi par la Stratégie nationale bas carbone (SNBC), fixe comme objectif à la France de réduire ses émissions de gaz à effet de serre de l'ordre de 5% par an. Avant chaque décision engageant le long terme, il est donc impératif de procéder à une analyse comparée des émissions induites et évitées. Avec 31 % des émissions de gaz à effet de serre territoriales de 2019, et des infrastructures qui sont là pour le siècle, le secteur des transports est emblématique de ce besoin.

La présentation de la concertation n'expose aucun bilan d'émission de gaz à effet de serre de la construction et de l'usage de l'infrastructure, mais se permet pourtant d'affirmer que : « Le projet engendre une diminution des émissions de gaz à effet de serre, par rapport à la situation de référence ».

Les recommandations de la Stratégie nationale bas carbone (SNBC), de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), et de l'Autorité Environnementale, insistent toutes sur les émissions induites par un tel projet d'infrastructure routière. Leur prise en compte conduirait très certainement à une augmentation des émissions de gaz à effet de serre par rapport à l'infrastructure actuelle, voire même à une augmentation en valeur absolue de ces émissions.

Si nous avons l'objectif partagé de faire baisser les émissions de gaz à effet de serre, est-ce alors raisonnable de mettre en chantier une infrastructure qui nous conduit à l'exact inverse ?

Les alternatives à la voiture individuelle (transports en commun, vélo, covoiturage, etc.) sont les grandes oubliées du projet. En plus d'être vertueux pour le climat, celles-ci protègent des incertitudes sur l'approvisionnement futur en pétrole et sur la volatilité de son prix.

Le projet de la concertation est donc incompatible avec le défi de la sobriété des transports auquel il est urgent de s'atteler, sans le remettre aux prochains mandats.

### **Observation n°273 (Web)**

Par Xavier Poillot

Déposée le 20 décembre 2021 à 18h50

L'Accord de Paris sur le climat, retranscrit dans la loi par la Stratégie nationale bas carbone (SNBC), fixe comme objectif à la France de réduire ses émissions de gaz à effet de serre de l'ordre de 5% par an. Avant chaque décision engageant le long terme, il est donc impératif de procéder à une analyse comparée des émissions induites et évitées. Avec 31 % des émissions de gaz à effet de serre territoriales de 2019, et des infrastructures qui sont là pour le siècle, le secteur des transports est emblématique de ce besoin.

La présentation de la concertation n'expose aucun bilan d'émission de gaz à effet de serre de la construction et de l'usage de l'infrastructure, mais se permet pourtant d'affirmer que : « Le projet engendre une diminution des émissions de gaz à effet de serre, par rapport à la situation de référence ».

Les recommandations de la Stratégie nationale bas carbone (SNBC), de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), et de l'Autorité Environnementale, insistent toutes sur les émissions induites par un tel projet d'infrastructure routière. Leur prise en compte conduirait très certainement à une augmentation des émissions de gaz à effet de serre par rapport à l'infrastructure actuelle, voire même à une augmentation en valeur absolue de ces émissions.

Si nous avons l'objectif partagé de faire baisser les émissions de gaz à effet de serre, est-ce alors raisonnable de mettre en chantier une infrastructure qui nous conduit à l'exact inverse ?

Les alternatives à la voiture individuelle (transports en commun, vélo, covoiturage, etc.) sont les grandes oubliées du projet. En plus d'être vertueux pour le climat, celles-ci protègent des incertitudes sur l'approvisionnement futur en pétrole et sur la volatilité de son prix.

Le projet de la concertation est donc incompatible avec le défi de la sobriété des transports auquel il est urgent de s'atteler, sans le remettre aux prochains mandats.

### **Observation n°272 (Web)**

Par Frédéric LE PELTIER

Déposée le 20 décembre 2021 à 17h25

L'Accord de Paris sur le climat, retranscrit dans la loi par la Stratégie nationale bas carbone (SNBC), fixe comme objectif à la France de réduire ses émissions de gaz à effet de serre de l'ordre de 5% par an. Avant chaque décision engageant le long terme, il est donc impératif de procéder à une analyse comparée des émissions induites et évitées. Avec 31 % des émissions de gaz à effet de serre territoriales de 2019, et des infrastructures qui sont là pour le siècle, le secteur des transports est emblématique de ce besoin.

La présentation de la concertation n'expose aucun bilan d'émission de gaz à effet de serre de la construction et de l'usage de l'infrastructure, mais se permet pourtant d'affirmer que : « Le projet engendre une diminution des émissions de gaz à effet de serre, par rapport à la situation de référence ».

Les recommandations de la Stratégie nationale bas carbone (SNBC), de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), et de l'Autorité Environnementale, insistent toutes sur les émissions induites par un tel projet d'infrastructure routière. Leur prise en compte conduirait très certainement à une augmentation des émissions de gaz à effet de serre par rapport à l'infrastructure actuelle, voire même à une augmentation en valeur absolue de ces émissions.

Si nous avons l'objectif partagé de faire baisser les émissions de gaz à effet de serre, est-ce alors raisonnable de mettre en chantier une infrastructure qui nous conduit à l'exact inverse ?

Les alternatives à la voiture individuelle (transports en commun, vélo, covoiturage, etc.) sont les grandes oubliées du projet. En plus d'être vertueux pour le climat, celles-ci protègent des incertitudes sur l'approvisionnement futur en pétrole et sur la volatilité de son prix.

Le projet de la concertation est donc incompatible avec le défi de la sobriété des transports auquel il est urgent de s'atteler, sans le remettre aux prochains mandats..

### **Observation n°271 (Web)**

Par Renaud Monnin

Déposée le 20 décembre 2021 à 15h29

Dans la mesure où il est documenté désormais depuis les années 1980 (dans différents pays) que l'augmentation des infrastructures routières saturées conduit à une augmentation de la circulation automobile qui re sature les nouvelles infrastructures, je ne comprends pas ce projet. Cet argent serait mieux utilisé dans les transports en commun.

Bonne utilisation de l'argent public, pollution, santé, lutte contre le réchauffement climatique... aucun des enjeux actuels n'est respecté par ce projet. Et quand on sait que les budgets de ces projets sont largement dépassés à chaque fois, ce n'est même pas rassurant sur ce projet.

NON à l'élargissement de l'échangeur de Bellevue.

### **Observation n°270 (Web)**

Anonyme

Déposée le 20 décembre 2021 à 15h20

La remarque de compléter la continuité depuis Ste Luce en construisant une bretelle cyclable remontant de la promenade des bords de Loire vers la piste sur le pont aval semble une amélioration pertinente.

Le début de la piste au rond point de la Prairie de Mauves pourrait cependant être conservé pour s'inscrire dans le projet de continuité cyclable venant de la piste de terminant rue Paul Beaupère.

**Observation n°269 (Web)**

Anonyme

Déposée le 20 décembre 2021 à 15h06

J'opte pour la version 2 bis.

franchement pour une telle concertation, des vidéos de cette qualité, c'est vraiment décevant!

> Ayons pour une fois quelques années d'avance sur l'évolution du trafic et osons des doubles voies sur chaque axe.

> Par pitié, faite que les travaux soient plus rapides que ceux de l'échangeur de Viais; 2 ans pour un malheureux pont. A cette vitesse là on n'est pas près de voir des nouvelles autoroutes.

**Observation n°268 (Web)**

Par Jean-Claude GUIMARD

Déposée le 20 décembre 2021 à 15h05

La variante 2 bis me paraît la plus adaptée pour décongestionner la circulation importante de la RN 249 dans le sens sud/nord le matin ainsi que la circulation dans le village des Vallées. Un mur anti-bruit côté sud-est proche des Vallées améliorerait les conditions de vie des riverains.

**Observation n°267 (Web)**

Par Daniel Daoulas

Déposée le 20 décembre 2021 à 14h21

Bonjour ,

Pour Place au vélo, association pour l'agglomération nantaise en faveur des déplacements à vélo, voici notre contribution.

<https://docs.google.com/document/d/1e6o-H-MNRLVEwv2Zx66Nv9UkXG0bcHi9iYYmjO-6L2c/edit?usp=sharing>

En espérant que le lien fonctionne correctement. Je vous en souhaite bonne réception.

Cordialement

Daniel Daoulas

vice président de Place au vélo

**Observation n°266 (Web)**

Par Didier REMY

Déposée le 20 décembre 2021 à 14h20

Il est important que la continuité cyclable soit garantie pendant tout le temps des travaux car de nombreux vélos et trottinettes empruntent tous les jours l'itinéraire de la Loire à vélo avec passage sous le pont de Bellevue pour aller travailler à Nantes.

Il me semble que quelque soit le projet la garantie acoustique est insuffisante. Depuis près de 5 ans environ avec l'augmentation du trafic, nous avons un bruit de fond constant que nous n'avons pas avant. Il est nécessaire que la protection acoustique soit étendue.

**Observation n°265 (Web)**

Par Matthieu SPECQUE

Déposée le 20 décembre 2021 à 13h52

La variante V2 est la plus intéressante pour les circulations sur le périphérique et le habitants de l'EST de Nantes, ce qui est mon cas. Je suis prêt à soutenir aussi la V2Bis en solidarité avec les automobilistes de la RN249 pour améliorer leur entrée sur le périphérique.  
Merci

**Observation n°264 (Web)**

Par Matthieu SPECQUE

Déposée le 20 décembre 2021 à 13h25

Bonjour,

La variante 1 ne me semble pas satisfaisante pour réduire les embouteillages le soir pour la traversée de la Loire vers le SUD. En effet le périphérique intérieur EST est toujours bouché lors de la pointe du soir à cause des circulations vers la RN249 (Poitiers Cholet). Une troisième voie est indispensable pour atteindre le périphérique SUD.

De plus une bretelle vers la prairie de mauve est aussi importante pour relier le périphérique EST avec le centre de Nantes.

Merci

**Observation n°263 (Web)**

Anonyme

Déposée le 20 décembre 2021 à 12h41

Malgré de nombreuses demandes, aucun affichage de cette concertation dans le village de Bellevue ( si, une affichette sur un panneau "affichage libre" vite illisible et recouverte), contrairement à d'autres lieux moins impactés par les nuisances de ce projet ( rue de la Papotière, route de sainte Luce...)

Y a t il une volonté de garder à distance les riverains du pont de Bellevue, ou les nombreux usagers des bords de Loire ?

**Observation n°262 (Web)**

Par André Charrier

Déposée le 20 décembre 2021 à 11h46

Manifestement ce projet est destiné à améliorer le trafic du soir, Nord/Sud, et résorber les embouteillages du périphérique intérieur Est, alors que le matin les embouteillages sont tout aussi importants sur le périphérique sud extérieur et la RN 249. Ces bouchons génèrent des itinéraires bis par notre village des Vallées. Les rues de notre village ne sont absolument pas calibrées pour supporter un tel trafic et cela engendre beaucoup de nuisances.

Ce trafic s'ajoute aux passages des camions, pourtant interdit, qui vont dans la vallée maraîchère, par la rue du taillis queneau et la rue des vallées.

Cela dit, je ne peux qu'être favorable aux itinéraires bis, qui sont sensés améliorer, un tant soit peu, la situation.

Cordialement

## Observation n°261 (Web)

Par Jean Bernard LUGADET

Déposée le 20 décembre 2021 à 11h19

Alors que les politiques publiques liées à la crise climatique s'interrogent sur les modalités du transfert modal en matière de mobilité le projet d'extension du pont de Bellevue et des accès du boulevard dit « périphérique » dans le secteur sud-est de l'agglomération nantaise me semble singulièrement dépassé.

Si vous voulez empêcher les embouteillages sur le boulevard improprement appelé périphérique supprimez d'abord le boulevard périphérique sans chercher à élargir sans fin le goulot de la bouteille ! Cette proposition n'a rien d'utopique des villes toute aussi « intelligentes » que la notre s'y attellent comme Séoul qui rase des autoroutes, comme ces cités de la Megalopolis américaines qui commencent à imposer le co-voiturage sur leurs « subways » qui nous servirent à moment donné de modèle. Et des trafics au lieu de contourner le nouvel obstacle se diluent et même s'amoindrissent

Ce qui n'est pas une vue de l'esprit s'est réalisé même à Nantes où le cours des Cinquante otages était il y a trente ans la « deux fois trois voies » que l'on nous présente ici . Où aussi depuis 2006 la pénétrante sud divisée en deux partage la place avec un « busway » qui doit transporter à vue de nez quatre fois plus de « commuters » par jour que les autos qui venaient alors des Sorinières ou de Vertou.

D'autres militants de mon association et du collectif transport ont respectueusement rempli votre cahier des charges et assuré une critique plus constructive et plus circonstanciée. Je pense que l'on a du aussi faire des propositions en matière de nécessité d'extension du co-voiturage qui permettrait de descendre sans investissement en dessous de l'effarant taux d'occupation donné en réunion publique

Mais je persiste à dire que la traversée de la Loire reste à à penser surtout au niveau du transport public et dans la globalité du bassin de vie nantais de Savenay à Ancenis et qu'elle mérite mieux que des travaux de génie civil coûteux et liés au seul trafic automobile.

Ne pourrait-on étudier en urgence ce qu'apporteraient

- des trams-trains diamétralisés entre Clisson et Nort sur Erdre dans le cadre du service express métropolitain que Nantes Métropole et la région des Pays de la Loire continuent de méconnaître ,
- l'extension de la ligne Semitan 60 figée à Basse Goulaine et qui pourrait aller vers le nord à Doulon ou mieux Haluchère ou Chantrerie) sur une bande qui lui serait réservée ainsi qu'aux autocars Aleop.

Les automobilistes du boulevard périphérique habitant et travaillant pour la quasi totalité dans la zone d'emploi de Nantes, englués passivement dans les embouteillages méritent mieux .

Jean Bernard Lugadet (Saint Sébastien sur Loire)

adhérent à des associations de défense du transport public (FNAUT,ANDE)

### **Observation n°260 (Web)**

Par François PEYRET

Déposée le 20 décembre 2021 à 11h12

Ce projet de création d'une nouvelle infrastructure de transport routier n'est pas du tout raisonnable dans le contexte actuel de décarbonation de l'économie. Le secteur des transports routiers est un secteur d'émissions majeur qu'il convient de décarboner en urgence et l'évolution du parc automobile vers l'électrique ne sera pas suffisante et surtout pas assez rapide pour relever le défi. Il est absolument indispensable de favoriser et de se préparer à absorber une baisse du trafic routier en général. Un bon rythme serait une baisse de 5 % par an, qui est la trajectoire à avoir en tête pour respecter les accords de Paris.

L'augmentation de capacité d'une infrastructure routière peut conduire dans les quelques années qui suivent la construction à une fluidification du trafic, mais l'expérience montre que rapidement cette fluidification est effacée par l'augmentation du trafic qui se fait naturellement suite aux évolutions sociales créées par cette augmentation de capacité. Ce phénomène, bien connu, s'appelle le "trafic induit" et, non seulement il ne résout pas à terme le problème des bouchons, mais surtout il crée mécaniquement une augmentation de trafic significative qui est, aujourd'hui, inacceptable. Le dossier, tel qu'il est présenté, ne tient pas du tout compte de ce phénomène et s'avère en contradiction avec toutes les directives en vigueur en matière de réduction des émissions de GES, qu'elles soient européennes ou nationales.

### **Observation n°259 (Web)**

Anonyme

Déposée le 20 décembre 2021 à 11h06

Quelque soit la solution globale retenue, pour prendre la piste cyclable sur le pont aval, en venant de Ste Luce ce qui est le cas de loin le plus fréquent actuellement, il faudrait aller jusqu'au rond-point de la Prairie de Mauves, et traverser le flux sortant de la route de Cholet qui va vers la Prairie de Mauves. Ce flux est très élevé à certaines heures.

Assurer la continuité cyclable depuis Ste Luce en faisant continuer les vélos vers Bellevue, leur faire prendre la ballade à droite pour passer sous les ponts et construire une remontée cyclable sur le pont aval.

### **Observation n°258 (Web)**

Par Céline GUILLOIT

Déposée le 20 décembre 2021 à 10h04

Bonjour,

Je suis très défavorable à ce projet, qui ne présente aucun bilan d'émission de gaz à effet de serre de la construction et de l'usage de l'infrastructure. Ce projet ne semble pas s'inscrire dans Stratégie nationale bas carbone (SNBC), qui vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre de l'ordre de 5% par an.

D'autant plus que la SNBC, l'ADEME, le CEREMA, le SRADDET et l'Autorité Environnementale insistent toutes sur les émissions induites par les projets d'infrastructure routière. Leur prise en compte conduirait très certainement à une augmentation des émissions de gaz à effet de serre par rapport à l'infrastructure actuelle, voire même à une augmentation en valeur absolue de ces émissions.

De plus, les alternatives à la voiture individuelle (transports en commun, vélo, covoiturage, etc.) sont les grandes oubliées du projet. En plus d'être vertueux pour le climat, celles-ci protègent des incertitudes sur l'approvisionnement futur en pétrole et sur la volatilité de son prix. La sobriété doit primer avant tout développement d'infrastructures : l'urgence est réelle comme le souligne le dernier rapport du GIEC.

Par avance merci pour votre bonne considération de mon observation, déterminante pour les générations futures.

Cordialement

### **Observation n°257 (Web)**

Par Lossouarn Aurélien

Déposée le 20 décembre 2021 à 08h45

Bonjour,

L'Accord de Paris sur le climat, retranscrit dans la loi par la Stratégie nationale bas carbone (SNBC), fixe comme objectif à la France de réduire ses émissions de gaz à effet de serre de l'ordre de 5% par an. Avant chaque décision engageant le long terme, il est donc impératif de procéder à une analyse comparée des émissions induites et évitées. Avec 31 % des émissions de gaz à effet de serre territoriales de 2019, et des infrastructures qui sont là pour le siècle, le secteur des transports est emblématique de ce besoin.

La présentation de la concertation n'expose aucun bilan d'émission de gaz à effet de serre de la construction et de l'usage de l'infrastructure, mais se permet pourtant d'affirmer que : « Le projet engendre une diminution des émissions de gaz à effet de serre, par rapport à la situation de référence ».

Les recommandations de la Stratégie nationale bas carbone (SNBC), de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), et de l'Autorité Environnementale, insistent toutes sur les émissions induites par un tel projet d'infrastructure routière. Leur prise en compte conduirait très certainement à une augmentation des émissions de gaz à effet de serre par rapport à l'infrastructure actuelle, voire même à une augmentation en valeur absolue de ces émissions.

Si nous avons l'objectif partagé de faire baisser les émissions de gaz à effet de serre, est-ce alors raisonnable de mettre en chantier une infrastructure qui nous conduit à l'exact inverse ?

Les alternatives à la voiture individuelle (transports en commun, vélo, covoiturage, etc.) sont les grandes oubliées du projet. En plus d'être vertueux pour le climat, celles-ci protègent des incertitudes sur l'approvisionnement futur en pétrole et sur la volatilité de son prix.

Le projet de la concertation est donc incompatible avec le défi de la sobriété des transports auquel il est urgent de s'atteler, sans le remettre aux prochains mandats. Vous remerciant de la prise en compte de mon message

Cordialement,

### **Observation n°256 (Web)**

Par M Odz

Déposée le 20 décembre 2021 à 00h11

En fin de COP26, le président Alok Sharma a présenté ses excuses au monde, les larmes aux yeux. Comment peut-on encore proposer la construction d'infrastructures routières ? Notre possible survie dépend de nos engagements forts maintenant. Les citoyens en prennent conscience de plus en plus et de plus en plus rapidement. Pour s'en convaincre il suffit de voir dix ans en arrière comment cette question était absente des débats. Elle ne l'est plus. Nous ne sommes plus dans les années 70. Meadows est passé par là. Désormais nous savons que nous allons dans le mur si nous continuons. Désormais nous connaissons l'effet rebond. Désormais nous sommes de plus en plus nombreux à être conscient des enjeux. Et ce projet est l'expression de la continuité d'une voiture reine, symbole d'une course vers la mort. Le temps nous manque, il y va de notre survie de changer immédiatement de direction. Il y aura des grognes à court terme sûrement, des agacements à moyen terme peut-être. Mais mourir avec une jolie concertation reste mourir... et je veux vivre.

## Observation n°255 (Web)

Anonyme

Déposée le 19 décembre 2021 à 22h21

Le projet présenté n'est pas à la hauteur de l'urgence climatique. Offrir aux utilisateurs d'infrastructures routières un trajet sécurisé et rapide, est important, mais accompagner les changements de comportement vers les modes de transports alternatifs à la voiture individuelle l'est davantage.

L'Accord de Paris sur le climat, retranscrit dans la loi par la Stratégie nationale bas carbone (SNBC), fixe comme objectif à la France de réduire ses émissions de gaz à effet de serre de l'ordre de 5% par an. Avant chaque décision engageant le long terme, il est donc impératif de procéder à une analyse comparée des émissions induites et évitées. Avec 31 % des émissions de gaz à effet de serre territoriales de 2019, et des infrastructures qui sont là pour le siècle, le secteur des transports est emblématique de ce besoin.

La présentation de la concertation n'expose aucun bilan d'émission de gaz à effet de serre de la construction et de l'usage de l'infrastructure, mais se permet pourtant d'affirmer que : « Le projet engendre une diminution des émissions de gaz à effet de serre, par rapport à la situation de référence ».

Les recommandations de la Stratégie nationale bas carbone (SNBC), de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), et de l'Autorité Environnementale, insistent toutes sur les émissions induites par un tel projet d'infrastructure routière. Leur prise en compte conduirait très certainement à une augmentation des émissions de gaz à effet de serre par rapport à l'infrastructure actuelle, voire même à une augmentation en valeur absolue de ces émissions.

Si nous avons l'objectif partagé de faire baisser les émissions de gaz à effet de serre, est-ce alors raisonnable de mettre en chantier une infrastructure qui nous conduit à l'exact inverse ?

Les alternatives à la voiture individuelle (transports en commun, vélo, covoiturage, etc.) sont les grandes oubliées du projet. En plus d'être vertueux pour le climat, celles-ci protègent des incertitudes sur l'approvisionnement futur en pétrole et sur la volatilité de son prix.

Le projet de la concertation est donc incompatible avec le défi de la sobriété des transports auquel il est urgent de s'atteler, sans le remettre aux prochains mandats.

## Observation n°254 (Web)

Anonyme

Déposée le 19 décembre 2021 à 22h08

Il me semble que le projet présenté ne propose pas d'analyse sur les émissions de gaz à effet de serre de la construction et de l'utilisation de ce projet. Ceci est inacceptable dans le contexte des engagements nationaux pris lors de l'accord de Paris et transcrit dans la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC).

Comment affirmer alors que "Le projet engendre une diminution des émissions de gaz à effet de serre, par rapport à la situation de référence" ?

Les recommandations de la Stratégie nationale bas carbone (SNBC), de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), et de l'Autorité Environnementale, insistent toutes sur les émissions induites par un tel projet d'infrastructure routière. Leur prise en compte conduirait très certainement à une augmentation des émissions de gaz à effet de serre par rapport à l'infrastructure actuelle, voire même à une augmentation en valeur absolue de ces émissions.

Si nous avons l'objectif partagé de faire baisser les émissions de gaz à effet de serre, est-ce alors raisonnable de mettre en chantier une infrastructure qui nous conduit à l'exact inverse ?

Les alternatives à la voiture individuelle (transports en commun, vélo, covoiturage, etc.) sont les grandes oubliées du projet. En plus d'être vertueux pour le climat, celles-ci protègent des incertitudes sur l'approvisionnement futur en pétrole et sur la volatilité de son prix.

Le projet de la concertation est donc incompatible avec le défi de la sobriété des transports auquel il est urgent de s'atteler, sans le remettre aux prochains mandats.

**Observation n°253 (Web)**

Par Daniel Galliou

Déposée le 19 décembre 2021 à 21h56

Je préconise la variante 2 bis

**Observation n°252 (Web)**

Anonyme

Déposée le 19 décembre 2021 à 21h16

il faut absolument privilégier l'insertion de cholet sur le périph donc version 2 bis ou 3 bis et 1 préférence pour la 3 bis

**Observation n°251 (Web)**

Par Vianette Landais

Déposée le 19 décembre 2021 à 21h14

Bonsoir

Je viens de regarder les 5 variantes. Il y a que la dernière variante qui m'a interpellée de façon "négative". Le faite de ne pas créer de 3ème "spéciale" Poitiers/Cholet serait une erreur je pense.

Et par contre faire que la 4 voies de cholet reste en 2x 2 voies jusqu'au périphérique EST ça c'est très pertinent.

Idem pour la route qui arrive de Ste Luce pour récupérer le périphérique SUD je trouve ça très bien que ce soit en 2 voies.

Très beau projet en perspective !!! Mais alors pendant les travaux ça risque d'être bien le bazard... il faudra qu'on prenne notre mal en patience !

**Observation n°250 (Web)**

Anonyme

Déposée le 19 décembre 2021 à 21h13

Quel intérêt de dépenser autant d'argent sur un projet qui va mettre 10 ans à être construit et qui sera alors obsolète. L'emprunte carbone dans 10 ans devra être au plus bas. C'est une aberration de prévoir un doublement de voies pour la circulation de voitures. Le pont ne devrait permettre qu'aux transports en commun ainsi qu'aux cyclistes et piétons d'y accéder et de traverser la Loire. Plus vous augmentez la circulation des voitures plus les gens prendront leurs voitures. ce projet est en contradiction avec les perspectives avenir.

**Observation n°249 (Web)**

Par Dalma Chegnimonhan Peter

Déposée le 19 décembre 2021 à 19h53

Je suis entièrement contre le remplacement de la piste cyclable par une voie de bus à Bellevue.

### **Observation n°248 (Web)**

Par Guillaume Arnaud

Déposée le 19 décembre 2021 à 19h40

Bonjour,

Pour éviter de refaire des travaux tous les 10 ans au même endroit (dernier travaux en 2008) et sachant que les franchissements de la Loire sont des points de passages obligés dans l'agglomération Nantaise, j'opte pour les variantes 2 ou 2bis qui sont les options avec le plus de voies dans le sens Nord Sud (le plus embouteillé actuellement).

Il ne faut pas négliger le périphérique extérieure et notamment la porte du vignoble non repris dans les variantes qui nécessite un réaménagement avec la création d'un évitement du rond point car celui ci engendre de nombreux bouchons/ralentissements très accidentogène au niveau de la station service totale.

### **Observation n°247 (Web)**

Anonyme

Déposée le 19 décembre 2021 à 19h13

Tout ça pour ça ! exemple de la vallée du sens..... après des années de travaux et l'élargissement des voies dans la vallée du sens la descente et la remontée est devenue fluide (pour combien de temps) mais tout de suite après l'embranchement vers la route de vanne la voie qui remonte vers le forum d'Orvault, la route de vanne etc qui auparavant n'était jamais embouteillée l'est quasi tous les matins avec un grand risque d'accident car la voie de dégagement est toute petite et souvent il y a des voitures jusque sur la bande d'arrêt d'urgence. Donc il n'y a plus de bouchon sur le périph' dans la vallée du sens mais après... et donc le temps de trajet est le même CQFD

Projet vraiment d'un autre temps !

bien cordialement

### **Observation n°246 (Web)**

Par Patrick EADE

Déposée le 19 décembre 2021 à 18h49

ASSOCIATION VEILLE ÉCOLOGISTE ET CITOYENNE

L'ÉLARGISSEMENT DU PONT DE BELLEVUE, UN PROJET ANACHRONIQUE

Le pont de Bellevue a été construit à l'est de Nantes en 1970, doublé en 1990 et réaménagé en 2008 pour assurer la jonction avec le périphérique qui décharge le centre-ville d'un trafic routier d'environ 100 000 véhicules/jour. Répondre aujourd'hui à la congestion automobile par un doublement des voies de circulation est contradictoire à tous les signaux d'alertes environnementaux relevé par les experts du GIEC. Des rapports qui nous obligent à revoir les solutions basées sur l'utilisation de la voiture individuelle au profit d'investissements vers des modes décarbonés tels que les transports en commun et les modes de déplacements doux. Alors qu'intégrant les critères environnementaux aux conditions de faisabilité d'un projet, le budget vert devient indispensable pour la bonne gestion des politiques publiques et l'intérêt général. Ce projet ne présente aucun bilan carbone et pourtant une concertation est ouverte pour demander l'avis des citoyens.ne.s.

Le projet ouvert à la concertation consiste à intégrer une troisième voie de circulation en aval du pont dans le sens nord/sud pour. Il est donc proposé 5 scénarios différents consistant essentiellement dans la création de nouveaux échangeurs afin de fluidifier le trafic des voitures sans réelle prise en compte d'alternatives reposant sur les modes actifs et les transports en commun.

Partant des données connues, la principale source d'émission de GES du territoire métropolitain (45 %) est bien le transport routier avec une consommation d'énergie de 38%. Il est beaucoup trop dépendant de ressources fossiles (96,5 % du pétrole). La transition vers l'électrique n'est pas la solution idéale et encore moins viable sur le long terme.

## Suite de l'observation n°246 (Web)

### L'ÉTAT PASSE SES OBJECTIFS CLIMAT AUX ABONNÉS ABSENTS

Pour autant, si les émissions de GES décroissent depuis plusieurs années (-24% par habitant) du fait des politiques publiques menées sur notre territoire, au regard de l'augmentation de la population (+22%), de tels projets entrepris pour améliorer la circulation sur le périphérique nantais risquent très fortement de remettre en cause le cap de réduction de GES fixé par Nantes Métropole de -50% par habitant. En tout état de cause, ce projet ne permettra pas de diminuer la part modale de la voiture individuelle de 43% à 15% d'ici 2030 ni de faire progresser celle des transports en commun de 15% à 26%.

### EN CONTRADICTION AVEC LES STRATÉGIES RÉGIONALES ET NATIONALES

Ce projet est également en contradiction avec La stratégie nationale bas carbone qui entend accélérer la transition énergétique en luttant contre la pollution et la congestion routière pour favoriser le rééquilibrage modal. Idem pour le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) des Pays de la Loire, concernant toute une série de règles et d'objectifs fixés régionalement.

### LES RISQUES ENVIRONNEMENTAUX

Un projet aspirateur à voitures

Nantes métropole a le sens du verbe, élargir les échangeurs de la porte de Gesvres, le triplement du pont de Bellevue ce n'est pas augmenter le flux de circulation des automobiles, c'est seulement un effet d'optimisation pour l'équipement routier. Ce n'est pas tenir compte des études menées à propos des aménagements routiers. Elles ont relevé que ce type d'infrastructure ne fait qu'attirer un trafic supérieur d'environ 20% à ce qui avait été prévu et ne fait que repousser l'engorgement du trafic routier. Sans compter que dans la présentation des vidéos des 5 solutions, nous souhaitons bien du courage à celles et ceux qui emprunteront la piste cyclable. La voie réservée aux transports en commun sur laquelle il est prévu de faire passer les car Aléop et les bus de la sémitan, le covoiturage n'est pas matérialisée d'autant qu'aucune voie est en continu, obligeant le changement de files en permanence, motif bien souvent de ralentissements et d'embouteillages à terme. Dans certains cas, les sorties débouchent sur des ronds-points dont on sait pertinemment que c'est aussi une source de grandes difficultés de circulation. Quant à la voie d'urgence, elle sera installée uniquement dans la partie amont du pont en remplacement de la piste cyclable existante. Les études du projet montrent que le pont est utilisé majoritairement du sud pour se rendre au travail dans la zone nord. Alors pourquoi ce projet ne traite que le sens de la circulation nord/sud et d'autre part aucune ligne de transports en commun n'existe à ce jour pour connecter ces deux zones. Il serait par conséquent judicieux de mettre en place une ligne de busway permettant de répondre à cette demande. La Sémitan n'ayant jamais intégré le pont de Bellevue dans son réseau et au regard de l'éloignement géographique du pont, il est difficile d'imaginer l'intérêt d'une telle intégration sans ajout de nouvelles ou modification d'anciennes lignes.

Sur la santé

La relation entre trafic automobile et concentration de la pollution atmosphérique dans les grandes villes n'est depuis longtemps plus à démontrer. Le trafic routier est responsable de 68% de la pollution en oxydes d'azote et 35% en particules fines terminent dans l'atmosphère de la ville..

Le pont de Bellevue fait partie des axes nantais le plus pollués, la carte des émissions annuelles moyennes de polluants le montre clairement. Or cet effet d'optimisation pour l'équipement routier sera la conséquence directe de l'augmentation du trafic, entraînant irrémédiablement la dégradation de la qualité de l'air autour de cette zone sans oublier la pollution sonore engendrée.

Et la biodiversité

L'état affichent un objectif zéro artificialisation ainsi que la réparation de la biodiversité. Or la fluidification du trafic va entraîner la création de nouveaux échangeurs et l'élargissement des anciens. Ces travaux vont détruire une zone de faunistique à forts enjeux perturbant les écosystèmes à proximité. Par ailleurs, Ce projet impactera tout de même la flore et les zones humides existantes en bordure du périphérique, dont des espaces classés (un Espace Boisé Classé (EBC), un Espace Paysager à Protéger (EPP) et des zones humides inscrites au PLU).

Alors que vient d'être voté en conseil métropolitain la taxe GEMAPI permettant d'assurer entre autres une certaine qualité de l'eau, l'augmentation du trafic généré par ce projet contribuera de fait à une augmentation du risque de dégradation de la qualité des eaux.

DE L'ARGENT PUBLIC BIEN DÉPENSÉ ?

## Suite de l'observation n°246 (Web)

Ce projet piloté par l'état devrait coûter environ de 115 M€ à la collectivité nationale. Pourtant alerté par la chambre régionale des comptes, Nantes métropole peine à boucler son budget, fait appel de plus en plus à l'emprunt et dépasse les seuils d'alerte de bonne santé. Dans cette situation est-il raisonnable d'investir dans des projets coûteux dont l'obsolescence est programmée par avance et qui vont à l'encontre des objectifs affichés.

"Cit'ergie Gold" obtenue par Nantes Métropole pour sa politique ambitieuse en matière de lutte contre le réchauffement climatique, a tout de même souligné les manques de la collectivité sur le secteur des mobilités et l'a appelé à réorienter le cas échéant les dépenses à impact négatif vers d'autres projets.

### POURQUOI NE PAS S'INSPIRER DES EXPÉRIENCES EXISTANTES

Plutôt que de reproduire des schémas désuets et passésistes, pour répondre aux problèmes de congestion automobile, il faut plutôt s'orienter vers des solutions innovantes et déjà expérimentées dans d'autres collectivités : Diminution de l'usage de la voiture individuelle pour privilégier un investissement sur les modes décarbonés tels que les transports en commun et les modes actifs.

Pourquoi ne pas prendre le temps d'examiner des alternatives plus écologiques qui n'entravent pas les ambitions climatiques de neutralité carbone d'ici 2050. Nantes métropole a déjà entamé une démarche ambitieuse concernant les modes de déplacements doux avec son plan vélo et son schéma stratégique piéton. D'autres leviers sont à activer pour limiter la circulation tels que l'aménagement des horaires de travail, le télétravail, politique d'aménagement du territoire avec un urbanisme qui permet un rapprochement entre lieu de travail et le domicile... Mais qu'il soit intra ou inter communal, le principal levier est le développement massif de l'offre de transports en commun. Un réel réseau de maillage doit favoriser les échanges inter quartiers ou inter communes, investissements nécessaires mais lourds qui ne pourront pas se faire sur un seul mandat.

Sans oublier le réseau ferroviaire de la métropole via le développement d'un véritable train exprès du quotidien qui viendrait appuyer le réseau de bus.

Favoriser les connexions inter modales, est un facteur important incitant à l'abandon de l'usage quotidien de la voiture.

Ainsi parce que :

- Ce projet ne tient pas compte des conséquences environnementales et de santé,
- Ce projet fait une nouvelle fois la part belle au tout voiture sans tenir compte des modes de déplacements alternatifs,
- Ce projet est contraire aux objectifs de la transition écologique et la lutte contre le dérèglement climatique,
- Ce projet ne présente pas de bilan carbone à une époque où le budget vert devrait être la règle,
- Compte tenu des alertes budgétaires de la chambre régionale des comptes et de l'organisme Cit'ergie gold, concernant les projets peu vertueux,

Nous considérons que la participation de Nantes métropole à ce projet n'est pas judicieuse dans l'état actuel et qu'il doit être transformé voire abandonné par l'état



### L'ÉLARGISSEMENT DU PONT DE BELLEVUE, UN PROJET ANACHRONIQUE

Le pont de Bellevue a été construit à l'est de Nantes en 1970, doublé en 1990 et réaménagé en 2008 pour assurer la jonction avec le périphérique qui décharge le centre-ville d'un trafic routier d'environ 100 000 véhicules/jour. Répondre aujourd'hui à la congestion automobile par un doublement des voies de circulation est contradictoire à tous les signaux d'alertes environnementaux relevés par les experts du GIEC. Des rapports qui nous obligent à revoir les solutions basées sur l'utilisation de la voiture individuelle au profit d'investissements vers des modes décarbonés tels que les transports en commun et les modes de déplacements doux.

Alors qu'intégrer les critères environnementaux aux conditions de faisabilité d'un projet, le budget vert devient indispensable pour la bonne gestion des politiques publiques et l'intérêt général. Ce projet ne présente aucun bilan carbone et pourtant une concertation est ouverte pour demander l'avis des citoyens.e.s.

Le projet ouvert à la concertation consiste à intégrer une troisième voie de circulation en aval du pont dans le sens nord/sud/pour. Il est donc proposé 3 scénarios différents consistant essentiellement dans la création de nouveaux échangeurs afin de fluidifier le trafic des voitures sans réelle prise en compte d'alternatives reposant sur les modes actifs et les transports en commun.

Partant des données connues, la principale source d'émission de GES du territoire métropolitain (45 %) est bien le transport routier avec une consommation d'énergie de 38%. Il est beaucoup trop dépendant de ressources fossiles (96,5 % du pétrole), la transition vers l'électrique n'est pas la solution idéale et encore moins visible sur le long terme.

### L'ÉTAT PASSE SES OBJECTIFS CLIMAT AUX ABONNÉS ABSENTS

Pour autant, si les émissions de GES décroissent depuis plusieurs années (-24% par habitant) du fait des politiques publiques menées sur notre territoire, au regard de l'augmentation de la population (+21%), de tels projets entrepris pour améliorer la circulation sur le périphérique nantais risquent très fortement de remettre en cause le cap de réduction de GES fixé par Nantes Métropole de -50% par habitant. En tout état de cause, ce projet ne permettra pas de diminuer la part modale de la voiture individuelle de 43% à 15% d'ici 2030 ni de faire progresser celle des transports en commun de 15% à 26%.

### EN CONTRADICTION AVEC LES STRATÉGIES RÉGIONALES ET NATIONALES

Ce projet est également en contradiction avec la stratégie nationale bas carbone qui entend accélérer la transition énergétique en luttant contre la pollution et la congestion routière pour favoriser le rééquilibrage modal. Idem pour le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) des Pays de la Loire, concernant toute une série de règles et d'objectifs fixés régionalement.

## LES RISQUES ENVIRONNEMENTAUX

### Un projet aspirateur à voitures

Nantes métropole à le sens du verbe, élargir les échangeurs de la porte de Gesvres, le triplement du pont de Bellevue ce n'est pas augmenter le flux de circulation des automobiles, c'est seulement un effet d'optimisation pour l'équipement routier. Ce n'est pas tenir compte des études menées à propos des aménagements routiers. Elles ont relevé que ce type d'infrastructure ne fait qu'attirer un trafic supérieur d'environ 20% à ce qui avait été prévu et ne fait que repousser l'engorgement du trafic routier. Sans compter que dans la présentation des vidéos des 3 solutions, nous souhaitons bien du courage à celles et ceux qui emprunteront la piste cyclable. La voie réservée aux transports en commun sur laquelle il est prévu de faire passer les car Aléop et les bus de la Sémitan, le covoiturage n'est pas matérialisée d'autant qu'aucune voie est en continu, obligeant le changement de files en permanence, motif bien souvent de ralentissements et d'embouteillages en terme. Dans certains cas, les sorties débouchent sur des ronds-points dont on sait pertinemment que c'est aussi une source de grandes difficultés de circulation. Quant à la voie d'urgence, elle sera installée uniquement dans la partie amont du pont en remplacement de la piste cyclable existante. Les études du projet montrent que le pont est utilisé majoritairement du sud pour se rendre au travail dans la zone nord. Alors pourquoi ce projet ne traite que le sens de la circulation nord/sud et d'autre part aucune ligne de transports en commun n'existe à ce jour pour connecter ces deux zones. Il serait par conséquent judicieux de mettre en place une ligne de busway permettant de répondre à cette demande. La Sémitan n'ayant jamais intégré le pont de Bellevue dans son réseau et au regard de l'éloignement géographique du pont, il est difficile d'imaginer l'intérêt d'une telle intégration sans ajout de nouvelles ou modification d'anciennes lignes.

### Sur la santé

La relation entre trafic automobile et concentration de la pollution atmosphérique dans les grandes villes n'est depuis longtemps plus à démontrer. Le trafic routier est responsable de 68% de la pollution en oxydes d'azote et 35% en particules fines terminant dans l'atmosphère de la ville.

Le pont de Bellevue fait partie des axes nantais le plus pollués, le carte des émissions annuelles moyennes de polluants le montre clairement. Or cet effet d'optimisation pour l'équipement routier sera la conséquence directe de l'augmentation du trafic, entraînant irrémédiablement la dégradation de la qualité de l'air autour de cette zone sans oublier la pollution sonore engendrée.

### Et la biodiversité

L'état affiche un objectif zéro artificialisation ainsi que la réparation de la biodiversité. Or la fluidification du trafic va entraîner la création de nouveaux échangeurs et l'élargissement des anciens. Ces travaux vont détruire une zone de faunistique à forts enjeux perturbant les écosystèmes à proximité. Par ailleurs, ce projet impactera tout de même la flore et les zones humides existantes en bordure du périphérique, dont des espèces classées (un Espace Boisé Classé (EBC), un Espace Paysager à Protéger (EPP) et des zones humides inscrites au PLU).

Alors que vient d'être voté en conseil métropolitain la taxe GEMAPI permettant d'assurer entre autres une certaine qualité de l'eau, l'augmentation du trafic généré par ce projet contribuera de fait à une augmentation du risque de dégradation de la qualité des eaux.

## DE L'ARGENT PUBLIC BIEN DÉPENSÉ ?

Ce projet piloté par l'état devrait coûter environ de 115 M€ à la collectivité nationale. Pourtant alerté par la chambre régionale des comptes, Nantes métropole peine à bouclier son budget, fait appel de plus en plus à l'emprunt et dépense les seuls d'alerte de bonne santé. Dans cette situation est-il raisonnable d'investir dans des projets coûteux dont l'obsolescence est programmée par avance et qui vont à l'encontre des objectifs affichés.

"Cit'ergie Gold" obtenue par Nantes Métropole pour sa politique ambitieuse en matière de lutte contre le réchauffement climatique, à tout de même souligné les manques de la collectivité sur le secteur des mobilités et l'a appelé à réorienter le cas échéant les dépenses à impact négatif vers d'autres projets.

## POURQUOI NE PAS S'INSPIRER DES EXPÉRIENCES EXISTANTES

Plutôt que de reproduire des schémas désuets et passésistes, pour répondre aux problèmes de congestion automobile, il faut plutôt s'orienter vers des solutions innovantes et déjà expérimentées dans d'autres collectivités : Diminution de l'usage de la voiture individuelle pour privilégier un investissement sur les modes décarbonés tels que les transports en commun et les modes actifs. Pourquoi ne pas prendre le temps d'examiner des alternatives plus écologiques qui n'entraînent pas les ambitions climatiques de neutralité carbone d'ici 2030.

Nantes métropole a déjà entamé une démarche ambitieuse concernant les modes de déplacements doux avec son plan vélo et son schéma stratégique piéton. D'autres leviers sont à activer pour limiter la circulation tels que l'aménagement des horaires de travail, le télétravail, politique d'aménagement du territoire avec un urbanisme qui permet un rapprochement entre lieu de travail et le domicile...

Mais qu'il soit intra ou inter communal, le principal levier est le développement massif de l'offre de transports en commun. Un réel réseau de maillage doit favoriser les échanges inter quartiers ou inter communes, investissements nécessaires mais lourds qui ne pourront pas se faire sur un seul mandat. Sans oublier le réseau ferroviaire de la métropole via le développement d'un véritable train express du quotidien qui viendrait appuyer le réseau de bus.

Favoriser les connexions inter modales, est un facteur important incitant à l'abandon de l'usage quotidien de la voiture.

Ainsi parce que :

- Ce projet ne tient pas compte des conséquences environnementales et de santé,
- Ce projet fait une nouvelle fois la part belle au tout voiture sans tenir compte des modes de déplacements alternatifs,
- Ce projet est contraire aux objectifs de la transition écologique et la lutte contre le dérèglement climatique,
- Ce projet ne présente pas de bilan carbone à une époque où le budget vert devrait être la règle,
- Compte tenu des alertes budgétaires de la chambre régionale des comptes et de l'organisme Cit'ergie gold, concernant les projets peu vertueux,

Nous considérons que la participation de Nantes métropole à ce projet n'est pas judicieuse dans l'état actuel et qu'il doit être transformé voire abandonné par l'état

## Observation n°245 (Web)

Par Jean Michel Guiheneuf

Déposée le 19 décembre 2021 à 18h00

LE 19 DECEMBRE 2021

Association La BELLEVUSIENNE  
SAINTE LUCE SUR LOIRE

CONTRIBUTION DANS LE CADRE DE LA CONCERTATION DE L'AMENAGEMENT DU COMPEXE DE BELLEVUE - ECHEANCE 2030

L'association La BELLEVUSIENNE a son siège sociale dans le village de BELLEVUE qui compte aujourd'hui un peu plus de 350 habitants.

Un groupe de travail a participé à plusieurs rencontres et a étudié avec intérêt le dossier de concertation.

Par chapitre , nous allons décliner nos observations, vous pourrez prendre connaissance de nos commentaires mais aussi de nos interrogations.

1-Sur le projet global :

-Nous notons que la voie de desserte du village va être supprimée, et pourtant elle avait été maintenue après la commission d'enquête de 1999, car, servant d'échappatoire lors d'éventuelles inondations du village. Il est donc difficile de comprendre comment l'on pourra utiliser la nouvelle piste cyclable pour la circulation et le stationnement des véhicules .Cette nouvelle piste cyclable, en épingle à cheveux sera-t-elle suffisamment large pour stocker des véhicules ? Comment sortir sur le périphérique , sachant que dans la partie supérieure , il devrait y avoir des murs anti-bruit ?

-Les nouveaux aménagements ont pour but de sécuriser le pont dans le sens sud/nord , avec aménagement d'une bande d'arrêt d'urgence, par contre, on ne distingue pas de bande d'arrêt d'urgence en aval ,dans le sens nord/sud, sur le nouvel ouvrage !

-Sur le boulevard de la Prairie de Mauves, les usagers qui arrivent de Nantes et qui se retrouvent dans les ralentissements, devront passer par le giratoire actuel pour remonter sur le pont de Bellevue ,il n'y a pas de bretelle dédiée pour l'éviter.

-Accès par la RN 249 ( Cholet) : Quelle amélioration, puisque de deux voies , selon les variantes , les véhicules s'engageront sur le pont avec une voie .A aucun moment il n'est tenu compte de tous les usagers qui arrivent par la divatte et qui viennent s'insérer dans la deux voies de la RN249.On pourrait dire qu'en heure de pointe , on est pas loin de la 3 voies , puis 2, puis une , en moins de 100 mètres linéaire.

-La bande d'arrêt d'urgence réaménagée sur le pont en amont dans le sens sud / Nord deviendra-t-elle à terme une bande d'arrêt d'urgence dynamique ?

- Le bassin de rétention situé à l'emplacement da la futur piste cyclable accédant au village de Bellevue, doit être déplacé, sa futur position sera-t-elle plus haute que le terrain naturel ?

2- Murs anti bruit :

- Il a été acté à la réunion publique du 10 décembre 2021, à sainte Luce sur Loire , que des compléments devaient être ajoutés sur le site ,aux dossiers de présentation, lieux des relevés, horaires , conditions météorologiques , relevés des décibels par site, au 16 décembre 2021 , pas de compléments d'information.

-Quelles valeurs donner aux modélisations , quand les porteurs du projet sont juges et parties ?

-Toutes les études, des différentes variantes, nous montrent que le nombre de mur antibruit est insuffisant par rapport aux besoins. Si une législation existe , elle oblige pour des seuils de nuisance sonore élevés , mais n'interdit pas de faire mieux pour la qualité de vie des riverains .Il est reconnu aujourd'hui que le bruit a un effet néfaste sur la santé.

-Un mur anti bruit à hauteur du hameau du PETIT ROCHER, mais pas de mur parallèle à l'opposé, côte village , le risque est que le bruit soit renvoyé sur l'arrière du village.

-Il serait intéressant de connaitre le coût des murs anti bruit par rapport au budget global.

-Nous vous demandons d'améliorer les équipements pour diminuer les nuisances sonores , en déployant des écrans de la porte du vignoble au hameau du Linot , jonction avec les existants. De déployer aussi des écrans anti bruit du nouvel ouvrage( PS16 BIS), au giratoire de la porte du vignoble.

-Nous demandons que les revêtements routiers prévus répondent aux plus hautes exigences concernant leurs capacités à atténuer le bruit, que la qualité et l'entretien de ces revêtements soit suivis régulièrement, entretenus et changés quand leurs performances seront diminués.

-Un financement demandé ,pour une étude indépendante auprès des collectivités permettraient de comparer avec vos relevés effectués en 2018 ,toutes les données que nous possédons, depuis la dernière phase des travaux .

## Suite de l'observation n°245 (Web)

### 3- Qualité de l'air :

- Nous sommes en attente du rapport , comprenant les lieux des mesures , le temps et les noms des particules analysées.
- Quelles valeurs donner aux modélisations , quand les porteurs du projet sont juges et parties ?
- Les particules PM2.5 , ont-elles été prises en compte ?
- Les mesures ont-elles été enregistrées lors des pics de circulation ?
- Un relevé permanent avec informations aux riverains semble nécessaire aujourd'hui.

### 4- Évacuateur de crue :

- Coté village, à l'entrée de la rue des Roches, cet évacuateur n'a pas été entretenu depuis sa création , malgré ce qui est écrit dans le document joint aux dossiers de présentation.
- La demande d'entretien et de suivi régulier de l'évacuateur de crue est la même côté sud , sinon en cas de crue , cela aura une incidence sur le village. Aujourd'hui, son évacuation est obstruée en aval , du pont, par des matériaux et chemin bitumé qui feront un effet barrage.

### 5-Autorité environnementale :

Suite à un article paru dans « Ouest France » (30/11/21), tiré du média en ligne « The Conversation » (29/11/21) :

<https://theconversation.com/pourquoi-supprimer-des-autoroutes-peut-reduire-les-embouteillages-171562>

Nous avons contacté l'un des auteurs, Mr Frédéric Héran, économiste des transports et urbaniste à l'université de Lille afin de lui demander son avis sur ce projet, nous vous soumettons ci-dessous sa réponse :

« Merci de m'informer de ce projet. Une fois de plus, l'étude ne tient pas compte du trafic induit, ce qui est contraire aux recommandations de l'Autorité environnementale (pour les références, voir l'article original paru sur le site de The Conversation). Deux conséquences :

– Si l'on tient compte du trafic induit, alors le projet augmente les émissions de gaz à effet de serre (et toutes les autres nuisances), et non les réduit comme le prétend le dossier de synthèse. C'est donc un projet climaticide.

– A cause de ce trafic induit, la congestion ne sera réduite qu'à court terme, elle reviendra plus tard, sans doute à d'autres endroits du périphérique. C'est donc un projet inefficace à long terme.

Pour supprimer la congestion sur le pont tout en évitant tout trafic induit, il faudrait réduire la capacité du périphérique (et des voies rapides qui y mènent) en amont du pont et non agrandir la capacité du pont. »

Le projet de construction du pont de Bellevue-périphérique nantais ne prend pas en compte "les trafics induits (...) ni les reports modaux possibles" et n'est donc pas conforme aux recommandations de l'AE "autorité de l'État compétente en matière d'environnement". S'il le faisait, les résultats seraient carrément inverses : hausse (et non pas baisse) "de nombreux impacts comme le bruit, la pollution atmosphérique ou [surtout] les émissions de gaz à effet de serre".

Voici la note de l'autorité environnementale sur les projets d'infrastructures de transport routières, N°Ae :2019-N-06

[http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/190206\\_-\\_note\\_infrastructures\\_routieres\\_-\\_delibere\\_cle7d21bf.pdf](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/190206_-_note_infrastructures_routieres_-_delibere_cle7d21bf.pdf)

Vous pouvez noter notamment page 3 :

« Les études de trafic sont très importantes car elles alimentent la justification du projet et conditionnent le calcul de nombreux impacts comme le bruit, la pollution atmosphérique ou les émissions de gaz à effet de serre. Or, leurs résultats sont présentés de manière trop succincte et les études elles-mêmes ne prennent presque jamais en compte les trafics induits par la création ou la

transformation de l'infrastructure, ni les reports modaux possibles. »

Nous nous posons par conséquent la question de la prise en compte du trafic induit lors des études d'impacts et de ses conséquences sur les résultats présentés, et nous demandons que le maître d'ouvrage saisisse l'autorité environnementale.

[https://fr.wikipedia.org/wiki/Autorit%C3%A9\\_environmentale](https://fr.wikipedia.org/wiki/Autorit%C3%A9_environmentale)

[https://fr.wikipedia.org/wiki/Trafic\\_induit](https://fr.wikipedia.org/wiki/Trafic_induit)

## Suite de l'observation n°245 (Web)

### 6-VRTC

-En option et en pointillé , le projet d'une voie qui arriverait Rue des Roches .Il faut noter que ce secteur est le plus exposé sur les conséquences des débordements.

Il n'est pas possible d'empierrement et de rehausser le terrain naturel par la création d'une voie VRTC. Cela créerait un effet barrage avec comme conséquence de faire monter l'eau dans la prairie , et aussi un effet retenue d'eau lorsque celle-ci vient à se retirer.

Il est aussi écrit dans le projet « Le secteur de Bellevue dans le sens sud-nord, et principalement la RN249, est vu comme prioritaire par le Département pour le covoiturage et par la Région pour les transports en commun, même si les fréquences sont très faibles. Nantes Métropole est intéressée par l'aménagement de voies réservées pour les transports en commun en traversée des échangeurs du périphérique Pore d'Anjou, Porte de Sainte Luce, Porte de Carquefou »

Nous tenons à signaler que l'actuelle piste cyclable prévue pour être utilisée comme la voie de VRTC et de co-voiturage est située devant le mur anti bruit à hauteur des fenêtres des habitations. Nous demandons expressément que toutes les voies de véhicules à moteurs passent derrière le mur anti-bruit afin de préserver au mieux la qualité de vie des habitants de la rue des Roches.

En conclusion :

Le choix qui nous est donné est de choisir entre les variantes proposées.

Nous avons fait le choix d'analyser , les différentes propositions en détaillant tous nos questionnements. Nous sommes des riverains , et aussi des utilisateurs du périphérique. Les encombrements du périphérique créent, par détournement, une surcharge de circulation dans le village de Bellevue , comme ce que l'on a pu lire en face du village dans le secteur des Vallées. Sans aménagement de voirie et de mesures contraignantes , nous les subissons jusqu'en 2030, voir 2035.

Notre lecture attentive nous montre que pour faire un choix dans les variantes proposées il manque beaucoup d'éléments. Murs anti bruit, pollution, inondation , et propositions de nouveaux franchissements et d'accès routiers vont-ils simplifier la vie des usagers du périphérique d'ici 2030 ? Nous avons connu l'aménagement du pont de Bellevue tous les 15-20 ans et le résultat quelques années suivante est toujours le même : secteur saturé.

Nous demandons à ce que le trafic induit et les reports modaux soient pris en compte dans les études d'impact

Le dossier de concertation prend il en compte l'évolution du changement climatique, les gaz à effet de serre, l'évolution des déplacements du monde du travail, et les modifications des moyens de déplacements ?

Tous ces travaux réalisés ne vont-ils pas déplacer ensuite, les problèmes de congestion sur un autre secteur du périphérique ?

En conclusion , nous considérons , qu'il manque une variante :

Celle qui consisterait à créer un nouveau franchissement sur la Loire , réservée à tous types de transports en commun , au covoiturage , aux circulations douces, piste cyclable bidirectionnelle digne de ce nom et déplacements piétons. Ensuite on pourrait définir la place de la voiture particulière. Cela correspondrait mieux aux échéances de réchauffement climatique , et de la diminution drastique des gaz à effet de serre imposée pour l'avenir.

Des études et propositions complémentaires semblent souhaitables.

Cordialement,

Jean Michel Guiheneuf

Président de l'association La Bellevusienne.

Représentant l'ensemble des habitants du village.

# Document joint à l'observation n°245 (Web)

LE 19 DECEMBRE 2021

Association La BELLEVUSIENNE  
SAINTE LUCE SUR LOIRE



## CONTRIBUTION DANS LE CADRE DE LA CONCERTATION DE L'AMENAGEMENT DU COMPLEXE DE BELLEVUE - ECHEANCE 2020

L'association La BELLEVUSIENNE a son siège sociale dans le village de BELLEVUE qui compte aujourd'hui un peu plus de 350 habitants.

Un groupe de travail a participé à plusieurs rencontres et a étudié avec intérêt le dossier de concertation.

Par chapitre , nous allons déclinier nos observations, vous pourrez prendre connaissance de nos commentaires mais aussi de nos interrogations.

### 1-Sur le projet global :

-Nous notons que la voie de dessert du village va être supprimée, et pourtant elle avait été maintenue après la commission d'enquête de 1999, car, servant d'échappatoire lors d'éventuelles inondations du village. Il est donc difficile de comprendre comment l'on pourra utiliser la nouvelle piste cyclable pour la circulation et le stationnement des véhicules. Cette nouvelle piste cyclable, en épingle à cheveu sera-t-elle suffisamment large pour stocker des véhicules ? Comment sortir sur le périphérique , sachant que dans la partie supérieure, il devrait y avoir des murs anti-bruit ?

-Les nouveaux aménagements ont pour but de sécuriser le pont dans le sens sud/nord , avec aménagement d'une bande d'arrêt d'urgence, par contre, on ne distingue pas de bande d'arrêt d'urgence en aval, dans le sens nord/sud, sur le nouvel ouvrage ?

-Sur le boulevard de la Prairie de Meuves, les usagers qui arrivent de Nantes et qui se retrouvent dans les ralentissements, devront passer par le giratoire actuel pour remonter sur le pont de Bellevue, il n'y a pas de bretelle dédiée pour l'éviter.

-Accès par la RN 249 ( Cholet) : Quelle amélioration, puisque de deux voies , selon les variantes , les véhicules s'engageront sur le pont avec une voie. A aucun moment il n'est tenu compte de tous les usagers qui arrivent par la divette et qui viennent s'insérer dans la deux voies de la RN249. On pourrait dire qu'en heure de pointe , on est pas loin de la 3 voies , puis 2, puis une , en moins de 100 mètres linéaire.

-La bande d'arrêt d'urgence réaménagée sur le pont en amont dans le sens sud / Nord deviendra-t-elle à terme une bande d'arrêt d'urgence dynamique ?

- Le bassin de rétention situé à l'emplacement de la futur piste cyclable accédant au village de Bellevue, doit être déplacé, sa futur position sera-t-elle plus haute que le terrain naturel ?

### 2-Murs anti bruit :

-Il a été acté à la réunion publique du 10 décembre 2021 , à sainte Luce sur Loire , que des compléments devaient être ajoutés sur le site, aux dossiers de présentation, lieux des relevés, horaires, conditions météorologiques, relevés des décibels par site, au 16 décembre 2021, pas de compléments d'information.

-Quelles valeurs donner aux modélisations , quand les porteurs du projet sont jugés et parties ?

-Toutes les études, des différentes variantes, nous montrent que le nombre de mur anti-bruit est insuffisant par rapport aux besoins. Si une législation existe , elle oblige pour des seuils de nuisance sonore élevés , mais n'interdit pas de faire mieux pour la qualité de vie des riverains. Il est reconnu aujourd'hui que le bruit a un effet néfaste sur la santé.

-Un mur anti bruit à hauteur du hameau du PETIT ROCHER, mais pas de mur parallèle à l'opposé, côté village , le risque est que le bruit soit renvoyé sur l'arrière du village.

-Il serait intéressant de connaître le coût des murs anti bruit par rapport au budget global.

-Nous vous demandons d'améliorer les équipements pour diminuer les nuisances sonores , en déployant des écrans de la porte du vignoble au hameau du linot, jonction avec les existants. De déployer aussi des écrans anti bruit du nouvel ouvrage[ PS16 BIS], au giratoire de la porte du vignoble.

-Nous demandons que les revêtements routiers prévus répondent au plus hautes exigences concernant leurs capacités à atténuer le bruit, que la qualité et l'entretien de ces revêtements soit suivis régulièrement, entretenus et changés quand leurs performances seront diminués.

-Un financement demandé pour une étude indépendante auprès des collectivités permettraient de comparer avec vos relevés effectués en 2018, toutes les données que nous possédons, depuis la dernière phase des travaux .

### 3- Qualité de l'air :

-Nous sommes en attente du rapport , comprenant les lieux des mesures , le temps et les noms des particules analysées.

-Quelles valeurs donner aux modélisations , quand les porteurs du projet sont jugés et parties ?

-Les particules PM2.5 , ont-elles été prises en compte ?

-Les mesures ont-elles été enregistrées lors des pics de circulation ?

-Un relevé permanent avec informations aux riverains semble nécessaire aujourd'hui.

### 4-Evacuateur de crue :

- Coté village, à l'entrée de la rue des Roches, cet évacuateur n'a pas été entretenu depuis sa création, malgré ce qui est écrit dans le document joint aux dossiers de présentation.

- La demande d'entretien et de suivi régulier de l'évacuateur de crue est la même côté sud , sinon en cas de crue , cela aura une incidence sur le village. Aujourd'hui, son évacuation est obstruée en aval , du pont, par des matériaux et chemin bitumé qui feront un effet barrage.



### 5-Autorité environnementale :

Suite à un article paru dans « Ouest France » (30/11/21), tiré du média en ligne « The Conversation » (29/11/21) :

<https://theconversation.com/pourquoi-supprimer-des-autoroutes-peut-reduire-les-embouteillages-171562>

Nous avons contacté l'un des auteurs, Mr Frédéric Héran, économiste des transports et urbaniste à l'université de Lille afin de lui demander son avis sur ce projet, nous vous soumettons ci-dessous sa réponse :

*« Merci de m'informer de ce projet. Une fois de plus, l'étude ne tient pas compte du trafic induit, ce qui est contraire aux recommandations de l'Autorité environnementale (pour les références, voir l'article original paru sur le site de The Conversation). Deux conséquences :*

*– Si l'on tient compte du trafic induit, alors le projet augmente les émissions de gaz à effet de serre (et toutes les autres nuisances), et non les réduit comme le prétend le dossier de synthèse. C'est donc un projet climaticide.*

*– A cause de ce trafic induit, la congestion ne sera réduite qu'à court terme, elle reviendra plus tard, sans doute à d'autres endroits du périphérique. C'est donc un projet inefficace à long terme.*

*Pour supprimer la congestion sur le pont tout en évitant tout trafic induit, il faudrait réduire la capacité du périphérique (et des voies rapides qui y mènent) en amont du pont et non agrandir la capacité du pont. »*

*Le projet de construction du pont de Bellevue-périphérique nantais ne prend pas en compte "les trafics induits (...) ni les reports modaux possibles" et n'est donc pas conforme aux recommandations de l'AE "autorité de l'Etat compétente en matière d'environnement". Si li le faisait, les résultats seraient carrément inverses : hausse (et non pas baisse) "de nombreux impacts comme le bruit, la pollution atmosphérique ou (surtout) les émissions de gaz à effet de serre".*

Voici la note de l'autorité environnementale sur les projets d'infrastructures de transport routières, N°Ae :2019-N-06

[http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/190206\\_-\\_note\\_infrastructures\\_routieres\\_-\\_delibere\\_cle2d44df.pdf](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/190206_-_note_infrastructures_routieres_-_delibere_cle2d44df.pdf)

Vous pouvez noter notamment page 3 :

*« Les études de trafic sont très importantes car elles alimentent la justification du projet et conditionnent le calcul de nombreux impacts comme le bruit, la pollution atmosphérique ou les émissions de gaz à effet de serre. Or, leurs résultats sont présentés de manière trop succincte et les études elles-mêmes ne prennent presque jamais en compte les trafics induits par la création ou la transformation de l'infrastructure, ni les reports modaux possibles. »*

Nous nous posons par conséquent la question de la prise en compte du trafic induit lors des études d'impacts et de ses conséquences sur les résultats présentés, et nous demandons que le maître d'ouvrage réalise l'autorité environnementale.

[https://fr.wikipedia.org/wiki/Autorit%C3%A9\\_environmentale](https://fr.wikipedia.org/wiki/Autorit%C3%A9_environmentale)

[https://fr.wikipedia.org/wiki/Trafic\\_induit](https://fr.wikipedia.org/wiki/Trafic_induit)

### S-VRTC

En option et en pointillé, le projet d'une voie qui arriverait Rue des Roches. Il faut noter que ce secteur est le plus exposé sur les conséquences des débordements.

Il n'est pas possible d'empierrer et de rehausser le terrain naturel par la création d'une voie VRTC. Cela créerait un effet barrage avec comme conséquence de faire monter l'eau dans la prairie, et aussi un effet retenue d'eau lorsque celle-ci vient à se retirer.

Il est aussi écrit dans le projet « Le secteur de Bellevue dans le sens sud-nord, et principalement la RN249, est vu comme prioritaire par le Département pour le covoiturage et par la Région pour les transports en commun, même si les fréquences sont très faibles. Nantes Métropole est intéressée par l'aménagement de voies réservées pour les transports en commun en traversée des échangeurs du périphérique Porte d'Anjou, Porte de Sainte Luce, Porte de Carquefou »

Nous tenons à signaler que l'actuelle piste cyclable prévue pour être utilisée comme la voie de VRTC et de co-voiturage est située devant le mur anti bruit à hauteur des fenêtres des habitations. Nous demandons expressément que toutes les voies de véhicules à moteurs passent derrière le mur anti-bruit afin de préserver au mieux la qualité de vie des habitants de la rue des Roches.

### En conclusion :

Le choix qui nous est donné est de choisir entre les variantes proposées.

Nous avons fait le choix d'analyser, les différentes propositions en détaillant tous nos questionnements. Nous sommes des riverains, et aussi des utilisateurs du périphérique. Les encombrements du périphérique créent, par détournement, une surcharge de circulation dans le village de Bellevue, comme ce que l'on a pu lire en face du village dans le secteur des Vallées. Sans aménagement de voirie et de mesures contraignantes, nous les subirons jusqu'en 2030, voir 2035.

Notre lecture attentive nous montre que pour faire un choix dans les variantes proposées il manque beaucoup d'éléments. Murs anti bruit, pollution, inondation, et propositions de nouveaux franchissements et d'accès routiers vont-ils simplifier la vie des usagers du périphérique d'ici 2030 ? Nous avons connu l'aménagement du pont de Bellevue tous les 15-20 ans et le résultat quelques années suivante est toujours le même : secteur saturé.

Nous demandons à ce que le trafic inouï et les reports modaux soient pris en compte dans les études d'impact

Le dossier de concertation prend il en compte l'évolution du changement climatique, les gaz à effet de serre, l'évolution des déplacements du monde du travail, et les modifications des moyens de déplacements ?

Tous ces travaux réalisés ne vont-ils pas déplacer ensuite, les problèmes de congestion sur un autre secteur du périphérique ?



En conclusion, nous considérons, qu'il manque une variante :

Celle qui consisterait à créer un nouveau franchissement sur la Loire, réservée à tous types de transports en commun, au covoiturage, aux circulations douces, piste cyclable bidirectionnelle digne de ce nom et déplacements piétons.

Ensuite on pourrait définir la place de la voiture particulière. Cela correspondrait mieux aux échéances de réchauffement climatique, et de la diminution drastique des gaz à effet de serre imposée pour l'avenir.

Des études et propositions complémentaires semblent souhaitables.

Cordialement

Jean Michel Guineur

Président de l'association La Bellevuétienne.

Représentant l'ensemble des habitants du village.



Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.



Pont de Bellevue : Concertation

**Pont de Bellevue**

L'association "Nos Rues Demain" vous propose de relever le défi ensemble à Saint-Sébastien et dans la métropole Nantaise ! L'association existe depuis fin 2019 et souhaite :

- Promouvoir et développer toutes les mobilités douces et actives en sécurité,
- Proposer l'aménagement de l'espace urbain vers une ville apaisée,
- Contribuer au débat public et sensibiliser aux alternatives de déplacements.

Dynamique et motivée, notre jeune association apolitique est un rassemblement de citoyens, qui souhaite donner la parole aux utilisateurs de l'espace urbain et porter des propositions aux décideurs.

Ayant étudié les propositions envers l'élargissement du Pont de Bellevue, Nos Rues Demain vous fait part des points à noter suivants :

**1. Le respect des normes du RAC**

Le projet présenté fait référence au Référentiel des Aménagements Cyclables (RAC) de Nantes Métropole, adopté en janvier 2021. La traversée de la Loire au niveau du Pont de Bellevue fait partie sur ce réseau d'un axe désigné comme magistral. Ceci demande une largeur de la piste cyclable bidirectionnelle standard de 4 mètres de large sur sa longueur afin de permettre un passage confortable de cyclistes dans les deux sens.

**Le type d'aménagement : traduction opérationnelle**  
 Principes de traitement en section courante

**Axe magistral**  
 Largeur d'aménagement : 4,00 m  
 Ce type de piste est prioritaire et nécessite avant tout le principe des plans d'alignement et des dispositifs de signalisation.

- Mise en place de bornes verticales par un dispositif physique le plus large possible, afin d'être visible de tous les usagers et de garantir une visibilité optimale.
- Aménagement à l'échelle de l'axe, à mi-voies ou élargies (1,50 m par exemple).
- Mise à niveau de l'ouvrage adapté aux aménagements piétons, possible en liaison avec les autres usagers de l'espace urbain.
- Aménagement de l'espace urbain en lien avec les autres usagers de l'espace urbain.
- Mise à disposition de bornes verticales de signalisation pour garantir la visibilité de tous les usagers de l'espace urbain.
- Aménagement de l'espace urbain en lien avec les autres usagers de l'espace urbain.



**Largeurs d'aménagement à respecter**

<b>Planification d'alignement</b>
• Plancheur : 2,50 m
• Standard : 2,50 m
<b>Planification d'alignement</b>
• Plancheur : 3,00 m
• Standard : 3,00 m

**Axe structurant**  
 Largeur d'aménagement : 3,00 m  
 Ce type de piste est prioritaire et nécessite avant tout le principe des plans d'alignement et des dispositifs de signalisation.

- Mise en place de bornes verticales par un dispositif physique le plus large possible, afin d'être visible de tous les usagers et de garantir une visibilité optimale.
- Aménagement à l'échelle de l'axe, à mi-voies ou élargies (1,50 m par exemple).
- Mise à niveau de l'ouvrage adapté aux aménagements piétons, possible en liaison avec les autres usagers de l'espace urbain.
- Aménagement de l'espace urbain en lien avec les autres usagers de l'espace urbain.
- Mise à disposition de bornes verticales de signalisation pour garantir la visibilité de tous les usagers de l'espace urbain.
- Aménagement de l'espace urbain en lien avec les autres usagers de l'espace urbain.



Le type d'aménagement



Pont de Bellevue : Concertation

L'aménagement tel qu'il est présenté propose une voie cyclable bidirectionnelle de seulement 3 mètres de large, et n'est donc pas conforme aux normes adoptées par Nantes Métropole.

Il est primordial que la proposition soit donc rectifiée pour maintenir cette norme standard de 4 mètres de large afin d'assurer l'ambition portée par la métropole de la transformation de la mobilité.

**2. Le confort de la traversée**

L'actuelle traversée cyclable est non seulement étroite, mais manque de confort vu le niveau bas des protections de chaque côté de la piste sur certaines sections : du côté de la Loire où le franchissement est haut, ce qui peut être déstabilisant, en particulier lors de périodes de vent, mais aussi du côté de la circulation véhiculaire, où la proximité immédiate de la voie des véhicules motorisés séparée par des potelets en plastique vert, ainsi que le bruit, et les potentielles projections réduisent le confort et le plaisir de la traversée du fleuve.

Une attention particulière doit être donnée à assurer ce confort en sécurité, ce qui permettra aux cyclistes de profiter pleinement de la nouvelle traversée.

Du côté de la Loire :

Le nouvel ouvrage ouvrira une nouvelle perspective sur la ville de Nantes, permettant une appréciation unique sur celle-ci. La proposition d'aménagement doit prendre en compte le confort des cyclistes : la barrière protégeant la traversée du côté du fleuve doit être suffisamment haute pour que le cycliste se sente en sécurité, tout en permettant de bénéficier de la vue, et de la possibilité de s'arrêter pour profiter de la vue sur la ville.

L'actuelle proposition suggère (dans la coupe) une barrière du même type que celle utilisée pour les voitures, mais les cyclistes se positionnent plus haut que les voitures, et doivent donc bénéficier d'une barrière plus élevée ; mais aussi d'un type de séparation qui permettra au cycliste peut se poser, et contre lequel poser son vélo. Une révision de la proposition en ce sens est donc nécessaire.

Du côté de la voie routière :

Afin de permettre aux cyclistes de se sentir en pleine sécurité, l'actuelle proposition d'un terre-plein de béton de 50cm de large, est inacceptable. Le cycliste doit se sentir non seulement en sécurité, mais ressentir un confort minimum lors du franchissement. La proposition doit donc être révisée pour l'installation d'une clôture d'une hauteur assez haute (2m), permettant aux cyclistes de se sentir en sécurité, mais aussi leur permettre une protection sonore face aux nuisances du bruit de la circulation.

**3. L'accès cyclable pendant la période de travaux**

La nouvelle traversée devra être opérationnelle avant la fermeture de la piste existante pour permettre une continuité de service aux usagers actuels.



Pont de Bellevue : Concertation

**4. L'accès piéton**

La piste cyclable est régulièrement utilisée par les piétons pour le franchissement de la Loire. Ces utilisateurs ne sont pas pris en compte, ni sur l'ouvrage actuel, mais pas non plus dans la proposition. Les besoins piétons doivent être pris en compte, en proposant des accès spécifiques à leur besoin telle qu'une rampe d'accès, de la signalétique, et un espace de marche le long de l'ouvrage, les normes de la métropole étant de 1,40 mètres de large minimum. Une cohabitation sur un tel ouvrage est possible avec les cyclistes, mais une préférence pour une voie réservée aux piétons, plutôt du côté du fleuve, est à favoriser pour permettre le confort de tous, et être aux normes du RAC de Nantes Métropole.

**5. La sécurisation du rond-point côté nord pour cyclistes et piétons**

Afin d'assurer la sécurité des cyclistes et de permettre leur confort dans la continuité de l'axe magistral dont fait partie l'alignement de l'ensemble cyclable, le rond-point situé à la Porte d'Anjou/ Prairie de Mauve doit être sécurisé pour les cyclistes aux normes du RAC.

**Les solutions de sécurité : traduction opérationnelle**

**Principes de traitement en intersection et carrefours giratoires**

**Axe magistral et structurant**

- Respect des deux principes de visibilité
- En cas de visée gênée, mise en place de bornes verticales ou de dispositifs de signalisation adaptés
- Installation de bornes verticales de signalisation adaptées à l'usage de l'intersection ou du carrefour giratoire
- Mise en place de bornes verticales de signalisation adaptées à l'usage de l'intersection ou du carrefour giratoire



Cette norme est aussi référencée dans le guide de aménagements cyclables de la métropole 2020, même si le RAC, plus récent, identifie bien que la priorité des croisements aux intersections doit être donnée aux cyclistes :

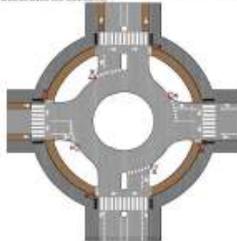


Pont de Bellevue : Concertation

5. ITINÉRAIRE VÉLO PAR L'EXTÉRIEUR : GIRATOIRES MOYENS ET GRANDS

A. GRAND GIRATOIRE

Le confortement par l'extérieur est particulièrement adapté aux **grands giratoires**, de diamètre **≥ 44 m**, qui peuvent être rétroéclairés et équipés d'espaces adossés pour réaliser une piste (cf. schéma de principe ci-dessous). Ainsi, le cycliste arrive en position orthogonale par rapport à la chaussée pour la traverser (trajectoire matérialisée avec les lignes bleues).



- cela nécessite un espace suffisant pour la piste cyclable devant le dimensionnement des trottoirs ;
- la piste cyclable fait le tour du giratoire, sans adosser aux passages piétons en traversée de voies ;
- le cycliste qui le souhaite doit avoir la possibilité de se réorienter sur l'avenue ;

Page 48

6. **La continuité de la piste cyclable le long du périphérique**  
Le RAC identifie que la continuité de la piste cyclable magistrale s'aligne le long du Boulevard de la Prairie de Mesures dans le sud, suit la rue du Moulin de Marsis, pour ensuite retrouver la Route de Sainte Luce. L'élargissement proposé du Périphérique dans toutes les variantes proposées permet de considérer la pertinence de continuer l'alignement cyclable de cette voie magistrale en longeant le périphérique, et bénéficiant ainsi d'un alignement plus direct que celui proposé dans le RAC. Les travaux entrepris avec l'élargissement du périphérique sur cette section permettent de prendre cette suggestion en compte.
7. **Impact des variantes sur les zones humides de la Porte d'Anjou**  
L'analyse de l'impact sur les zones humides de la Porte d'Anjou omet l'alignement cyclable reliant le Pont de Bellevue et le rond-point de la Porte d'Anjou, ce qui remet en cause cette analyse. Un impact de 4m cyclables + 1,4m piéton doit être pris en compte.
8. **Impact des variantes sur les zones humides de la Porte des Vignobles**  
Les normes du RAC de Nantes Métropole demandent une continuité cyclable sécurisée pour toute piste formant partie du réseau magistral, dont cet alignement cyclable fait partie. L'alignement tel que proposé rejoint la route existante, ne changeant pas son alignement actuel. Dans la zone des travaux, ces normes doivent être respectées afin d'améliorer les infrastructures cyclables de la Métropole.

Pont de Bellevue : Concertation

L'association Nos Rues Demain constate que le projet d'élargissement est avant tout destiné à augmenter les capacités de flux automobile du périphérique Nantais plutôt qu'à proposer des alternatives confortables. Nous jugeons étonnant, voir anachronique cette priorisation, à l'aune des urgences environnementales en 2021. En effet, l'élargissement des voies automobiles favorise l'augmentation du trafic, et s'oppose frontalement à la lutte contre le dérèglement climatique, les émissions de CO2, l'étalement urbain, l'artificialisation des sols, la préservation des ressources, et la pollution de l'air dans une métropole dense.

Pour rappel, le domaine des transports génère 15% des émissions de gaz à effet de serre dans le monde.

Les propositions portées par l'association Nos Rues Demain demandent qu'une attention prioritaire soit portée sur les continuités cyclables et marchables afin qu'elles soient intégrées pleinement au projet. Ces actions permettent de proposer des alternatives sérieuses pour les usagers actuels et futurs utilisant les mobilités alternatives.

Permettre une traversée du pont sécurisée et qualitative, c'est aussi rendre à ce Pont "de Bellevue" toute sa signification, pour les usagers des mobilités douces et actives, ainsi que le flux cyclotouristique drainé à son extrémité par l'itinéraire "La Loire à vélo".

**Observation n°243 (Web)**

Par Serge Zeis

Déposée le 19 décembre 2021 à 17h31

Dans les différentes variante, pour prendre la piste cyclable côté nord, en venant de Ste Luce par exemple, il faudrait aller jusqu'au rond-point de la Prairie de Mauves , et traverser le flux sortant de la route de Paris.

Il parait plus judicieux et sécurisé d'assurer la continuité cyclable depuis Ste Luce, avec la solution suivante : faire continuer les vélos vers Bellevue, leur faire prendre la ballade à droite pour passer sous les ponts et construire une remontée cyclable sur le pont aval.

**Observation n°242 (Web)**

Anonyme

Déposée le 19 décembre 2021 à 16h29

La solution 2bis semble la plus pertinente pour fluidifier le trafic dans le sens sud-nord et nord-sud.

Je m'interroge cependant sur l'influence des travaux sur la fluidité du trafic, surtout pendant le laps de temps évoqué. Des itineraries bis seront-ils mis en place?

**Observation n°241 (Web)**

Anonyme

Déposée le 19 décembre 2021 à 16h22

La variante 2bis est mieux.

Moins complexe dans les embranchements, plus efficace dans les deux sens du périphérique, et permet d'accéder plus facilement à la RN249 depuis nord Loire.

**Observation n°240 (Web)**

Par Cyril Lumineau

Déposée le 19 décembre 2021 à 15h09

Il faudrait prévoir des murs anti bruit jusqu'au niveau de L'île Chaland.

**Observation n°239 (Web)**

Par Fabien Lunel

Déposée le 19 décembre 2021 à 14h45

Bonjour

Comment peut on réfléchir à un tel projet alors que nous devons décarbonner ? Ou est votre projet de développement des transports en commun, doux ou favorisant le covoiturage. Ce travail devrait être aussi mené en parallèle au niveau de Chevire et sur l'ensemble du périphérique Nantais. Nous avons le privilège d'être la ville la plus embouteillée...

Seule une telle réflexion s'inscrit pour un avenir "soutenable" et serait à la hauteur d'une ville qui se targue de vouloir avoir un développement durable. On peut à ce titre s'interroger sur le projet de méga centre de Paridis....

Je pense qu'il est temps d'avoir un peu de courage et de commencer à penser à prendre de vrai décision pour sauver notre avenir et nos enfants .

## Observation n°238 (Web)

Par Maurice Liscouët

Déposée le 19 décembre 2021 à 12h23

J'ai participé à la réunion publique à ste-Luce-sur-Loire le 10 décembre et y ai demandé en vain la parole. Je souhaitais intervenir sur divers points que je reprends ici. Je me joins aux diverses interventions qui interrogeaient sur la pertinence du projet. Le pont de Bellevue a été doublé, la circulation est devenue plus fluide et petit à petit la congestion s'est à nouveau installée en particulier aux heures d'embauche et de débauche. La projet soumis à concertation s'inscrit dans la même logique. Il y a congestion donc on augmente le nombre de voies. La congestion s'améliorera puis les bouchons réapparaîtront et on envisagera un 4ème pont... Le 3ème pont contribuera à augmenter la circulation automobile. Il faut changer de logique et s'interroger sur comment réduire la circulation automobile et offrir des alternatives à la voiture. Il a été indiqué au cours de la réunion, qu'aux heures de pointe (et de bouchons!) les automobilistes "habituels" effectuaient un trajet sur le périphérique entre 3 et 4 portes. Ces usagers habituels habitent pour une bonne part sud-Loire (St-Sébastien, Haute/basse Goulaine, Vertou) et viennent travailler au nord-est (Carquefou). Il serait dès lors nécessaire de voir quelles solutions de transport en commun doivent être mis en place pour limiter le flux pendulaire du matin et du soir. Aujourd'hui il n'existe aucune solution. Il est urgent de mettre en oeuvre une offre bus et cars. Pour que ces moyens alternatifs soient efficaces ils ne doivent bien sûr pas être pris dans les embouteillages et bénéficier d'une voie en site propre.

La possibilité, présentée dans le dossier, d'une voie réservée aux transports en commun est insuffisante. Au mieux il est question de la possibilité d'une circulation bus et cars dans le sens sud-nord avec utilisation en période de saturation de la bande d'arrêt d'urgence. Cela n'apporte pas de solution dans le sens nord-sud en particulier le soir où se forment les bouchons.

Une autre alternative à la voiture et le vélo. Le projet d'aménagement maintient, heureusement, la possibilité de franchissement du pont de Bellevue à vélo. Une attention particulière devra être apportée à l'insertion des cyclistes sur le rond-pont du Bd de la Prairie de Mauves. Puisqu'une voie supplémentaire est prévue entre la porte de ste-Luce et la porte d'Anjou, il faut intégrer au projet le prolongement de la piste cyclable entre les portes de ste-Luce et le franchissement du pont de Bellevue.

Autre point qu'il me paraît important de souligner, c'est celui de la protection de la nature. Le dossier souligne, à juste titre, la nécessité de la conservation et de l'amélioration des zones d'enjeux écologique et de biodiversité avec la prise en compte des couloirs de déplacement de la faune. Ces préoccupations ne doivent pas rester au seul niveau des bonnes intentions. Il est nécessaire de préciser comment elles seront effectivement mises en oeuvre. Des mesures particulières devront être prises durant les travaux pour garantir la préservation des enjeux écologiques et de biodiversité.

### **Observation n°237 (Web)**

Par Jocelyn Le Jeune

Déposée le 18 décembre 2021 à 22h03

L'Accord de Paris sur le climat, retranscrit dans la loi par la Stratégie nationale bas carbone (SNBC), fixe comme objectif à la France de réduire ses émissions de gaz à effet de serre de l'ordre de 5% par an. Avant chaque décision engageant le long terme, il est donc impératif de procéder à une analyse comparée des émissions induites et évitées. Avec 31 % des émissions de gaz à effet de serre territoriales de 2019, et des infrastructures qui sont là pour le siècle, le secteur des transports est emblématique de ce besoin.

La présentation de la concertation n'expose aucun bilan d'émission de gaz à effet de serre de la construction et de l'usage de l'infrastructure, mais se permet pourtant d'affirmer que : « Le projet engendre une diminution des émissions de gaz à effet de serre, par rapport à la situation de référence ».

Les recommandations de la Stratégie nationale bas carbone (SNBC), de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), et de l'Autorité Environnementale, insistent toutes sur les émissions induites par un tel projet d'infrastructure routière. Leur prise en compte conduirait très certainement à une augmentation des émissions de gaz à effet de serre par rapport à l'infrastructure actuelle, voire même à une augmentation en valeur absolue de ces émissions.

Si nous avons l'objectif partagé de faire baisser les émissions de gaz à effet de serre, est-ce alors raisonnable de mettre en chantier une infrastructure qui nous conduit à l'exact inverse ?

Les alternatives à la voiture individuelle (transports en commun, vélo, covoiturage, etc.) sont les grandes oubliées du projet. En plus d'être vertueux pour le climat, celles-ci protègent des incertitudes sur l'approvisionnement futur en pétrole et sur la volatilité de son prix.

Le projet de la concertation est donc incompatible avec le défi de la sobriété des transports auquel il est urgent de s'atteler, sans le remettre aux prochains mandats.

### **Observation n°236 (Web)**

Par Pascal Richier

Déposée le 18 décembre 2021 à 18h10

L'accord de Paris sur le climat, retranscrit dans la loi par la Stratégie nationale bas carbone (SNBC), fixe comme objectif à la France de réduire ses émissions de gaz à effet de serre de l'ordre de 6% par an. Avant chaque décision sur le long terme, il est donc impératif de procéder à une analyse comparée des émissions induites et évitées. Avec 31 % des émissions de gaz à effet de serre territoriales de 2019, et des infrastructures qui sont là pour le siècle, le secteur des transports est emblématique de ce besoin.

La présentation de la concertation n'expose aucun bilan d'émission de gaz à effet de serre de la construction et de l'usage de l'infrastructure, mais se permet pourtant d'affirmer que : « Le projet engendre une diminution des émissions de gaz à effet de serre, par rapport à la situation de référence ».

Les recommandations de la Stratégie nationale bas carbone (SNBC), de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), et de l'Autorité Environnementale, insistent toutes sur les émissions induites par un tel projet d'infrastructure routière. Leur prise en compte conduirait très certainement à une augmentation des émissions de gaz à effet de serre par rapport à l'infrastructure actuelle, voire à une augmentation en valeur absolue de ces émissions.

Si nous avons l'objectif partagé de faire baisser les émissions de gaz à effet de serre, est-ce alors raisonnable de mettre en chantier une infrastructure qui nous conduit à l'exact inverse ?

Les alternatives à la voiture individuelle (transports en commun, vélo, covoiturage, etc.) sont les grandes oubliées du projet. En plus d'être vertueuses pour le climat, celles-ci protègent des incertitudes sur l'approvisionnement futur en pétrole et sur la volatilité de son prix.

Le projet de la concertation est donc incompatible avec le défi de la sobriété des transports auquel il est urgent de s'atteler, sans le remettre aux prochains mandats.

### **Observation n°235 (Web)**

Anonyme

Déposée le 18 décembre 2021 à 17h34

Agrandir des routes est une aberration alors qu'il faut réduire nos émissions de gaz carbonique et économiser les ressources (ce qui réduit nettement d'ailleurs les bienfaits des voitures électriques). Le pétrole arrive en Europe parce que nous soutenons des régimes autocratiques, sexistes et intégristes.

Il vaudrait mieux développer les offres de covoiturage, développer des lignes de bus alimentant le périurbain, améliorer la desserte ferroviaire de la Métropole (pourquoi pas un RER : le projet pourrait au minimum être étudié). Et planifier l'évolution des modes de transports à l'échelle de la Région voire inter-régionale avec une concertation de tous les acteurs y compris les usagers dont les cyclistes.

### **Observation n°234 (Web)**

Par Philippe ARNAUD

Déposée le 18 décembre 2021 à 14h28

Je pense que les variantes 3 et 3bis ont un point négatif dans le sens Nord Sud car elles conservent la sortie RN249 actuelle. Cette sortie très courte oblige les véhicules à fortement ralentir sur la file de droite créant des bouchons en cascade.

Je pense également que les variantes 2bis et 3 bis n'ont pas d'intérêt: le passage à 2 voies de la RN249 ne se prolongeant pas sur le pont.

Je pense que la variante 2 est un bon compromis: elle permettra un meilleur écoulement dans le sens Nord Sud.

### **Observation n°233 (Web)**

Anonyme

Déposée le 18 décembre 2021 à 13h41

si les 5 videos pouvaient être commentées on y comprendrait peut être quelquechose!

## Observation n°232 (Web)

Par Laurent TURQUOIS

Déposée le 18 décembre 2021 à 11h22

Concertation publique pour l'aménagement du pont de Bellevue

Avis unanime des élus de la majorité du conseil municipal

de Saint-Sébastien-sur-Loire

L'Etat et Nantes Métropole ont ouvert une concertation concernant le projet d'élargissement du pont de Bellevue.

Dans ce cadre, les élus de la majorité du conseil municipal de Saint-Sébastien-sur-Loire émettent l'avis suivant.

D'une façon générale et avec le prisme des habitants de Saint Sébastien on peut retenir du dossier les éléments suivants :

- Il n'est pas à ce stade retenu de voie réservée pour les transports en commun (VRTC). Selon les variantes retenues une VRTC pourrait à terme être envisagée entre la porte du Vignoble et la porte d'Anjou (coût de l'ordre de 2,6 M €).
- quelle que soit la variante retenue, une piste cyclable bidirectionnelle est prévue en aval du nouveau pont, ce dispositif est satisfaisant.
- il n'est pas envisagé de cheminement piéton.
- la quasi-totalité du projet a pour unique finalité de désengorger le périphérique Nantais dans le sens Nord-Sud. Pratiquement rien n'est prévu pour remédier aux engorgements récurrents en matinée dans le sens Sud-Nord au niveau de la porte du vignoble.

Les constantes du projet :

- une voie d'entrecroisement ou la création d'une troisième voie entre la porte de Carquefou et la porte d'Anjou (donc dans le sens Nord-Sud).
- la réalisation d'un troisième ouvrage de franchissement de la Loire, à 2 ou 3 voies à l'aval immédiat du pont existant.
- la création d'une bretelle d'accès à 2 voies permettant de relier l'A811 au futur pont (périphérique intérieur).
- la création d'une bretelle directe d'accès entre le Boulevard de la prairie de Mauves et le nouveau pont.
- la création d'une bande d'arrêt d'urgence sur l'actuelle piste cyclable transférée sur le nouvel ouvrage.

Il est observé que toutes ces constantes concernent le sens de circulation Nord-Sud et ont donc pour unique objectif le désengorgement de Nantes.

Les variantes du projet :

5 variantes sont proposées.

La variante la plus à même de fluidifier le trafic semble la variante 2 bis : trois voies nouvelles de circulation seraient créées sur le nouveau pont, deux permettant de rejoindre directement la RN 249 (en direction de Poitiers), la troisième permettant de rejoindre le périphérique sud, en plus des voies existantes qui seraient maintenues. (Les trois nouvelles voies sont ainsi dédiées à la circulation Nord-Sud).

En outre, dans cette version 2 bis serait prévu un aménagement à 2 voies, sur une courte distance, de l'entrée de la RN 249 sur le périphérique extérieur. Il s'agit là du seul aménagement susceptible d'améliorer de façon très marginale (selon les auteurs du document) la circulation dans le sens Sud-Nord.

L'étude de cette variante permet de fixer les enjeux financiers : la variante 2 bis est chiffrée à 117 M€ dont 17 M€ pour l'unique aménagement Sud-Nord.

L'objectif de limiter la pollution et les encombrements au niveau du périphérique Nantais paraît légitime. Pour autant il semble que cet important projet délaisse de trop les problèmes rencontrés par les habitants du sud Loire.

Dans ces conditions, les élus de la majorité du conseil municipal de Saint-Sébastien-sur-Loire, à l'unanimité :

- préconisent le schéma 2bis, ou à défaut la 3bis,
- regrettent globalement le manque de prise en compte des problèmes de mobilité des habitants du sud Loire.

**Observation n°231 (Web)**

Par Pierre DROUET

Déposée le 18 décembre 2021 à 09h28

Bonjour,

avant tout merci pour la qualité de la concertation et des documents partagés.

Résidant sur Basse Goulaine, j'emprunte régulièrement le pont de Bellevue en voiture (Basse Goulaine <=> Carquefou, Basse Goulaine <=> Angers) mais également en vélo. Concernant l'usage du vélo, il est important d'améliorer les accès et pistes cyclables (ce qui semble être le cas sur les différentes simulations que j'ai aperçu).

En revanche, sauf erreur de ma part, je n'ai pas vu de voies de circulations prioritaires pour les transports en communs et le covoiturage. Ces aménagements seront ils prévus ? afin de diminuer l'autosolisme.

Vous remerciant par avance.

Bien cordialement.

**Observation n°230 (Web)**

Anonyme

Déposée le 17 décembre 2021 à 22h04

Bonjour, le choix de la solution 2bis me parait plus judicieux. Encore est il qu'elle me parait légère pour le trafic venant du sud vers le nord sur le périphérique extérieur qui occasionne régulièrement des bouchons avec l'arrivée constante des véhicules par la porte du vignoble.

Je constate beaucoup de cafouillages de véhicules venant du sud sur le périphérique extérieur au niveau du pont de Bellevue souhaitant rejoindre Carquefou, gênée par le flux de véhicules venant de la porte du vignoble. Cette zone est actuellement dangereuse et provoque régulièrement des accrochages.

**Observation n°229 (Web)**

Par Séverine GAGNOL

Déposée le 17 décembre 2021 à 18h54

Veuillez trouver ci-joint la contribution de Voies navigables de France à la concertation publique sur l'aménagement du complexe de Bellevue.



Direction  
territoriale  
Bassin  
de la Seine  
Unité Territoriale  
Loire

Nantes, le 17 décembre 2021

Madame la directrice de la  
DREAL des Pays de la Loire

**Objet : Concertation publique sur l'aménagement du périphérique nantais dans le secteur de Bellevue**

Affaire suivie par Séverine Gagnol  
Tel : 02 40 67 26 01 – courriel : severine.gagnol@vnf.fr



Madame la Directrice,

Vous menez actuellement une phase de concertation publique sur le projet d'aménagement du périphérique nantais, dans le secteur de Bellevue, comprenant notamment le triplement du pont qui franchit la Loire.

Je vous remercie de m'avoir invitée à participer à la réunion publique qui a eut lieu à Sainte-Luce-sur-Loire le 10 décembre dernier. J'ai pu, à cette occasion, prendre conscience de l'ampleur du chantier qui sera nécessaire pour mener à bien ce projet. C'est à ce sujet que je souhaite vous suggérer d'intégrer des mouillages dans vos études, un mouillage fluvial dans la logistique du futur chantier.

Voies navigables de France travaille actuellement étroitement avec Nantes Métropole (NM) pour relancer le transport fluvial de marchandises dans l'optique d'une desserte par la Loire du territoire métropolitain notamment dans sa centralité. VNF accompagne d'ailleurs NM dans la fluvialisation du futur chantier du pont Anne de Bretagne. Des actions devraient également prochainement être mises en œuvre dans le cadre du Pacte Logistique de la métropole nantaise.

Le transport fluvial démontre en effet aujourd'hui dans un nombre toujours plus important de villes et de métropoles, sa capacité à répondre aux enjeux d'une logistique urbaine renouée, durable et efficace, qui limite les nuisances pour la collectivité : les travaux en cours du Grand Paris Express, du prolongement de la ligne E du RER (projet EOLE) ou encore ceux du futur village des athlètes dans le cadre des JO 2024 en région parisienne, la logistique fluviale de certaines activités dans les métropoles de Lyon, Strasbourg ou encore de Toulouse sont autant d'exemples de valorisation des atouts, notamment environnementaux, du transport fluvial.

Le futur chantier du périphérique à Bellevue sera réalisé sous exploitation. Sa logistique devra donc être pensée pour impacter le moins possible la circulation, ainsi que les riverains. Pour ce chantier situé de fait « bord à bord à eau », l'usage du fluvial constitue donc un atout majeur pour l'évacuation des déblais, l'acheminement d'engins et matériaux, voire de tabliers tout ou

partie pré-fabriqués. En 2010 par exemple, le tablier du pont Tiberly est arrivé sur site par la Loire, avec l'assistance des services de VNF (voir photo ci-dessous).

Mon équipe et moi-même nous tenons à votre disposition pour vous aider à tirer le plus grand parti possible d'un report modal fluvial pour les travaux d'aménagement du périphérique.

En restant à votre disposition, je vous prie d'agréer, Madame la Directrice, l'expression de ma considération la plus distinguée.

La cheffe de l'unité territoriale d'itéraire

Séverine Gagnol



Mai 2010 - Acheminement fluvial du tablier pré-fabrique du pont Tiberly à Nantes

10 Boulevard Gaston Siephart BP 53606 - 44036 Nantes cedex 1  
T : +33 (0)2 40 67 26 01 - F : +33 (0)2 40 67 23 06 - www.vnf.fr - www.bassindealseine.vnf.fr

Rattachement public de l'Etat à caractère administratif  
adresse : 4211-1 du code des transports l'acheminement public PR 59 130 017 791  
SIRET : 130 017 791 00033. Clé unique nationale Agent économique de l'Etat inscrit à la DRIEP de la France et de Paris  
n° 10071 1300 0021000208 17. (NAN) P418 1257 1130 3000 0010 0008 417. SIC : 7999 (P418)

### **Observation n°228 (Web)**

Par Paul QUILLIOU

Déposée le 17 décembre 2021 à 18h17

Bonjour,

En procédant par élimination, il me semble que les variantes 3 et 3 bis présentent un gros inconvénient en matière de sécurité routière en raison du maintien de la sortie actuelle vers la RN 249 notamment et ce pour les usagers se dirigeant vers la Divatte. Ces usagers vont devoir sur une courte distance s'insérer sur la voie nouvelle par la gauche. Or, sur cette nouvelle voie, les usagers de la RN249 seront en forte accélération,

En ce qui concerne la variante 2 bis, l'arrivée à 2 voies sur le périphérique extérieur ne me semble pas présenter beaucoup d'intérêt. La situation actuelle contribue à un fort ralentissement avant l'arrivée sur le périphérique ce qui est intéressant pour la sécurité des usagers; par ailleurs, je n'ai jamais vu de gros problèmes dans ce sens de circulation.

De ce fait, la solution 2 me paraît être la meilleure à condition que soit pris en compte un point que je n'ai pas vu évoqué dans le dossier: il conviendra de s'assurer que la double insertion sur le périphérique sud ne conduise pas à générer un bouchon à l'aval de ce nouvel échangeur.

### **Observation n°227 (Web)**

Par Luc St Yo

Déposée le 17 décembre 2021 à 18h02

Le moins que l'on puisse dire est que ce projet d'amélioration du fonctionnement du périphérique à Belle-Vue est très attendu par les usagers qui franchissent la Loire sur ce secteur quotidiennement. La situation s'est considérablement dégradée ces dernières années et ne devrait pas s'améliorer notamment du fait du réaménagement de la porte de Gesvre qui va, du fait de la suppression des bouchons sur ce secteur, faire monter la pression sur Belle-Vue. Il ne faut donc pas jouer petit bras dans le cadre de ce projet et viser le plus plutôt que le moins. Les variantes 2 bis et 3 bis semblent être les plus adaptées de mon point de vue avec une préférence pour la solution 2bis qui permet un accès plus lisible à la Divatte par les usagers en provenance de la Beaujoire. Elles permettent aussi de résoudre, au moins partiellement, le problème de bouchons en provenance de Cholet, c'est derniers n'étant pas moins importants que ceux constatés dans le sens Nord-Sud. Bravo pour la qualité des présentations et les vidéos qui permettent de mieux comprendre le fonctionnement des aménagements

### **Observation n°226 (Web)**

Anonyme

Déposée le 16 décembre 2021 à 20h33

Je trouve que l'insertion pour rejoindre la 2x2 voies vers Poitiers depuis le périphérique Est est plus pertinente après le pont de Bellevue que avant c'est à dire à l'emplacement actuel.

Le fait d'insérer le trafic en provenance de l'A811 et de la Prairie de Mauves uniquement après le pont de Bellevue et la porte du vignoble est une très bonne idée. (Je suis un simple usager quotidien du pont de Bellevue)

### **Observation n°225 (Web)**

Anonyme

Déposée le 16 décembre 2021 à 14h18

Depuis 30 ans je franchis le pont de Bellevue le matin et le soir. Pendant 20 ans de la RN249 vers le périphérique Est (extérieur) et retour le soir et depuis 10 ans de la RN249 vers l'A811 et retour le soir.

Je pense que la variante 2bis sera la plus efficace mais surtout pas la 3. Pour autant, aucune des solutions ne règle le problème de la sortie du périphérique extérieur vers l'A811 le matin, où les véhicules sont à l'arrêt sur le pont à cause d'une fluidité ralentie liée à la présence du rond point pour accéder au centre de Nantes, à une hésitation quant à la direction et au fait qu'il n'y a qu'une seule voie. Donc pour avoir les félicitations des Ligériens il faut améliorer la variante 2 bis en ce sens. Sinon ce ne sera que des critiques.

### **Observation n°224 (Web)**

Par Damien PELE

Déposée le 16 décembre 2021 à 13h46

Il faudrait se poser la question du "pourquoi avons-nous besoin d'agrandir le pont". Ce projet ne va pas dans le sens d'une réduction de l'utilisation de la voiture et va même provoquer l'inverse.

En s'intéressant à l'histoire de ce pont, on remarque qu'il a déjà été agrandi (1990) après sa construction (1970). Ce qui était compréhensible de part l'augmentation de la population dans l'agglomération et le "tout voiture". En revanche aujourd'hui, même si la population continue d'augmenter, les moyens de se déplacer doivent s'orienter vers une diminution de l'utilisation de la voiture.

Une nouvelle piste cyclable est importante et nécessaire, mais il y a ensuite un pb de continuité de piste cyclable entre la porte d'Anjou et la porte de ste Luce.

### **Observation n°223 (Web)**

Par Patrick NEVEU

Déposée le 16 décembre 2021 à 11h45

Bonjour,

Utilisateur habituel de la N249 pour rejoindre le périphérique Est, l'aménagement du complexe de Bellevue doit répondre aux besoins actuels et surtout futurs qui devront couvrir l'augmentation des flux résultant d'un accroissement des populations en 2ème et 3ème couronnes Sud Est. Il me semble indispensable de prévoir les aménagements suivants pour plus de fluidité :

- 1) sens N249 vers périphérique Est : entrée à 2 voies
- 2) sens périphérique Est vers N249 : sortie à 2 voies

Cordialement

### **Observation n°222 (Web)**

Anonyme

Déposée le 15 décembre 2021 à 22h44

Les solutions V2Bis et V3bis semblent les plus pertinentes pour désengorger le trafic venant de la N249 vers l'A811.

### **Observation n°221 (Web)**

Anonyme

Déposée le 15 décembre 2021 à 22h05

\*Bonjour.

\*Après avoir attentivement regardé les différentes versions du projet d'agrandissement du pont de \*Bellevue, J'ai trouvé que les transports en commun étaient peu évoqué. Il serait par exemple \*intéressant de réserver une voie pour une hypothétique fusion entre les lignes TAN 60 et 80 afin de \*créer de nouveaux franchissements nord - sud et permettre une liaison Vertou - Carquefou. Cela \*pourrait contribuer à désengorger ledit pont.

\*En espérant que ma doléance sera entendue.

\*Bonne journée.

### **Observation n°220 (Web)**

Par Franck Patarin

Déposée le 15 décembre 2021 à 21h16

Bonjour,

J'emprunte régulièrement le pont de Bellevue en allant travailler : Boulevard de la prairie de Mauves, Pont de Bellevue, puis direction le vignoble le matin (RN249), le soir en sens inverse.

Le projet est une bonne chose, la circulation aux environs du pont de Bellevue étant, aux heures de pointe, absolument catastrophique.

Il y a notamment plusieurs kilomètres d'embouteillage en provenance du vignoble le matin (RN249). Le fait de ne pas prévoir l'élargissement du pont coté périphérique extérieur ne résoudra en rien ce problème.

Il aurait fallu doubler le pont, quitte à créer des "HOV lanes", comme cela se pratique aux USA ( files d'autoroute réservées aux véhicules avec au moins 2 personnes à l'intérieur et aux transports en commun).

Par ailleurs, le boulevard de la prairie de Mauves est de plus en plus encombré, même en circulant dans le bon sens (en sortant de Nantes le matin). Ceci étant dû aux ronds-points de la porte d'Anjou qui créent d'autres embouteillages.

Je regrette que ne soit pas prévu la suppression de ces ronds-points au niveau de la porte d'Anjou ainsi que ceux de la porte du Vignoble. Il aurait fallu prévoir de véritables échangeurs façon "stacks", avec plusieurs niveaux de voierie, comme c'est de plus en plus fréquent aux Etats-Unis qui évitent de trop ralentir la circulation et d'absorber plus de véhicules.

Voilà les remarques que m'inspire ce projet qui ne résoudra que très partiellement les problèmes existants depuis de nombreuses années sur ce site.

Franck Patarin

### **Observation n°219 (Web)**

Par Ludovic Lenoir

Déposée le 15 décembre 2021 à 18h58

Bonjour,

Pratiquant à multiples reprises par jour ce secteur routier depuis de nombreuses années ( chauffeurs PL Dans le TP depuis 25ans et habitants le secteur depuis 28 ans ) , le système d'échangeur que vous oeuvré devrait en partie fonctionné si'on attend pas 20 ans ! ( vous savez comme le périphérique extérieur qu'on attend toujours ! ) .

Et j ai vraiment envie de y croire.

EN Retour il y a mon avis en gros point noir ! J arrive pas a croire que vous allez garder ce rond point celui qui ce trouve apres la total périphérique extérieur en direction de Cholet qui es la cause de nombreuses accrochage au tamponnage comme vous voulez ! Mes depuis sa création ces devenu très accidentogene du au bouchon créé au heures de pointe ! De plus tu sort du 4x4 voue pour rentrer sur une 4x4 voie et on te fou un giratoire ! Rassuré moi ces pour faire marcher lesassurances ??????? , si ces pour de servir la divatte au tant que les véhicules rattrape la route de la vallée beaucoup moins dangereuse pour la même destination. ..et je suis concellois.

Merci à vous

**Observation n°218 (Web)**

Par Audrey Pernis

Déposée le 15 décembre 2021 à 09h29

De mon point de vue c'est une erreur historique d'accroître la capacité à circuler en voiture aux abords d'une grande métropole. Cela favorise l'étalement urbain, génère du trafic induit, favorise donc l'apparition de bouchons à moyen terme, ce qui pérennise la situation de précarité mentale des personnes enfermées dans leur voiture.

L'argent public pourrait-il être investi dans la mobilité durable, plutôt ?

**Observation n°217 (Web)**

Anonyme

Déposée le 14 décembre 2021 à 18h59

Bonjour

Il ne reste plus que 8 jours et depuis hier nous n'avons plus accès aux pièces jointes des différentes contributions!

**Observation n°216 (Web)**

Par Ghislain Smal

Déposée le 14 décembre 2021 à 14h49

Bonjour

Pour résoudre les ralentissements et les bouchons du périphérique nantais, pourquoi ne pas essayer de passer tout le périphérique à 80km/h même le pont de Cheviré ainsi qu'au niveau de la Beaujoire, ça éviterait les coups de frein liés aux radars et donc de provoquer ralentissements et bouchons et donc, de fait la pollution et les nuisances sonores, la vitesse constante à mon avis fluidifiera le flot de véhicules. A tester non ?

**Observation n°215 (Web)**

Par Charlotte NICAISE

Déposée le 14 décembre 2021 à 14h00

Bonjour

Après avoir étudié les schémas je trouve que la variante 2bis est la plus logique car c'est la seule des variantes qui prend un peu en compte le problème du trafic dans le sens route du vignoble/périphérique nantais.

Toutes les autres options ne travaillent que le sens nord/sud et pas le sens sud/nord qui lui aussi pose soucis le matin.

A voir si les distances sont suffisantes pour permettre à tous de se mettre sur la bonne voie en sécurité.

### **Observation n°214 (Email)**

Par Yves Bourse

Déposée le 13 décembre 2021 à 11h53

Bonjour,

Merci d'avoir porté à notre connaissance le dossier de concertation en vue de l'amélioration de l'échangeur de Bellevue.

Les propositions sont intéressantes et la variante 3 bis intègre l'ensemble des moyens permettant d'aboutir à une solution optimale. Son coût est forcément le plus élevé ; c'est sans doute le prix à payer pour avoir à remettre une nouvelle fois cet ouvrage sur le métier en évitant les mauvais choix des années 90.

Est-il besoin de souligner l'ardente nécessité de supprimer les entonnoirs... ; je note en ce sens que l'intérêt des voies d'entrecroisement est désormais mis en évidence.

Je vous remercie de votre attention, avec tous mes encouragements.

Yves H. Bourse

389 rue de Chantermine

La Barre

44470 Mauves sur Loire

### **Observation n°213 (Email)**

Par Anne CLAUDE

Déposée le 13 décembre 2021 à 10h36

Bonjour,

Dans ce projet, avez-vous, un seul instant, pensé à l'impact écologique, à la nuisance sonore notamment, à la pollution atmosphérique qui va augmenter fortement QUE VONT SUBIR LES HABITANTS DU VILLAGE DE BELLEVUE ?

Nous sommes déjà confrontés à toutes ces nuisances depuis plusieurs années : on peut se faire peur avec ce type de projet qui va vraiment à contre-courant de notre système qui se veut plus écologique.

Contrairement à ce qu'indique, aujourd'hui, la Ville de Sainte Luce sur Loire sur sa page d'accueil "Bellevue, un village en bord de Loire : C'est un petit coin de paradis, à deux pas de Nantes et de son périphérique".

Je vous confirme que ce n'est plus un "Coin de Paradis", en fonction du sens du vent (Sud), il est difficile de travailler les fenêtres ouvertes, tellement le bruit des voitures et l'odeur d'essence sont insupportables.

Il va falloir prévoir des systèmes, des murs ANTI-BRUIITS, en amont du Pont de Bellevue, côté SUD, le bruit provient des échangeurs et de l'accès de la Route de Cholet notamment.

J'invite tous les ingénieurs, les penseurs, en fait toutes les personnes qui réfléchissent à la création de ce nouveau pont à venir passer une journée et une nuit dans un jardin sur la promenade de Bellevue quand les vents sont SUD-OUEST pour qu'ils puissent se rendre compte de la situation aujourd'hui et de l'impact que pourra avoir ce nouveau projet pour notre soit-disant "PETIT COIN DE PARADIS !

Anne CLAUDE

### **Observation n°212 (Web)**

Par Enzo Laroche

Déposée le 14 décembre 2021 à 10h14

Ça va être génial une bidirectionnelle de 3m par grand vent ! Un festival de collisions frontales de cyclistes !

Merci aux bons princes d'avoir prévu le minimum légal sur un axe de transit majeur.

A vomir.

### **Observation n°211 (Web)**

Anonyme

Déposée le 14 décembre 2021 à 08h35

Il faut faire plus de place aux usagers faibles : vélo , piétons. Le tout voiture n'est pas la solution !

### **Observation n°210 (Web)**

Par Damien Le Roux

Déposée le 13 décembre 2021 à 22h57

Afin de garantir le développement des mobilités douces il semble normal d'attendre une piste cyclable et un cheminement piéton dignes de ce nom, sécurisés, conforme aux bonnes pratiques et aux attentes des acteurs du secteur, soit plus large que 3m en bi directionnel partagé avec les piétons ou sans chemin piétonnier

### **Observation n°209 (Web)**

Par claire le goff

Déposée le 13 décembre 2021 à 21h42

Bonjour, je suis inquiète du projet de transformation de la piste cyclable en voie de bus. Actuellement celle ci après avoir passée le pont , passe devant le mur anti bruit derrière les jardins de la rue des roches et descend rejoindre la rue de la loire.

j'ai posé la question le soir de la réunion du 10 décembre s'il était envisagé sérieusement de faire cela et donc d'ajouter une voie supplémentaire de circulation..... en dehors du mur anti-bruit donc.

Je me suis sentie bête car les gens de la DREAL m'ont assuré que non..... et bien SI ! je suis retournée voir les doc de la présentation du projet et il est bien question d'élargir l'emprise de la piste cyclable pour permettre aux bus, car, co-voiturage de passer derrière les jardins en dehors de la protection du mur anti-bruit.

Je suis contre cet aménagement qui va pourrir un peu plus notre cadre de vie.

ET je remarque en passant qu'il y a une voie de bus prévue dans le sens sud-nord mais pas nord-sud ?? une piste cyclable noyée dans la circulation avec un grand flou au niveau des ronds points coté porte d'anjou (trop bien pour les poumons des cyclistes) et pas de trajet piéton.

Donc un grand et cher projet tout au service de la voiture. un projet d'AVENIR !!

Lors de cette réunion nous avons eu beaucoup de paroles rassurantes a coup de modélisation , d'ambiance sonore, d'objectif de ne pas faire plus de bruit ni plus de pollution (mais surtout pas de faire moins, ce n'est pas dans la réglementation sic!)

Ces messieurs/dame oublient que nous avons déjà eu un projet de "complexe de Bellevue" il y a 20 ans super modélisé aussi et on nous promettait, nous rassurait....tout comme aujourd'hui..... on voit le résultat 20 plus tard

Sur le site [www.pont-belleuve.fr](http://www.pont-belleuve.fr)  
dans l'onglet Document de présentation – fiche N°4 concernant les transports en commun et le co-voiturage



Cette voie serait aménagée pour le passage des bus ce qui nécessite un « petit » élargissement de l'actuelle piste cyclable mais un gros remblais car le poids des véhicules sera très différent.

Il est déjà envisagé que cette voie serve au co-voiturage

Du coup devant le mur anti-bruit il y a projet de passer une route ouverte aux bus, cars, co-voiturage, taxis, ambulances.....

### Transports en Commun et covoiturage

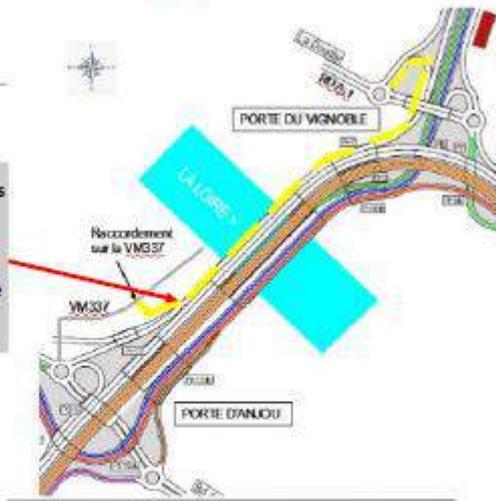
- Porte du Vignoble – Porte d'Anjou – Sens Sud/Nord



Direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de l'équipement

Actuelle piste cyclable passant derrière les jardins de la rue des roches  
Juste DEVANT le mur anti-bruit

Projet de la transformer en voie de bus et co-voiturage !!



## Observation n°208 (Web)

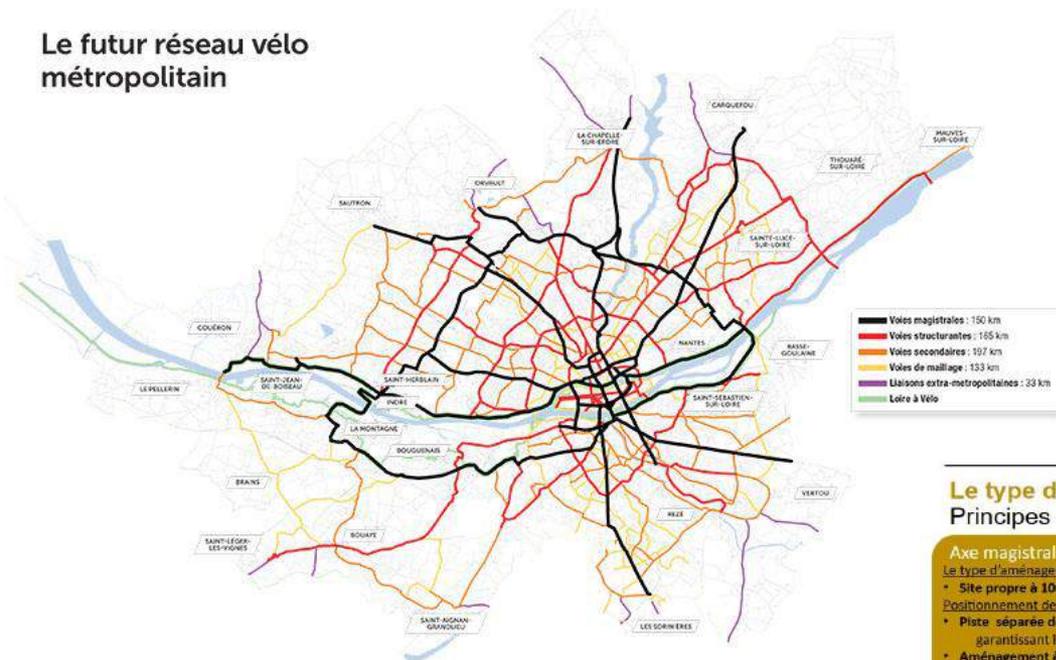
Par Baptiste Dixneuf

Déposée le 13 décembre 2021 à 21h26

Le projet d'élargissement du pont de Bellevue prévoit une piste cyclable bidirectionnelle de seulement 3 mètres de large (soit le « plancher » et non le « standard » du référentiel de Nantes Métropole) et aucun cheminement piéton.

Le pont de Bellevue est une "voie magistrale" du futur réseau vélo métropolitain, merci de prévoir en conséquence l'équipement nécessaire.

## Le futur réseau vélo métropolitain



### Le type d'aménagement : traduction opérationnelle

#### Principes de traitement en section courante

#### Axe magistral

Le type d'aménagement

- Site propre à 100% en recherchant avant tout le principe des pistes monodirectionnelles

Positionnement de l'aménagement

- Piste séparée des autres fonctions par un dispositif physique le plus large possible garantissant la sécurité des cyclistes et l'absence de conflit avec les autres modes.
- Aménagement à niveau de chaussée, à mi-niveau ou dénivelé (14 cm par exemple)
- Piste à niveau de trottoir contiguë aux cheminements piétons, possible en situation contrainte (ex: sur ou sous ouvrage d'art) ou dans un contexte particulier (ex: espaces à dominante piétonne) avec revêtements cycle / piéton différenciés et délimitation texturée et visuelle, dans le respect des largeurs plancher (voir ci-contre)
- Piste bidirectionnelle centrale possible si voies apaisées de part et d'autres et en absence ou en présence très limitée de flux piétons sécants (commerces, établissements scolaires,...).
- Continuité du revêtement différencié.

#### Axe structurant

Le type d'aménagement

- Site propre à privilégier en recherchant avant tout le principe des pistes monodirectionnelles

- Part d'alternative acceptable sur des longueurs limitées

Positionnement de l'aménagement

- Piste séparée des autres fonctions par un dispositif physique le plus large possible à privilégier
- Aménagement à niveau de chaussée, à mi-niveau ou dénivelé (14 cm par exemple)
- Piste à niveau de trottoir contiguë aux cheminements piétons acceptable ponctuellement avec revêtements cycle / piéton différenciés et délimitation texturée et visuelle possible, dans le respect des largeurs plancher (voir ci-contre)
- Piste bidirectionnelle centrale possible si voies apaisées de part et d'autres et en absence ou en présence très limitée de flux piétons sécants (commerces, établissements scolaires, ...).
- Continuité du revêtement différencié.



#### Largeurs d'aménagement à respecter

Pistes monodirectionnelles

- Plancher : 2.00 m
- Standard : 2.50 m

Pistes bidirectionnelles

- Plancher : 3.00 m
- Standard : 4.00 m

Le type d'aménagement



### **Observation n°207 (Web)**

Par Dimitri Suacot

Déposée le 13 décembre 2021 à 20h52

Bonjour, dans le document 3 il est indiqué que la voie cyclable bidirectionnelle sera d'une largeur de 3m. Cette largeur représente le seuil plancher minimum d'aménagement ; pour une voie qui se veut magistrale dans les plans d'un nouvel aménagement, il est très étonnant pour tel projet que le seuil standard, sous entendu réellement adapté, qui est de 4m, ne soit pas retenu.

Le report modal vers une mobilité active tel que le vélo ne se fait pas sans aménagement de qualité, ce qui doit avoir pour bénéfice la réduction des motorisés et donc correspondant à l'objectif d'amélioration du trafic sur cette zone.

En espérant que ce commentaire sera porté à la connaissance des décideurs.

Cordialement, Dimitri Suacot.

### **Observation n°206 (Web)**

Par Gautier de Saint Martin Lacaze

Déposée le 13 décembre 2021 à 20h21

J'ai plusieurs remarques vis-à-vis de l'aménagement prévu pour les mobilités actives.

- Où est prévu l'aménagement pour les piétons ? La tendance actuelle à l'augmentation des usagers de la bicyclette et à la marche / course à pied fait qu'il ne me paraît pas opportun de mélanger les usagers des différents mode sur une même voie de circulation.

- La largeur de la double piste cyclable me paraît trop réduite. Elle correspond effectivement aux plancher de ce type d'aménagement comme lu dans le Référentiel d'Aménagements Cyclables. Néanmoins cela ne semble pas en adéquation avec le caractère de "voies magistrales" comme indiqué ici :

<https://metropole.nantes.fr/actualites/2021/institutions/conseil-metropolitain-12-02-21/velometropolitain>

Il me semble opportun d'avoir une largeur de 4,00 m pour la bidirectionnelle permettant ainsi de garantir aux cyclistes des dépassements aisés. Le projet actuel n'ayant pas de voies piétonnes, il m'apparaît que la largeur de 3,00m sera bien insuffisante pour permettre la traversée en toute sécurité pour les piétons et les cyclistes notamment lors de la période estivale.

Je vous remercie par avance pour la lecture de mes observations.

### **Observation n°205 (Web)**

Par Jean Michel Guiheneuf

Déposée le 13 décembre 2021 à 20h03

Bonjour

RISQUE INONDATION

Suite à la réunion publique dans le cadre de la concertation du vendredi 10 décembre à sainte luce sur Loire, je tenais à vous apporter quelques précisions.

Sur votre site :Documents de présentations-Sujet fosse de surcreusement:

Dans le document , entretien courant de la fosse, il est indiqué que la DIRouest à fait une intervention en octobre 2020 pour du débroussaillage et broyage pour un coût de 50 K€ TTC,et une fréquence d'entretien de 5 ans.

Effectivement la suppression totale des végétaux, de nombreux arbres en particulier, a été effectué , mais cela concerne un talus(au minimum 300 mètres linéaire) qui n'avait aucune incidence sur le risque d'inondation, sauf peut être à la hauteur du PH 12, mais comme il reste des végétaux dans la prairie , cela ne changera rien au risque de surcharge en eau.

Par contre à l'entrée du village , rue des roches , en amont du pont , aucun entretien n'a été effectué depuis sa création( voir photos)Aujourd'hui l"évacuateur de crue ne fonctionnera pas comme prévu , et les maisons à proximité risque de se trouver rapidement inondées.

Cordialement

Documents joints à l'observation n°205 (Web)



### **Observation n°204 (Web)**

Par PIERRE FORET

Déposée le 13 décembre 2021 à 18h17

Habitant Nantes Métropole depuis plusieurs années, je constate que le trafic routier ne diminue pas. Cela est dommageable à la fois pour notre santé (pollution de l'air et sonore) et le climat (1er secteur émetteur de gaz à effet de serre).

Je considère ce projet d'aménagement du pont de Bellevue d'un autre temps, car nous connaissons les impacts négatifs du trafic routier sur le plan sanitaire et climatique, et donc sur notre qualité de vie.

Ayant régulièrement à emprunter le pont de Bellevue dans le cadre de mes déplacements professionnels, je considère que les priorités devraient être les suivantes :

- une meilleure desserte ferroviaire via un RER métropolitain, améliorant les connexions entre les villes de la Métropole et du département,
- l'augmentation des lignes de bus alimentant le périurbain,
- l'aménagement des axes cyclables avant et après le pont,
- le développement du covoiturage.

Pour résumer, je suis contre la construction d'un nouveau pont, il ne fera en réalité qu'augmenter le trafic routier, des alternatives existent.

### **Observation n°203 (Web)**

Par VINCENT GIRAUDET

Déposée le 13 décembre 2021 à 17h37

Bonjour, je n'ai pas vu de proposition pour la sortie de Nantes (Prairie de Mauves) vers Paris ou vers le pont de Bellevue.

### **Observation n°202 (Web)**

Par Nicolas Bugel

Déposée le 13 décembre 2021 à 14h39

Est-ce le moment de dépenser énormément d'argent public pour favoriser le trafic routier individuel et donc à terme accroître ce trafic ? Pourquoi ne pas réserver cet argent à des investissements permettant de renforcer de manière conséquente l'offre de transports en communs et créer une véritable alternatives aux véhicules individuels : création d'une véritable boucle inter-urbaine de transports collectifs et, de nouveaux parking relais. L'offre du "toujours plus d'infrastructure routières" a toujours mené à "toujours plus de voitures". Même quand ils seront électriques ou à l'hydrogène (dans longtemps), on ne peut continuer à augmenter le nombre de voies réservées aux voitures au détriment du reste. L'espace public est rare. Voulons-nous vraiment une ville avec des milliers et des milliers de véhicules en circulation (ou en stationnement) dans les rues de la métropole ? Il faut anticiper pour créer la métropole du future.

### **Observation n°201 (Web)**

Par olivier jarret

Déposée le 13 décembre 2021 à 13h13

Bonjour,

J'emprunte le pont de Bellevue tous les jours entre la porte de Saint-Luce et Cholet.

Les saturations sont très importantes en heure de pointe.

A la lecture du dossier de synthèse, il apparaît que l'aménagement de la RN249, depuis Cholet, n'est pas un invariant du projet.

Effectivement, cette perspective ne semble pas commun à toutes les variantes.

Je pense que vous faites une erreur car les remontées de files sont très significatives sur la RN249... et votre aménagement, amputé de ces aménagements, ne serait que partiel.

Par ailleurs, au sein des variantes 2 bis et 3 bis, une meilleure fluidité pourrait être trouvée par la réalisation d'une voie complémentaire, au Nord du Pont de Bellevue.

Effectivement, cette offre complémentaire permettrait de limiter les interfaces entre les usagers souhaitant rejoindre l'A811 depuis le périphérique intérieur et les automobilistes souhaitant s'insérer sur le périphérique intérieur depuis la RN249 réaménagée.

A votre disposition pour en discuter.

### **Observation n°200 (Web)**

Par Mathieu Guiheneuf

Déposée le 13 décembre 2021 à 12h55

Bonjour,

En complément de mon observation d'hier veuillez trouver ci dessous l'avis de Mr Frédéric Héran, économiste des transports et urbaniste à l'Université de Lille ( avec son autorisation):

"Merci de m'informer de ce projet. Une fois de plus, l'étude ne tient pas compte du trafic induit, ce qui est contraire aux recommandations de l'Autorité environnementale (pour les références, voir l'article original paru sur le site de The Conversation). Deux conséquences :

– Si l'on tient compte du trafic induit, alors le projet augmente les émissions de gaz à effet de serre (et toutes les autres nuisances), et non les réduit comme le prétend le dossier de synthèse. C'est donc un projet climaticide.

– A cause de ce trafic induit, la congestion ne sera réduite qu'à court terme, elle reviendra plus tard, sans doute à d'autres endroits du périphérique. C'est donc un projet inefficace à long terme.

Pour supprimer la congestion sur le pont tout en évitant tout trafic induit, il faudrait réduire la capacité du périphérique (et des voies rapides qui y mènent) en amont du pont et non agrandir la capacité du pont. "

Le projet de construction du pont de Bellevue-périphérique nantais ne prend pas en compte "les trafics induits (...) ni les reports modaux possibles" et n'est donc pas conforme aux recommandations de l'AE "autorité de l'État compétente en matière d'environnement". S'il le faisait, les résultats seraient carrément inverses : hausse (et non pas baisse) "de nombreux impacts comme le bruit, la pollution atmosphérique ou [surtout] les émissions de gaz à effet de serre".

Dans son note sur les projets d'infrastructures des transport routières, l'autorité environnementale déplore page 3:

"Les études de trafic sont très importantes car elles alimentent la justification du projet et conditionnent le calcul de nombreux impacts comme le bruit, la pollution atmosphérique ou les émissions de gaz à effet de serre. Or, leurs résultats sont présentés de manière trop succincte et les études elles-mêmes ne prennent presque jamais en compte les trafics induits par la création ou la transformation de l'infrastructure, ni les reports modaux possibles."

[http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/190206\\_-\\_note\\_infrastructures\\_routieres\\_-\\_delibere\\_cle7d21bf.pdf](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/190206_-_note_infrastructures_routieres_-_delibere_cle7d21bf.pdf)

Merci de prendre en compte cette contribution,

Cordialement,,

### **Observation n°199 (Web)**

Anonyme

Déposée le 13 décembre 2021 à 10h18

Bonjour,

Dans ce projet, avez-vous, un seul instant, pensé à l'impact écologique, à la nuisance sonore notamment, à la pollution atmosphérique qui va augmenter fortement QUE VONT SUBIR LES HABITANTS DU VILLAGE DE BELLEVUE ?

Nous sommes déjà confrontés à toutes ces nuisances depuis plusieurs années : on peut se faire peur avec ce type de projet qui va vraiment à contre-courant de notre système qui se veut plus écologique.

Contrairement à ce qu'indique, aujourd'hui, la Ville de Sainte Luce sur Loire sur sa page d'accueil "Bellevue, un village en bord de Loire : C'est un petit coin de paradis, à deux pas de Nantes et de son périphérique".

Je vous confirme que ce n'est plus un "Coin de Paradis", en fonction du sens du vent (Sud), il est difficile de travailler les fenêtres ouvertes, tellement le bruit des voitures et l'odeur d'essence sont insupportables.

Il va falloir prévoir des systèmes, des murs ANTI-BRUIITS, en amont du Pont de Bellevue, côté SUD, le bruit provient des échangeurs et de l'accès de la Route de Cholet notamment.

J'invite tous les ingénieurs, les penseurs, en fait toutes les personnes qui réfléchissent à la création de ce nouveau pont à venir passer une journée et une nuit dans un jardin sur la promenade de Bellevue quand les vents sont SUD-OUEST pour qu'ils puissent se rendre compte de la situation aujourd'hui et de l'impact que pourra avoir ce nouveau projet pour notre soit-disant "PETIT COIN DE PARADIS !

### **Observation n°198 (Web)**

Par alain keroyant

Déposée le 12 décembre 2021 à 20h57

Bonjour,

Je me suis intéressé sur les 2 projections variante 2 (bis) 3(bis), pourquoi n'y a t'il aucun projet en ce qui concerne le franchissement du pont, sur une voie réservée ,par une navette de transport en commun , permettant du coup de réduire le nombre de voitures aux heures de pointe, avec une création de parking relais en amont au niveau de la RN 249, ce bus pourrait se greffer ensuite sur le réseau TAN .Connaissez vous le nombre d'étudiants, salariés,,,,qui au lieu de se retrouver dans les embouteillages ou perdre 1h30 de transport en commun pour se rendre à leur université, travail , seraient heureux d'adopter cette proposition , leur permettant de gagner du temps et de l'argent.

## Observation n°197 (Web)

Par mthieu G

Déposée le 12 décembre 2021 à 20h49

Pour ce qui doutent!

Bonjour,

Je me questionne fortement sur les études d'impacts et la pertinence des modélisations, en effet vous trouverez ci dessous des informations sur l'utilité de d'agrandir , d'élargir ou d'ajouter des voies afin de résorber les difficultés de circulation.

La circulation induite a-elle bien été prise en compte comme le recommande l'autorité environnementale dans sa note sur les projets d'infrastructure de transport routières ( lien ci dessous)?

Comment est il possible en 2021 de prévoir de tels travaux sans mettre en priorité des voies réservées au transport en commun/covoiturage/déplacements doux/...(une seule voie sud/nord en option pour l'instant)

Pourquoi des zones de parking co voiturage avec des relais transports en commun ne sont ils pas prévus porte d'Anjou et porte du vignoble afin de permettre des accès sans voiture à Nantes?

Les pistes cyclables doivent être pratiques, et le plus direct possible, les propositions sont trop floues et pas assez détaillées

Comment peux ton faire des modélisation en 2050 sachant les changements majeurs qui nous attendent les prochaines décennies ( fin de la voiture thermique, neutralité carbone ...)

Il me parait indispensable que l'autorité environnementale soit saisie , notamment sur toutes les études d'impact ( bruit, pollution de l'air,crues,impacts environnementaux ...) et surtout sur la non prise en compte du trafic induit

1-L'article complet de Mr Héran dans "Theconversation":

<https://theconversation.com/pourquoi-supprimer-des-autoroutes-peut-reduire-les-embouteillages-171562>

2-Note de l'autorité environnementale:

[http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/190206\\_-\\_note\\_infrastructures\\_routieres\\_-\\_delibere\\_cle7d21bf.pdf](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/190206_-_note_infrastructures_routieres_-_delibere_cle7d21bf.pdf)

3-Modalité des saisines de l'autorité environnementale (Ae):

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/presentation-r169.html>

4-Définition du trafic induit (Wikipédia):

[https://fr.wikipedia.org/wiki/Trafic\\_induit](https://fr.wikipedia.org/wiki/Trafic_induit)

Ce projet où toute la priorité est donnée aux voitures me semble complètement dépassé, et très éloigné des objectifs de lutte contre le changement climatique.

## Observation n°196 (Web)

Anonyme

Déposée le 12 décembre 2021 à 20h45

Je suis commerciale et emprunte le secteur de Bellevue à toutes heures.

Le projet 3bis me parait la meilleure solution pour la fluidité et sécurisation de la circulation à moyen et long terme. Ce serait dommage de devoir refaire des travaux dans qlq années.

Les pistes cyclables doivent être sécurisées et le plus long possible pour être utilisées.

Des murs anti bruit doivent absolument être très efficaces pour préserver la tranquillité des habitants de Bellevue.

Peut être prévoir avec la SEMITAN des transports en communs pour franchir la Loire.

**Observation n°195 (Web)**

Anonyme

Déposée le 12 décembre 2021 à 19h51

J'ai vu les travaux d'agrandissement du pont qui devaient déjà tout résoudre à l'époque. Ce projet va fonctionner encore comme un aspirateur à voitures, appelant toujours plus de trafic, d'étalement urbain et donc un problème sans fin... Avec les accords de Paris, il y a urgence à développer des alternatives durables en transport en commun, en particulier ferroviaire pour les dessertes dans l'aire urbaine nantaise et entre les grandes agglomérations qui utilisent ce pont. Rien n'est fait ou si peu : projet de RER absent, liaison directe Nantes Rennes à l'étude depuis plus de 5 ans, ligne Nantes Poitiers fermée, saturation de la ligne Nantes Angers entre les ter et tgv, Nantes Bordeaux à seulement 3 aller-retours par jour. L'argent public devient rare et il n'est pas possible d'augmenter les impôts déjà élevés. Il ne faut pas faire ce projet et réalouer l'argent à d'autres solutions de déplacements. Si les travaux se font quand même, pourquoi ne pas instaurer un péage ou une éco taxe pour que ceux qui utiliseront beaucoup ces infrastructures routières payent le vrai coût d'usage (sans parler des coûts sur la santé) et non ceux qui font un effort pour limiter leur déplacement automobile. Enfin, dans l'intra périurbaine (zone dense) pourquoi ne pas envisager des franchissements de Loire à taille humaine pour des déplacements de proximité évitant de passer par Bellevue : pont urbain dans le prolongement du boulevard de Doulon avec une place aux bus et transports doux. De même côté Chantenay on pourrait envisager un téléphérique pour désaturer le pont de Cheviré, ce qui aurait un impact indirect sur le report de trafic sur le pont de Bellevue.

Merci,

**Observation n°194 (Web)**

Anonyme

Déposée le 12 décembre 2021 à 17h43

Bonjour,

Habitant de Basse Goulaine aux vallées, j'opté pour le choix 2 bis.

A noter, équiper de murs pare bruits et anticiper le flux de déviation de circulation via les vallées pendant la phase de travaux, à interdire sauf pour les riverains.

Cordialement

R.L

**Observation n°193 (Web)**

Anonyme

Déposée le 12 décembre 2021 à 11h27

Pourquoi pas un Bac comme c'est le cas à Indre, Couëron ? Cela peut concerner tout type de déplacement (vélo, piéton, voiture), il peut être à l'hydrogène et cela ferait moins de bruit et de pollution.

Un échangeur comme à Biais se montre utile mais il faut un bon éclairage pour les motos, vélos...et une signalétique compréhensible car avec la multiplication des voies, on ne s'en sort plus entre feu de tram, de voie vélo, de feu, de priorité à droite.

## Observation n°192 (Web)

Par Marc Lefebvre

Déposée le 11 décembre 2021 à 18h23

« Triplement » du pont de Bellevue  
Contribution du Collectif Transport \*

Peut-on raisonnablement envisager de construire un troisième pont de Bellevue pour la circulation automobile sans interroger d'autres alternatives face à l'implacable logique de ce nouvel espace routier offert à la circulation qui engendrera, parallèlement à une amélioration provisoire du trafic, une nouvelle augmentation des flux motorisés.

Une étude exclusivement centrée sur le trafic auto.

Si les techniciens de la DREAL ont fourni un travail d'analyse détaillé sur le trafic automobile du boulevard périphérique en vue de proposer plusieurs scénarios pour y limiter son lot d'encombrements quotidiens, la question du franchissement amont de la Loire par le réseau urbain n'est que furtivement évoquée dans le dossier d'aménagement du pont de Bellevue. L'offre alternative de transport en commun se cantonne à l'évocation de la traversée prioritaire de différentes portes du périphérique (au demeurant nécessaire) et l'éventualité de l'utilisation de bandes d'arrêt d'urgence, mais sans déclinaisons concrètes.

Une occasion de corriger les lacunes du réseau urbain

Au-delà de l'impact sur le trafic du périphérique, il nous est difficile de croire qu'une partie des flux intra-métropolitains ne pourraient potentiellement être captés par des bus. Ne serait-ce que pour éviter aux usagers, en amont de la Loire, le long détour avec deux correspondances par le centre de Nantes pour passer d'une rive à l'autre. Il faut toutefois souligner que, jusqu'à présent, la Semitan était loin de se préoccuper de l'utilisation du pont de Bellevue pour l'intégrer dans son réseau. Il en va désormais de la cohérence entre les annonces de Nantes Métropole concernant le maillage du réseau, et les facilités d'intégration de bus urbains dans le projet d'aménagement.

Quelles autres alternatives à la voiture ?

Dans tous les scénarios, un aménagement cyclable séparé et bidirectionnel pour la traversée de la Loire viendra remplacer la piste existante. Si on espère que ses accès feront l'objet d'un soin particulier par rapport à la situation actuelle, c'est toutefois, dans le projet présenté, la seule alternative qui semble devoir bénéficier d'une amélioration qualitative par rapport au trafic automobile.

Celui-ci n'est pourtant pas l'apanage des franchissements de la Loire en amont. Trains et cars régionaux, qui en prennent déjà leur part, ne demandent qu'à en faire davantage. A l'instar d'autres métropoles dont les projets sont déjà lancés, celle de Nantes ainsi que la Région, doivent désormais se pencher sur les déplacements dans leur « bassin de mobilité », et travailler de concert pour améliorer la fréquence des dessertes et en augmenter ainsi leur attractivité.

Les navetteurs du quotidien qui empruntent le pont de Bellevue ne doivent pas être condamnés à l'usage quasi exclusif de la voiture. Ceux qui le peuvent doivent pouvoir compter sur des alternatives attractives leur permettant de modifier leur mode de déplacements.

A travers les études des techniciens de la DREAL, les objectifs de franchissements de la Loire doivent être en cohérence avec les orientations fixées démocratiquement, à tous les niveaux politiques : nationaux, régionaux et locaux en vue de limiter la part des déplacements motorisés.

\*Collectif Transport : Adapei, ANDE, CFDT, CLCV, Clementine, CSF, FNAUT, Place Au Vélo, Rue de l'Avenir, 60 millions de piétons

### **Observation n°191 (Web)**

Anonyme

Déposée le 11 décembre 2021 à 14h34

La construction d'un nouveau pont est la seule solution viable ai vu de l'augmentation du nombre de véhicules en périphérie nantaise...les autres propositions ne feront que reporter le problème

### **Observation n°190 (Web)**

Par Magali Berquier

Déposée le 11 décembre 2021 à 12h26

Bonjour

Il manque un parking relais juste avant le pont. Il y a des parking relais "sauvages". Un transport depuis le pont vers le centre et un vers Haluchère seraient un plus.

### **Observation n°189 (Web)**

Par GERARD BOULLE

Déposée le 11 décembre 2021 à 01h07

Je viens de participer à la réunion publique de ce jour 10/12/2021 et je n'ai pas pu poser ma question. Je vous la soumetts donc - La question n'a pas non plus été abordée.

Pour décider de ce projet a-t-on bien identifié les causes? la question des 5 pourquoi peut-être utile

1 - pourquoi un tel projet : pour absorber un trafic auto important (goulet d'étranglement)

2 - pourquoi un goulet d'étranglement : A certaines heures trop de voitures

3 - pourquoi à certaines heures : trop de voitures avec un seul chauffeur, pic d'affluence

4 - pourquoi des voitures à un chauffeur seul : Pas de co voiturage et pas de transport en commun pour traverser le pont

5 - pourquoi des voitures sans plusieurs passagers : parce que les horaires des entreprises ne sont pas aménagés ou les postes de travail ne permettent pas au salariés de voyager ensemble

Ah Voilà j'y viens ! Le problème n'est pas que le pont ou la structure routière n'est pas assez grand(e) mais le problème est plus structurel et sociétale

Ma question est ce que les acteurs économiques ont invité ou concerté afin qu'on leurs pose la question : pouvez-vous aménager les horaires ou les conditions de travail de vos salariés pour qu'il puissent covoiturer ou êtes vous prêt à envisager des transports en commun pour vos salariés.

Par le passé les grandes entreprises Nantaises avait leurs cars La SNIAS maintenant Airbus déposait leurs ouvriers à la gare de Nantes et dans différents endroits de la ville.

Au vu du montant des travaux je pense que certaines entreprises joueraient le jeu surtout si une participation les aidait. Et je ne vois pas pourquoi ce serait l'argent public qui viendrait au secours d'un problème générer par les acteurs économiques qui font sortir tous leurs salariés à la même heure

Alors ça vaut peut-être le coup d'en parler, En plus si j'ai chef d'entreprise je préférerais voir mes salariés arriver plus serein au travail que les savoir dans les bouchons

Cette remarque fait suite à une de vos réflexions : comme quoi la plus part des automobilistes aux heures de pointe sont des personnes qui vont d'une porte à une autre en traversant la Loire (donc du travail au domicile et vice versa)

Donc en conclusion :

1 - invitons les acteurs économique (ça vaut peut-être le coup pour des centaines de millions)

2 - Et entièrement pour le transport en commun et tablons sur la fréquentation qui ira en augmentant (aujourd'hui combien pouvait penser que beaucoup de gens prendrait le train ou le tram pour aller travailler

3 - j'ai l'impression que reconstruire un réseau routier est la solution de facilite (surtout quan c'est tout le monde qui paye)

Merci de prendre en compte mes remarques et j'attends une réponse pas personnellement mais sur le collectif

## Observation n°188 (Web)

Anonyme

Déposée le 11 décembre 2021 à 00h13

La variante1 nous semble équilibrée avec voies dédiées et des alternatives ( vélo piétons) plus sécurisées.  
C'est notre choix

## Observation n°187 (Web)

Par Loire-Atlantique FNTV

Déposée le 10 décembre 2021 à 15h34

Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.



Concertation publique : aménagement du complexe de Bellevue sur le périphérique de Nantes

Contribution FNTV Pays de la Loire

Lundi 6 Décembre 2021

La FNTV Pays de la Loire fédère les entreprises de transport interurbain de voyageurs sur les cinq départements de la région.

Elle représente 65 autocaristes dont une vingtaine en Loire-Atlantique. Toutes effectuent diverses activités de transport, directement impactées par la congestion autour du Pont de Bellevue :

- Services réguliers de transport scolaire ou de ligne régulière en lien avec des Autorités Organisatrices de la Mobilité telles que le Conseil Régional des Pays de la Loire ;
- Services en sous-traitance des réseaux urbains tels que la SEMITAN sur la Métropole Nantaise ;
- Services librement Organisés (SLO dites lignes Macron) dont le point d'ancrage est la gare routière de La Haluchère ;
- Services occasionnels et touristiques (accès au parc des expositions, gare de Nantes, etc).

Ainsi, après étude des 3 scénarii d'aménagement du complexe de Bellevue sur le périphérique, les représentants de la FNTV sur le département de Loire-Atlantique se positionnent en faveur :

- des scénarii 2 Bis et 3 Bis
- de la mise en place de Voies Réservées aux Transports en Commun (VRTC).

Ils souhaitent également attirer l'attention des acteurs du projet sur la circulation durant les travaux et estiment nécessaire une communication régulière et détaillée des zones de travaux et voies d'accès, et une priorité donnée aux véhicules de transport en commun.

### **Observation n°186 (Web)**

Par Samy Guyet

Déposée le 10 décembre 2021 à 15h07

Ce projet fera peut-être gagner quelques minutes de temps de trajet mais dans quelques années il faudra de nouveau élargir, construire, ajouter des voies. Le paradoxe de Braess est connu depuis longtemps, vérifié dans les faits (cf. article de Frédéric Héran de novembre 2021) et pourtant la puissance publique continue d'encourager le trafic routier et l'étalement urbain, investissant des sommes colossales comparativement aux budgets pour les modes actifs et organisant la concurrence de la voiture avec les transports en commun.

Il est indispensable qu'une piste cyclable soit reconstruite et que son aménagement soit conforme au référentiel voté par Nantes Métropole. Une protection contre le vent et le bruit me paraît nécessaire. A cette piste doit être ajouté un cheminement piéton bien séparé. Et la traversée cyclable doit être maintenue pendant les travaux. Enfin, cette future piste doit être connecté à un réseau cyclable de part et d'autre, avec des giratoires sécurisés (là encore le référentiel de Nantes Métropole doit être respecté, pour éviter de reproduire des ratés comme porte de Vertou où la piste cyclable du boulevard Auguste Priou s'échoue sur des giratoires accidentogènes et non aménagés).

### **Observation n°185 (Web)**

Anonyme

Déposée le 10 décembre 2021 à 10h44

Page 13 du dossier de synthèse est envisagé une voie réservée au transports en commun..... à la place de l'actuelle piste cyclable. C'est une blague ? C'est pour terminer de gâcher la vie des habitants du village de Bellevue ?

Des bus, des cars, des ambulances, des taxis passeraient a hauteur de fenêtres des maisons de la rue des roches ? Devant donc le fameux mur antibruit (mais pas anti pollution)

C'est non

Mais oui au développement des VRTC (tram, chronobus, busway etc) en lieu et place des actuelles voies de véhicule perso, des poids lourds.

117 M€ au service de la réduction des GES plutôt qu'un 3'ieme projet saturé avant même que d'être construit comme les projets précédents.

Par ailleurs vous décrivez la création de BAU.... elles y étaient sur le précédent projet mais elles se sont transformées en voies véhiculées en cours de réalisation... comment vous croire donc !

Peut importe la version choisi, c'est un projet au service des entreprises de BTP, des gens à courte vue sans imagination, sans volonté de préservation du bien commun et du futur.

Les mêmes solutions dans toutes les métropoles qui au final ne change rien, c'est affligeant et désespérant.

### **Observation n°184 (Web)**

Par Thomas Lacour

Déposée le 10 décembre 2021 à 10h01

Augmenter encore le nombre de voies automobiles me paraît vraiment pas raisonnable. Toutes les études, partout dans le monde, montrent que c'est une fuite en avant (cf. le trafic induit). Nous devons nous débarrasser d'une grande partie des voitures à court terme (réchauffement climatique, engorgement de Nantes métropole). Je suis très déçu par ce manque d'anticipation criminel.

Je suis contre toute augmentation du nombre de voie automobile.

Cordialement,

**Observation n°183 (Web)**

Anonyme

Déposée le 10 décembre 2021 à 09h18

Bonjour,

Vous proposez des alternatives entre 5 solutions qui ne fonctionnent pas, puisqu'il est maintenant bien établi que ce n'est pas en ajoutant des voies de circulation que l'on résorbe la congestion routière, mais bien en proposant des alternatives à la voiture individuelle (seul le covoiturage va un tout petit peu dans ce sens dans vos propositions).

Nous sommes à une époque où certains pays progressivement s'engagent à l'arrêt complet des infrastructures routières (Pays de Galles, Autriche dernièrement), et je regrette que Nantes Métropole dépense des fortunes dans des infrastructures archaïques avant même leur construction. Il y aurait tellement mieux à faire avec une telle somme d'argent public...

Cordialement

Olivier

**Observation n°182 (Web)**

Anonyme

Déposée le 9 décembre 2021 à 21h31

ça pose vraiment question de voir un tel projet absolument non lié à des réflexions plus globales sur les modes d'accès à la ville pour ceux qui habitent loin... et qui vont continuer à habiter toujours plus loin. Alors dans 5 ans, on refait un pont quand la moitié de Paris est descendue ?

Certes on peut noter qu'il y a un semblant d'évaluation d'impact environnemental, mais dire qu'il n'y aura pas plus de GeS n'a aucun sens vu qu'il est certain que le trafic va augmenter...

A quand un tel projet lié à des voies de bus et des parkings relais (sinon le bus n'est pris par personne), à des modes de covoiturage, etc, etc ?

Sinon, s'il faut choisir, ben je choisis le 1), au moins on fait des travaux a minima, ce qui nous force à aller chercher des solutions plus pertinentes que de se retrouver comme au Texas où, devant une autoroute à 8 voies, ils se disent qu'il faut la doubler...

**Observation n°181 (Web)**

Anonyme

Déposée le 9 décembre 2021 à 11h52

Bonjour,

A l'instar de nbx projets routiers, ce projet ne fera qu'augmenter le nb de véhicules individuels et l'étalement urbain. Ce n'est pas dans l'intérêt commun de dépenser autant d'argent public pour un mode de transport qui pèse plus d'une tonne pour ne transporter en moyenne qu'1,2 personne à bord. Ce n'est pas avec ce type d'infrastructure que l'on réduira nos dépenses d'énergie (pétrole aujourd'hui, électricité demain) et que l'on sera moins dépendant de la voiture individuelle.

je vous invite à taper "one more lane will fix it" dans google image...

**Observation n°180 (Web)**

Anonyme

Déposée le 8 décembre 2021 à 17h52

A nouveau pour réfléchir aux différents modes de déplacement de demain, je fais suivre un deuxième lien. A titre personnel je suis incapable de choisir un projet ou on ne parle pas de covoiturage, de parking relais, de transport en commun, de murs anti bruit de pollution de l'air ou de réchauffement climatique. C'est pour un projet des années 1980,

<https://www.ouest-france.fr/leditiondusoir/2021-11-30/pourquoi-supprimer-des-autoroutes-peut-reduire-les-embouteillages-591402ae-a95d-4c77-9c84-ee1cf1614078>

**Observation n°179 (Web)**

Anonyme

Déposée le 8 décembre 2021 à 17h41

Pour tous ceux qui comme moi se posent de opportunité d'un tel projet pour 2030 , voir 2035 , je vous fais suivre un lien qui pour moi est intéressant :

<http://heran.univ-lille1.fr/wp-content/uploads/Trafic-e%CC%81vapore%CC%81-Rouen-18.pdf>

**Observation n°178 (Web)**

Anonyme

Déposée le 8 décembre 2021 à 15h49

Bonjour,

La solution variante 02 Bis semble la plus favorable pour fluidifier et délester le périphérique intérieur et améliorer la circulation entre la RN249 et le périphérique extérieur.

**Observation n°177 (Web)**

Par Jules PERRIN

Déposée le 8 décembre 2021 à 14h26

Quelles solutions possibles pour les usagers du nord (Carquefou, saint mars, sucé..)qui n'empruntent pas le périphérique mais qui souhaitent rejoindre Nantes par la prairie de Mauve le matin et qui subissent de plus en plus d'embouteillages et de plus en plus tôt ? Ne peut-on prévoir un passage qui n'aurait pas de lien avec le périphérique afin de préserver une circulation fluide ?

Le problème se retrouve au retour lorsqu'il s'agit de quitter Nantes pour rejoindre notre domicile au nord, la circulation est saturée par les conducteurs qui empruntent le périmètre.

Prévoir une voie spéciale aurait un fort impact sur la fluidité. et permettrait d'endiguer ce phénomène de congestion que nous subissons alors que nous souhaitons simplement passer sous le périphérique à l'aller et au retour.

Merci de ne pas oublier ces usagers là ! Personnellement, mon trajet domicile travail a plus que doublé en deux ans.

**Observation n°176 (Email)**

Par Jacques BIRGAND

Déposée le 7 décembre 2021 à 20h58

Madame, Monsieur,

Devant les annulations en cascade de nombreuses réunions, pouvez-vous nous donner des précisions sur la tenue des réunions de concertation à :

- Ste Luce sur Loire le vendredi 10 décembre ? - Basse Goulaine le mardi 14 décembre ?

Remerciements

Jacques Birgand

Comité pour la Loire de Demain

--

Jacques BIRGAND

217 rue G. Clemenceau

44150 ANCENIS

**Observation n°175 (Web)**

Par yannick granger

Déposée le 7 décembre 2021 à 21h08

je suis habitant de basse goulaine car mon métier m'emmène partout dans les pays de la Loire ce qui fait de moi un ultra utilisateur des pont et du periph à toutes heures depuis 27 ans plusieurs fois par jour  
mon diagnostique : il y a trop de camions qui passe nord loire. il faut "penser en sortant du cadre" faire une francilienne a la nantaise !!! le périph comme il est n'est pas le problème majeur mais il peut sûrement être améliorer à la marge .il faut prévoir un contournement nord de Nantes qui rejoindrait l a11 et la voie rapide de st nazaire et la route de rennes .  
l y a une contournante de nord sur erdre en construction pourquoi ne pas l adapter dans ce projet de désengorger Nantes pour finir ,comme d'autres je ne comprends pas les vidéos qui sont pas explicite des changements :faite un plan

**Observation n°174 (Web)**

Par DAVID MARTIN

Déposée le 7 décembre 2021 à 20h49

Bonjour, les variantes 3 et 3bis sont très contraignantes pour les habitants des villages de la Divatte (Sud Loire) comme le village des vallées. En effet, ces variantes vont entrainer un allongement du trajet lorsque l'on vient de la "Beaujoire" ou on ne pourra plus utiliser la route actuelle et faire un détour par un rond point avec risque d'arriver dans un bouchon à certaines périodes de la journée.  
Ces variantes sont vraiment surprenantes au vue la contrainte ci-dessus et sachant qu'elles n'apportent pas vraiment de plus pour les autres types de trajets.  
La variante 2bis est celle la plus pertinente car elle n'a pas l'inconvénient des variantes 3 et 3bis et en plus elle devrait permettre une meilleure fluidité de la circulation dans le sens Cholet vers la Beaujoire qui est très saturée le matin et qui génère beaucoup de circulation dans le village "des vallées" en pleine heure du ramassage scolaire --> donc un problème de sécurité de nos enfants.  
Le délestage du sens de circulation Cholet vers La Beaujoire est donc indispensable

**Observation n°173 (Web)**

Par JEAN PASCAL EMERIAU

Déposée le 7 décembre 2021 à 18h19

JE TRAVAILLE DEPUIS 10 ANS SUR NANTES ET JE VIS UNE VÉRITABLE GALÈRE AU QUOTIDIEN,  
SVP FAITES LES TRAVAUX DE DOUBLEMENT DU PONT DE BELLEVUE AU PLUS VITE .....

### **Observation n°172 (Web)**

Anonyme

Déposée le 7 décembre 2021 à 17h41

Il est dommage que l'Etat finance ce genre de projet complètement déconnecté de l'urgence climatique et énergétique dans laquelle nous sommes. Au lieu d'adapter l'infrastructure à la demande, l'Etat devrait adapter la demande à l'infrastructure existante, mais cela est bien sûr plus difficile à imaginer et à mettre en place que ce projet d'un autre temps. L'induction de trafic liée à la fluidification prévue a-t-elle été prise en compte ? L'appel d'air créé par cette augmentation de capacité ne va-t-il pas avoir des impacts sur le réseau se connectant au complexe de Bellevue (prairie de Mauves et réseau viaire nantais par exemple). Ne va-t-on pas déplacer le problème de capacité et observer de nouveaux problèmes de congestion ailleurs où les mêmes questions se poseront ? L'exemple du pont de Cheviré devrait être pris en compte: suite aux travaux de la 3ème voie en intérieur, les conditions de circulation ne se sont pas améliorées alors que les modélisations faites promettaient un gain de temps substantiel.

Je rappelle qu'il existe de nombreux exemples où le choix a été fait de contraindre l'automobile pour développer d'autres modes de déplacements. L'automobile n'est pas un mode de déplacement durable y compris les voitures électriques, il y en a marre de ces projets qui vont à l'encontre de nos objectifs climatiques et retranscrits dans stratégie nationale bas carbone rédigée par l'Etat. Quelles actions concernant les autres modes de déplacements sont prévues ? Quid d'une autoroute à vélo ? d'une ligne TC structurante ? De parkings relais ?

### **Observation n°171 (Web)**

Anonyme

Déposée le 7 décembre 2021 à 10h36

Encore un projet routier alors que le transport ferroviaire mériterait beaucoup plus d'investissements après la longue période de désintérêt par l'État et la SNCF. Donc pas question de donner une préférence sur des scénarios qui ne régleront la congestion du trafic routier qu'à court terme puisqu'ils offrent toujours plus de confort pour entrer/sortir dans Nantes en voiture. Les scénarios ne mettent qu'en option des élargissements de bretelles d'accès pour les transports collectifs (VRTC). C'est pourtant un enjeu fort pour les liaisons vers l'est ligérien. Une voie réservée aux véhicules avec 2 occupants au moins, TC et véhicules d'urgence sur la Prairie de Mauves est en cours d'aménagement. D'où la nécessité des aménagements des bretelles et giratoires qui concerne cet axe ainsi que la RN 249. Seul moyen d'inciter au covoiturage.

### **Observation n°170 (Web)**

Anonyme

Déposée le 7 décembre 2021 à 07h53

La version N°2 me semble plus à même de fluidifier le trafic car les encombrements quotidiens viennent du rétrécissement des voies que ce soit axe Sud/nord et l'axe Nord/sud .

### **Observation n°169 (Web)**

Par GILBERT LEFIZELIER

Déposée le 6 décembre 2021 à 22h28

Les vidéos sont incompréhensibles , quasiment illisibles d'autant que j'ai voulu regarder sur un écran plus grand que celui d'un ordi et cela devient flou !!!

Il me semble que des plans-schémas seraient beaucoup plus lisibles et compréhensibles .

Et puis passer près d'une heure pour voir ( ! ) vos vidéos c'est un peu long !

Ce que j'espère , cette fois ci que vous réussissiez les nouvelles structures contrairement au précédent aménagements ou sitôt ouvert à la circulation , il était évident que c'était un échec .

Rendre la fluidité , indépendamment du confort pour l'utilisateur , serait un énorme gain en terme de pollution .

J'aimerais que les gens instruits calcul l'énorme pollution dû aux ralentissements ?

Bref , des plans pour essayer de comprendre et que cette fois ci , ce soit une réussite .

### **Observation n°168 (Web)**

Par jean louis verlinde

Déposée le 6 décembre 2021 à 19h05

après regard des vidéos, je pense que la solution N°2 est plus à même de fluidifier la circulation, à concurrence que vous interdisez l'accès sud Loire par le second rond point, celui qui est sur l'intérieur du périph.

### **Observation n°167 (Web)**

Anonyme

Déposée le 6 décembre 2021 à 15h01

Je rejoins les avis dubitatifs des autres contributeurs quant au bien fondé de ces aménagements pour voitures et camions et qui vont en plus prendre des années.

Comment réduire notre empreinte environnementale tout en continuant à consommer de l'espace avec toujours plus de routes, déjà très nombreuses en France (1 090 715 km en métropole en 2019, soit le réseau le plus long de l'UE et juste après le Canada). Rappelons que le périphérique nantais est le 3ième plus long de France.

Plus de route = plus de voitures et de camions = plus de pollution CQFD, pas de vélos ni de piétons possibles sur le périphérique et l'autoroute.

une alternative : construire un train de banlieue sur une partie du périphérique, pour le transport de voyageurs à pied à vélo ou en trottinette et pour les marchandises, tout en conservant une voie pour les véhicules.

Votre avis sur cette idée, mesdames et messieurs les ingénieurs du génie civile ?

### **Observation n°166 (Web)**

Anonyme

Déposée le 6 décembre 2021 à 14h57

Bonjour, Merci pour ce projet d'amélioration plus qu'attendu quand on subit les bouchons infernaux matin et soir entre la porte du vignoble et l'entrée dans Nantes. Il est illusoire de penser au vélo ou aux transports en commun quand on habite en pleine campagne à 3km de Vallet et qu'on va sur Nantes travailler tous les jours, récupérer les enfants etc... La population augmente et le prix de l'immobilier nous fait habiter de plus en loin de Nantes, il faut que les infrastructures s'adaptent.

Vivement que ces travaux aient lieu et que la circulation se fluidifie !

### **Observation n°165 (Web)**

Par Cécile Dert

Déposée le 6 décembre 2021 à 09h11

Bonjour,

je trouve dommage que cette concertation porte uniquement sur différents scénarios qui dans tous les cas impliquent de renforcer l'infrastructure routière. Aucun ne porte sur des alternatives à la voiture individuelle: les transports en commun, le vélo, le co-voiturage, le télé-travail....

Certes le trafic augmente chaque année et augmentera sans doute encore avec la croissance de la population de la métropole dans les années à venir.

Mais la crise climatique doit nous amener à d'autres modèles que celui de la voiture individuelle, qui ne pose pas seulement un problème écologique mais aussi un vrai problème sanitaire (la pollution liée au transport provoque entre 40 000 et 60 000 décès par an en France).

Plusieurs grandes villes comme Grenoble et Lyon ont su proposer des solutions notamment en faveur du co-voiturage, pour les personnes ne pouvant se déplacer autrement qu'en voiture, pour leurs trajets professionnels.

Des pays comme l'Allemagne et les Pays-Bas ont démontré que même sur des axes inter-urbains, on peut proposer des réseaux cyclables sûrs et rapides. Avec un vélo électrique et un bon équipement (pluie, hiver...), on peut se déplacer beaucoup plus rapidement qu'en voiture sur de nombreux axes de la métropole. Certes cela demande de changer ses habitudes, son organisation, mais une fois qu'on a passé ce cap, on réalise à quel point cela est bénéfique, en terme de temps et de qualité de vie.

Le coût de ce projet ne pourrait-il pas être transféré sur une aide financière plus large et plus importante à l'achat de vélos électriques, et à l'aménagement et au développement des transports en commun et d'un réseau cyclable sûr, au moins sur cet axe de la métropole?

Est-ce qu'il ne serait pas possible d'inclure toutes ces solutions, dans la concertation actuelle?

Merci de votre retour.

Bien cordialement

Cécile Dert

### **Observation n°164 (Web)**

Anonyme

Déposée le 6 décembre 2021 à 00h30

Habitant Sud Loire et utilisant la RN 249, le doublement de son accès au périphérique me semble indispensable. Je plébiscite donc les versions 2bis ou 3bis.

### **Observation n°163 (Web)**

Par Daniel Guilbaud

Déposée le 5 décembre 2021 à 15h41

Voici trois remarques

N°1 La sortie PI2

Il est indispensable de construire deux voies de sortie pour la RN249 (Cholet )

N°2 Entrée PH7 venant du sud et Cholet RN249

La aussi deux voies sont nécessaires pour l'entrée sur le périphérique

N°3 La sortie OH8 sortie Ste Luce/Loire , Carquefou et Paris

La sortie à deux voies est recommandée pour éviter les accidentes et les bouchons

## Observation n°162 (Web)

Par Daniel Guilbaud

Déposée le 5 décembre 2021 à 15h38

Voici trois remarques

N°1 La sortie PI2

Il est indispensable de construire deux voies de sortie pour la RN249 (Cholet )

N°2 Entrée PH7 venant du sud et Cholet RN249

La aussi deux voies sont nécessaires pour l'entrée sur le périphérique

N°3 La sortie OH8 sortie Ste Luce/Loire , Carquefou et Paris

La sortie à deux voies est recommandée pour éviter les accidents et les bouchons

## Observation n°161 (Web)

Par Alix Beguin

Déposée le 4 décembre 2021 à 22h20

Je ne vois que très peu d'intérêt aux variantes bis. Pourquoi agrandir à 2 voies la RN249 Nord si c'est pour la refermer juste avant la section d'entrecroisement ? Si encore elle se prolongeait jusqu'à OH8 je pourrait comprendre, mais là c'est juste décaler le problème.

Est-il aussi utile d'avoir 2 voies pour la rampe A811 -> périph intérieur ? Les ralentissements actuels ne sont-ils pas en grande partie aux 2 insertions successives, et pas au nombre de voie ? Il me paraîtrait plus judicieux d'avoir 1 voie en provenance de l'A811 et 1 autre depuis prairie mauve. Les deux s'entrecroisant sur le nouvel ouvrage avant de se séparer, l'une vers RN249 et l'autre vers périph intérieur.

En résumé je préférerais une modification de la variante 3 avec seule voie en provenance de l'A811. En pj un schéma de cette "variante 3 ter".



### **Observation n°160 (Web)**

Par Benjamin Boré

Déposée le 4 décembre 2021 à 18h01

Je suis utilisateur à la fois en voiture et à vélo. Je suis septique par rapport à la résolution des bouchons en ajoutant des voies... À Los Angeles ils arrivent à 7 voies et commencent seulement à se poser des questions... Il y a tjs autant de bouchons car en faisant cela ils ont envoyé le message suivant : chers automobilistes, n'hésitez pas à prendre votre voiture, on vous à donné une voie de plus. Résultats : plus de voies mais plus de voitures donc autant de bouchons. Une partie de la solution est pourtant présente, juste en parallèle de la 4 voie. C'est la piste cyclable ! Bien que pas entretenue et particulièrement désagréable, elle est et devrait à l'avenir être encore plus utilisée. À condition bien sûr de la penser comme un axe majeur de communication entre le Nord et le Sud et pas comme une voie verte pour touristes. Plus de voies = plus de voitures = autant de bouchons. Plus de pistes cyclables = moins de voitures et donc... Moins de bouchons. À méditer.

### **Observation n°159 (Web)**

Anonyme

Déposée le 4 décembre 2021 à 15h05

La 2 semble nécessiter moins de rabattement.

Ne serait-il pas plus judicieux de mettre un téléphérique ou un monorail dont les arrêt se situent autour des jonctions de la N249 ou de l'A811 pour rejoindre Haluchère rapidement ?

### **Observation n°158 (Web)**

Par Bernard Cloteau

Déposée le 4 décembre 2021 à 14h10

Agrandir un pont est contreproductif. C'est un appel d'air pour de nouvelles voitures. C'est encourager le véhicule individuel. C'est continuer la même philosophie du tout voiture. C'est accroître le nombre de voitures individuelles dans l'agglomération. Que faudra-t-il pour qu'enfin nous comprenions qu'il faut changer notre façon de voir les choses et penser un autre mode de fonctionnement. Le désert à Vertou ? Et encore, seuls les Nantais sud Loire se sentiront concernés.

### **Observation n°157 (Web)**

Anonyme

Déposée le 4 décembre 2021 à 12h33

Quand on diminue les contraintes de circulation, il y a effectivement quelques années où cela va mieux, mais rapidement le trafic augmente, entraînant un recours accru à la voiture et de nouvelles saturations. Difficile de croire qu'il n'y a pas d'impact sur la qualité de l'air, les émissions en France, ou ailleurs avec les batteries). C'est un projet du siècle dernier où la fluidification des flux développe les déplacements automobiles. Or la Métropole et la Région ont des objectifs importants de baisse des parts modales voiture. Quand vas t'on changer de logiciel ?

Le plus efficace pour baisser la part modale de la voiture est d'accepter les difficultés de circulation et de développer les alternatives : vélo, mais aussi bus. La majorité du trafic sur le pont est interne à l'agglomération. Il faut chercher d'autres solutions : voie bus avec une ligne reliant par exemple Basse Goulaine à Haluchère.

### **Observation n°156 (Web)**

Par sylvain Cloteau

Déposée le 4 décembre 2021 à 12h02

Bonjour,

Les projets présentés semblent loin du compte si nous écoutons les nations unis concernant les problèmes environnementaux actuels. Des problèmes qui ne vont que s'accroître si nous continuons à proposer des solutions pour favoriser l'usage des véhicules individuels.

Ils seraient intéressants de proposer un projet axé sur le développement d'un réseau de transports en commun peut-être un peu moins centralisé pour donner la possibilité, par exemple, aux personnes vivants à st seb de pouvoir travailler à Carquefou sans avoir à passer par le centre de Nantes et ainsi désengorger l'ensemble du périphérique.

### **Observation n°155 (Web)**

Anonyme

Déposée le 4 décembre 2021 à 10h02

Meme niveau que 154 ....Sinon pour ceux qui souhaitent habiter loin de leur travail ou travailler loin de leur domicile on peut aussi couvrir la loire :-)) ! Que ce fleuve est emm.... quand on veut développer une metropole !

Ce projet sera saturé en moins de 2 avec les projets de construction des nouveaux quartier des goars, autour de paridis et ceux de sud loire etc etc.

J'ai le sentiment qu'on nous laisse le choix de la couleur du papier peint mais pas de dire si nous en voulons ! Y'a t il eu une vrai réflexion ? On fonce dans le mur, a l'heure de changement climatique.

<https://www.google.com/amp/s/www.numerama.com/sciences/636929-climat-il-faut-arreter-de-construire-de-nouvelles-routes.html/amp>

### **Observation n°154 (Web)**

Par Brigitte FAVREL

Déposée le 4 décembre 2021 à 08h06

Bonjour,

J'habite Sud Loire et je travaille Nord Loire, parfois vers le Zénith.

Il y a un problème de taille depuis très longtemps Porte du Vignoble.

Des solutions sont proposées.

Plutôt que de râler, ce qui n'apporte rien au dialogue, mieux vaut réfléchir à ce qui est proposé.

Des 5 solutions proposées la 2 bis me paraît apporter une solution à plus long terme :

Plus ou prou de bouchon donc moins de pollution pour l'environnement immédiat, les pistes cyclables assurent la sécurité des deux-roues, des insertions et des sorties de périphérique fluidifiées par des jonctions à 2 voies.

N'en déplaise aux détracteurs du projet le fait de doubler les voies et donc le pont de Bellevue ne fera pas augmenter le nombre de véhicules mais permettra la fluidité du trafic.

Sinon pour ceux qui travaillent loin de leur domicile il y a le vélo c'est vrai, mais aussi le cheval, le bateau, à rames bien sûr.....

### **Observation n°153 (Web)**

Anonyme

Déposée le 3 décembre 2021 à 21h05

Bonjour,

Après le 1er pont en 1971, le 2eme en 2000 ce sera le 3ème !!

Construisez des routes et ils vont conduire !

La réponse des gouvernements aux problèmes de congestion a généralement été de construire de nouvelles routes ou d'élargir les routes existantes. Or cette mesure s'avère inefficace, car l'augmentation de la capacité ne fait qu'accroître l'utilisation des véhicules.

Les nouvelles routes engendrent une demande supplémentaire équivalente à la nouvelle capacité. Ce quasi-équilibre naturel entre la demande et l'offre explique le fait que les voies atteignent les niveaux de congestion pré-expansion entre cinq et dix ans après la construction de nouvelles voies.

Ce qu'Anthony Downs avait appelé « la loi fondamentale de la congestion autoroutière » en 1962 a depuis été confirmé par un grand nombre d'études scientifiques.

A bon entendeur....

### **Observation n°152 (Web)**

Anonyme

Déposée le 3 décembre 2021 à 19h56

Bonjour, habitant du village de Bellevue le long de l'actuelle piste cyclable

- Forcément cet accès sera dévoyé et servira pour tous les véhicules types cars, ambulances, taxis et autres voitures/motos 'sans gêne" comme bien souvent les voies réservées au bus - le bruit ne sera absolument pas atténué par le bruit anti-bruit -

- Les maisons sont en contre-bas de tous ce passage et visuellement ce sera super moche

- Tous les arbres qui commencent enfin à pousser seront coupés

- Il y a aura nécessairement une plus large emprise, du remblai et il y a des jardins potager installé à l'arrière des maisons.

- Nous avons déjà les véhicules lourds qui foncent dans la ligne droite de la rue des roches malgré la limitation à 30, alors derrière les maisons !

non non non et non, je suis très en colère !!

### **Observation n°151 (Web)**

Par Joseph DOUILLARD

Déposée le 3 décembre 2021 à 19h40

Merci pour le sérieux du dossier et la qualité des documents. Vu l'ampleur du problème actuel de congestion, je suis partisan de la variante 2bis qui offre le plus de garantie pour l'amélioration de la situation car c'est elle qui comporte le moins de rabattements (3 voies qui deviennent 2 ou 2 voies qui deviennent une). C'est la plus coûteuse des variantes mais le complexe de Bellevue a trop souffert - depuis 50 ans - de choix successifs toujours sous-dimensionnés pour qu'on ne recommence pas l'erreur une nouvelle fois !

### **Observation n°150 (Web)**

Anonyme

Déposée le 3 décembre 2021 à 18h41

Bellevusienne, je subis déjà le bruit et la pollution dus à l'actuelle pont: terrasse noire, impossible de manger dehors à cause du bruit du pont.

Qu'en sera t il avec 2 voies de plus?

À l'heure où il faut réduire nos émissions de co2.....moins de transports en commun, projet navette fluviale abandonné, pistes cyclables repensées..

Je suis pessimiste

**Observation n°149 (Web)**

Par Sébastien Delsaux

Déposée le 3 décembre 2021 à 16h48

Je suis défavorable au principe même de doubler le pont de Bellevue  
Ce projet aura comme conséquence de favoriser et augmenter le trafic automobile  
Cela va à l'encontre des transformations nécessaires pour répondre aux enjeux climatiques

**Observation n°148 (Email)**

Par Frédéric AUBRY

Déposée le 2 décembre 2021 à 11h22

Bonjour,  
Les grands axes de circulation sont souvent problématiques pour les grandes villes et le resteront.  
Je pense que le projet le plus ambitieux, le 2 bis est celui qui amènera la solution la plus fluide et donc la plus durable dans le temps. Et nous permet (Nord Est) un accès à l'aéroport plus fluide qu'il soit l'horaire.  
Un peu plus cher et long effectivement mais fera oublier ce point noir pour longtemps il faut l'espérer.  
Bonne journée

Frédéric AUBRY  
Global Account Director Renault-Nissan  
Sales Office Manager Nantes  
Vibracoustic Sales department  
Home office Wednesday and Thursday

[cid:image001.png@01D7E76E.DFD31350]  
Vibracoustic Nantes SAS  
ZI Carquefou - 1 rue du tertre  
44474 Carquefou CEDEX  
[www.vibracoustic.com](http://www.vibracoustic.com)<<http://www.vibracoustic.com/>>

**Observation n°147 (Web)**

Par Levard Frederic

Déposée le 3 décembre 2021 à 11h24

bonjour, comme beaucoup d'automobilistes je prends le pont tous les jours pour aller au travail ( dans la zone de Paris).  
Aucun transport efficace ne me permet de faire ce trajet,.. C'est même le seul pont de la métropole ou aucun bus ne passe ! pas étonnant qu'il y ait des bouchons :-)  
Je pense qu'une ligne de bus (ou de tram ? ) qui ferait ce trajet pourrait délester une bonne partie du trafic.  
Sait on quelle est la proportion des usagers du pont qui font ce trajet ?

**Observation n°146 (Web)**

Anonyme

Déposée le 3 décembre 2021 à 09h17

la variante 3 semble offrir le meilleur bénéfice coût, durée des travaux, gains pour les usagers

**Observation n°145 (Web)**

Par Godineau Laurent

Déposée le 2 décembre 2021 à 22h25

Bonjour,

La décennie 2020-2030 est la dernière pour agir pour le climat. Cette décennie est déjà entamée depuis 2 ans et les gaz à effet de serre baisse trop peu, notamment au niveau des transports. Construire de nouvelles infrastructures pour fluidifier le trafic va à l'encontre des objectifs portés par l'État (SNBC), la Région (SRADDET) et Nantes Métropole (PCAET). Les voies doivent être consacrées en priorité aux transports en commun, aux covoiturages, aux véhicules professionnels et aux vélos. Les millions économisés pourraient être consacrés à l'amélioration des dessertes en transports en commun.

**Observation n°144 (Web)**

Anonyme

Déposée le 2 décembre 2021 à 22h24

Un doublement de voies en arrivant de Cholet pour s'insérer dans le périphérique extérieure est primordiale variante 2 bis ou 3 bis. Et quand est-il de l'insertion vers le périphérique intérieur sud pour les gens arrivant de la RN 249 ?

Pour le passage de la Loire (nord/sud) J'opterais pour la variante 2 parce que faire passer les gens venant de la porte de Sainte Luce vers Cholet, via le rond point au bout de la prairie de mauves (variante 3), c'est pas terrible, déjà que ça bouchonne pour sortir de Nantes.

Très bon travail de réflexion en tout cas,

Aucune solution ne sera parfaite à moins de réduire le nombre de véhicules,.

**Observation n°143 (Web)**

Par jean francois cariou

Déposée le 2 décembre 2021 à 19h56

il serait judicieux de prévoir un accès direct depuis le boulevard des prairies de mauves vers le périphérique sud qui se fasse sans passer par le rond-point (shunt) du bout du boulevard prairies de mauves.

cela libèrerait le rond point pour les véhicules qui se dirigent vers l'A811.

### **Observation n°142 (Web)**

Par Patrick Gaudin

Déposée le 2 décembre 2021 à 19h14

Sauf erreur de ma part, je ne vois pas de projet d'amélioration de l'isolation phonique pour tous les habitants du village de Bellevue.

Certes il en est fait mention pour le village en tant que tel mais je ne vois rien du cote de la prairie de mauves. Or il existe de ce cote des habitants et un restaurant qui reçoit un très nombreux public.

Et pourtant tous et toutes ont droit à une isolation phonique de la même qualité.

J'espère me tromper , bien sûr !

Patrick Gaudin

### **Observation n°141 (Web)**

Anonyme

Déposée le 2 décembre 2021 à 09h21

Le prix de l'immobilier nantais et de la petite couronne nantaise ne faisant que croître, de plus en plus de travailleurs nantais vont devoir se reculer pour pouvoir se loger.

La prévision d'une majoration du trafic sur les 10 prochaines années est donc plus que certaine.

il faut absolument prévoir une solution durable afin que les soucis actuels ne perdurent pas malgré les travaux envisagés.

Un élargissement du pont de Bellevue avec modification des voies globales est donc à privilégier.

Les solutions 2 bis et 3 bis sont donc à mon sens les plus adaptées

### **Observation n°140 (Web)**

Anonyme

Déposée le 1 décembre 2021 à 21h39

Étant utilisateur quotidien de la porte du vignoble et du pont de Bellevue, je plébiscite les propositions 2bis et 3 qui proposent des jonctions en 2x2 voies des RN249 CHOLET - NANTES et A811.

Les bouchons quotidiens sont avant le pont de bellevue quand on vient de basse goulaine mais aussi au niveau de la porte d'anjou au rond point avant d'accéder au pont de bellevue. Donc vivement qu'une décision soit prise pour ne pas passer sont temps dans la voiture à s'énervier....de même pour la réalisation du chantier, nous avons tous hâte !

### **Observation n°139 (Web)**

Anonyme

Déposée le 1 décembre 2021 à 20h42

Bonjour,

Étant utilisateur quotidien de la porte du vignoble et hebdomadaire du pont de Bellevue, je plébiscite les propositions 2bis et 3bis qui proposent des jonctions en 2x2 voies des RN249 CHOLET - NANTES et A811 avec le périphérique nantais.

Cordialement,

Un habitant de Saint Sébastien sur Loire

**Observation n°138 (Web)**

Anonyme

Déposée le 1 décembre 2021 à 19h41

Je pense que la variante 3 bis est la meilleur des propositions

**Observation n°137 (Web)**

Anonyme

Déposée le 1 décembre 2021 à 18h56

Bonjour, une bretelle de sortie entre la porte de sainte luce et porte d'anjou qui rejoindrait un pont pour franchir la loire avec une sortie sur saint sébastien sur loire à la hauteur de la rue des savarières ; pourrait dégager les véhicules désirant passer par la cote st sébastien et ainsi diminuer le nombre de ceux qui prennent le pont de bellevue

**Observation n°136 (Web)**

Anonyme

Déposée le 1 décembre 2021 à 17h06

Même intervenant que précédemment (n°135). Proposition identique déjà formulée "fort élégamment" par Michael MONTIER BUOB (n°17) pour le sens Sud-Nord. Cordialement,

**Observation n°135 (Web)**

Anonyme

Déposée le 1 décembre 2021 à 16h44

La version 3, qui évite un croisement de flux vers Cholet, me semble préférable pour le sens Nord-Sud.

Par contre, dans le sens Sud-Nord, je pense qu'il y a mieux à faire que le projet proposé :

Les ralentissements (et le danger !) proviennent du croisement, sur le pont, des deux flux "Cholet vers Rocade" et "Rocade vers Paris". Il me semble qu'on pourrait créer assez facilement une voie supplémentaire "Rocade sud vers Paris", qui démarrerait bien avant le pont, dans le prolongement de la sortie 44 (Porte du Vignoble), qui passerait au-dessus de la RN249 venant de Cholet, et qui raccorderait "par la droite" à l'entrée du Pont, sur la voie réservée vers Paris. Ainsi, le flux depuis Cholet n'aurait plus qu'à s'insérer vers la droite (Paris) ou vers la gauche (Rocade), dans 2 flux déjà séparés en provenance de la rocade Sud. Le sens des priorités d'insertion est bien sûr à étudier.

... à toutes fins utiles. Merci et place au débat :-)

**Observation n°134 (Web)**

Anonyme

Déposée le 1 décembre 2021 à 16h39

profitez du futur chantier pour créer un parking relais, prévoir des transports en commun, créer de nouveaux ponts, augmenter le nombre de voies ' ne surtout pas faire des ronds point cela crée des bouchons (voir porte d'anjou )pensez a l'augmentation de la population et des nouveaux arrivants.

pensez a un grand contournement ou créer un nouveau périphérique.ça peu paraître démesurer tout cela mais dans 10 ans si on ne fait pas cela on sera au meme point que maintenant et surtout avancez le calendrier !!!!,

y en a marre des bouchons !! que de temps de perdu !!!

**Observation n°133 (Web)**

Anonyme

Déposée le 1 décembre 2021 à 15h02

Bonjour,

Nous sommes riverains de la RN249 sur la commune de Basse Goulaine (ile Chaland).

Vu l'accroissement du trafic, le bruit de la circulation est et sera très important, il serait judicieux de prévoir des écrans phoniques sur cette portion jouxtant la station d'épuration.

Merci

Cdt

**Observation n°132 (Web)**

Par JEAN CHRISTOPHE GOHIER

Déposée le 1 décembre 2021 à 12h39

Bonjour. Je suis utilisateur de la RN249 CHOLET - NANTES quotidiennement pour me rendre à NANTES pour des raisons professionnelles. Après analyse des différentes variantes du projet d'amélioration du site de Bellevue, il ressort que seules les variantes 2 bis et 3 bis prévoient un doublement du goulot d'étranglement d'accès au périphérique. Plus les années passent, plus la population accroît et les populations sont de plus en plus amenées à s'installer en deuxième, voir troisième couronne de Nantes et la circulation augmente continuellement. Cela a pour conséquence des embouteillages continuels de 06H45 à 09H30 chaque matin. Le doublement de l'accès au périphérique depuis la RN249 me semble indispensable.

**Observation n°131 (Web)**

Par Jean-Yves Giraudeau

Déposée le 1 décembre 2021 à 10h55

Les animations vidéo sont splendides mais... Il aurait été souhaitable qu'elles soient accompagnées de plans (style carte routière). Avec l'état existant, puis les différents projets. Malgré ma bonne connaissance du lieu je n'arrive pas toujours à bien me situer, et à faire la différence entre l'ancien et le nouveau.

**Observation n°130 (Email)**

Par Olivier JARRET

Déposée le 1 décembre 2021 à 07h46

Bonjour,

J'emprunte le pont de Bellevue tous les jours entre la porte de Saint-Luce et Cholet.

Les saturations sont très importantes en heure de pointe.

A la lecture du dossier de synthèse, il apparaît que l'aménagement de la RN249, depuis Cholet, n'est pas un invariant du projet.

Effectivement, cette perspective ne semble pas commune à toutes les variantes.

Je pense que vous faites une erreur car les remontées de files sont très significatives sur la RN249... et votre aménagement, amputé de ces aménagements, ne serait que partiel.

Par ailleurs, au sein des variantes 2 bis et 3 bis, une meilleure fluidité pourrait être trouvée par la réalisation d'une voie complémentaire, au Nord du Pont de Bellevue. Effectivement, cette offre complémentaire permettrait de limiter les interfaces entre les usagers souhaitant rejoindre l'A811 depuis le périphérique intérieur et les automobilistes souhaitant s'insérer sur le périphérique intérieur depuis la RN249 réaménagée.

A votre disposition pour en discuter

Olivier JARRET

**Observation n°129 (Web)**

Anonyme

Déposée le 1 décembre 2021 à 08h25

123456

**Observation n°128 (Web)**

Anonyme

Déposée le 1 décembre 2021 à 00h31

Il faut penser aux transports en commun dans ce nouveau projet en aménageant une voie dans chaque sens réservée aux bus qui ne peuvent passer ni par le pont de Thouaré, ni par le pont de Mauves. En plus ça pourrait inciter des automobilistes à laisser leur voiture.

**Observation n°127 (Web)**

Par Jean-Marc Bizouard

Déposée le 1 décembre 2021 à 00h16

Je verrais bien la jonction directe entre la RN 249 et la bretelle sud de l'A 11 via un pont parallèle à l'actuel pont de Bellevue. Des bretelles seraient alors aménagées pour passer d'une route à l'autre. Il faudrait aussi que ces bretelles soient directes, sans rond point sur le trajet qui fait que la circulation ne soit perturbée par des véhicules prenant une autre direction, tels que, par exemple, les véhicules provenant de la Divatte vers le périphérique nord par rapport à ceux qui viennent de la RN 249 pour se diriger vers le périphérique sud.

**Observation n°126 (Web)**

Par Jerome Chatron

Déposée le 30 novembre 2021 à 21h45

Les scénarii 2bis et 3bis sont les plus cohérents en terme de fluidification du trafic. Il convient absolument de permettre un accès au périphérique à 2x2 voie pour les usagers venant de Cholet par la RN 249. La croissance de la population est très significative pour toutes les communes du sud Loire / vignoble (st Julien de Concelles, le Loroux, DIVATTE sur Loire). Le projet doit prendre en compte cette croissance démographique pour fluidifier l'accès au périphérique via, notamment, la DIVATTE. En parallèle, il est urgent que la métropole nantaise réfléchisse au problème du franchissement de la Loire pour toutes les communes citées plus haut : au delà du pont de Bellevue, 2 autres ponts parfaitement inadaptés, datant de la fin 19e existent (st Julien - Thouaré et Divatte sur Loire - Mauves). La croissance du trafic à venir avec de tels franchissements inadaptés va poser de graves problèmes. Sachant que ces ponts ne peuvent pas être utilisés par les transports en commun. Seule solution : passer par le périphérique.... Cherchez l'erreur...

**Observation n°125 (Web)**

Par Antoine Caron

Déposée le 30 novembre 2021 à 21h10

Bonjour,

Je suis le plus convaincu par le plan : Variante 2bis

Cordialement,

### **Observation n°124 (Web)**

Anonyme

Déposée le 30 novembre 2021 à 18h50

Bonjour,

L'observation n°115 est pertinente. Cela mériterait d'être fluidifié de manière urgente. Il faudrait "freiner" tous ceux qui sortent de la N249 (2x2 voies venant de Cholet) pour aller faire le tour du rond point au bout de la Levée de la Divatte et rentrer à nouveau sur la fin de la N249... cela bloque toute la Levée de la Divatte !! Tous ça pour gagner 5 minutes... sauf qu'en faisant ça cela ralentit d'avantage tout ceux qui restent gentiment sur la N249 et font preuve de civisme en les laissant passer au bout... Un feu serait peut-être bien ?

Pour ce qui est du projet, sans préjuger d'une augmentation future de la circulation (on voit comment cela a augmenté déjà depuis un an, alors dans dix ... ???), les variantes 3 me semblent plus sécurisantes quand on sort du périph intérieur direction Cholet.

Il faudrait certainement au si doubler la voie de sortie direction Paris quand on est sur le pont en extérieur afin qu'ils libèrent plus vite cette voie. Du coup, mettre à 4 voies l'A811 pendant un bout en direction de Paris.

Il faudra aussi rallonger les bretelles de sorties qui se trouvent parfois pleines et bouchent sur la BAU : porte de Ste Luce en extérieure en fonction des passage du bus qui bloque le rond point juste en bas de la sortie.

Merci

### **Observation n°123 (Web)**

Par Isabelle CAILLEAU

Déposée le 30 novembre 2021 à 17h41

Bonjour,

Aucune des Solutions proposées n'est satisfaisante.

1 - Elles ne sont pas assez réalistes pour les 20 ans qui vont venir

Exactement la même erreur que celle faite avec le périphérique actuel qui bouchonne depuis 15 ans

2 - Sous évaluation du Trafic à venir pour faire une solution qui passe dans un certain budget : Erreur : Pas d'ambition d'avenir ... une fois de plus !

il faut passe en 3 voies partout au lieu de rafistoler perpétuellement

### **Observation n°122 (Web)**

Par Yoan GUATELLI

Déposée le 30 novembre 2021 à 17h09

Bonsoir,

Moi je suis pour pour le pont pour agrandir la 2x2 voie car je pense que ça limiterai les bouchons.

Moi je vote POUR

### **Observation n°121 (Web)**

Anonyme

Déposée le 30 novembre 2021 à 15h28

Bonjour,

super projet, il faut absolument que les voitures qui viennent de Cholet et de Divatte, évitent le plus possible de croiser ceux sur le périphérique, quand elles vont vers l'A811 ou la prairie de Mauve. Et de même, pour l'autre sens, ceux qui viennent de l'A811 ou de la prairie de Mauve pour aller vers Cholet.

Il faut agrandir le pont de Bellevue des 2 cotés, car si on n'agrandit que d'un côté, le problème ne sera résolu que pour 1 sens.

### **Observation n°120 (Web)**

Par Thomas Bercaud

Déposée le 30 novembre 2021 à 15h18

Bonjour,

Etant usager quotidien de l'axe porte de Ste Luce à RN 249 aller-retour à heure de pointe, les scénarios 2bis et 3bis me paraissent les plus pertinents. Le scénario 2bis est le plus fluide selon moi dans sa façon de gérer le trafic en limitant de disperser les choix de destinations. L'intérêt de mettre en place un axé à 2 voies sur le périphérique extérieur (Porte du Vignoble) direction Poitiers vers Nantes nord est cohérent afin de réduire le goulot d'étranglement. Pour ce qui est de l'intérêt du scénario 3bis, certes celui-ci a une certaine complexité en multipliant des doublons de destinations (Cholet/Poitiers et Périph interne) mais il apparaît être le moins contraignant pour nous en tant qu'utilisateurs lors de la phase des travaux. Cela devrait donc nous minimiser les désagréments lors de la refonte de cet aménagement. Et enfin ce scénario 3bis comme le 2bis garde l'aspect des 2 voies d'insertion sur la porte du Vignoble ce qui me paraît être le plus cohérent dans les prises de décisions. Cordialement.

### **Observation n°119 (Web)**

Anonyme

Déposée le 30 novembre 2021 à 10h14

Ces travaux n'ont pas pu être faits à la même époque quand l'échangeur a été modifié ça a été étudié n'importe comment à l'époque là ça va être la même chose pour pas changer

### **Observation n°118 (Web)**

Anonyme

Déposée le 30 novembre 2021 à 10h13

Ces travaux n'ont pas pu être faits à la même époque quand l'échangeur a été modifié ça a été étudié n'importe comment à l'époque là ça va être la même chose pour pas changer

### **Observation n°117 (Web)**

Par Marie Bouchet

Déposée le 30 novembre 2021 à 10h04

Bonjour,

On attend ces travaux pourquoi le feu de signalisation situé à fin de la Prairie aux Maudes est éteint depuis plusieurs mois? Serait-il possible de le remettre en fonctionnement? Nous sommes des milliers des conducteurs qui sommes ralentis tous les jours par ceux qui vont prendre la périphérique sud ce qui n'est pas mon cas (je traverse pour aller à Ste Luce sur Loire).

Merci

### **Observation n°116 (Web)**

Anonyme

Déposée le 30 novembre 2021 à 07h32

Aucune des propositions ne prend en compte la problématique d'étranglement à la porte du vignoble pour les usagers venant de la levée de la divatte (1voie) et ceux venant de l'axe Cholet (2voies) , ceux qui devient direction bordeaux (1voie) soit 4 voies qui s'étranglent en 1seule pour accéder au périphérique  
Aucune des propositions ne prévoient d'aménagement de ce goulot d'étranglement. La population se développe sur le sud et sud est de l'Agglo, il faut travailler ce goulot qui est catastrophique aux heures de pointe et plus encore au delà décès horaires chaque année

### **Observation n°115 (Web)**

Anonyme

Déposée le 30 novembre 2021 à 07h18

Les voitures venant de l'axe Cholet pour entrer sur le périphérique ext direction Nantes nord utilisent la bretelle venant de la divatte et bloquent le rond point. Il faut repenser ce carrefour! C'est 35 min de blocage aux heures de pointe tous les matins

### **Observation n°114 (Web)**

Par emmanuel lebiez

Déposée le 30 novembre 2021 à 02h29

Bonjour,

Merci pour ces différentes présentations. J'emprunte très régulièrement la porte du vignoble pour des trajets domicile (St-Herblain) / travail (Cholet). J'exerce la profession de sapeur-pompier. J'effectue ce trajet depuis bientôt 15 ans.

Les précédents travaux d'aménagement de cette porte n'ont rien permis d'arranger sur la fluidification de cette accès sur le périphérique. Il date de mémoire d'un peu avant 2010. Déjà à cette époque il aurait fallu créer un raccordement à double voie dans chaque sens de circulation entre le périphérique et la RN 249.

J'irais même plus loin en disant qu'il serait déjà judicieux de créer un accès depuis la RN249 vers le périphérique sud en partant de la sortie 1.1 de la RN249 et qui longerait le canal de Goulaine. Cela aurait pour effet immédiat de délester la porte du vignoble de tout le trafic voulant se diriger vers le sud-Loire et plus particulièrement le MIN ainsi que la zone aéroportuaire. Zones qui densifient énormément le fret routier.

Si je puis voter pour une option, elle serait la variante 2 bis ou 3 bis.

Bien cordialement

Emmanuel Lebiez

## Observation n°113 (Web)

Par Aurelie W.

Déposée le 29 novembre 2021 à 23h16

J'habite le quartier des Vallées à proximité de la Porte du Vignoble.

Constat très simple lorsque la route de Cholet sature le matin, c'est dans notre quartier que se reportent une partie des bouchons (photos à l'appui en PJ) avec toutes les nuisances que cela implique (bouchon rue du Taillis Queneau, pollution, vitesse élevée rue des Vallées, non respect des priorités aux carrefours). Alors pour le projet cela est important de considérer les variantes permettant de fluidifier la route de Cholet : variante 2bis ou 3bis afin de garantir un cadre de vie plus apaisé et sécurisé dans le quartier



**Observation n°112 (Web)**

Par edmonde nulleau

Déposée le 29 novembre 2021 à 22h43

En tant qu'usagère fréquente de la voie vélo du pont :

- sécuriser davantage cette voie; isoler plus du trafic routier ; surtout éviter ces "machins" verts sensés nous (les vélos) protéger mais qui "balancent" fortement au passage des poids lourds et dont un certain nombre se détachent !

- améliorer encore l'accès Sud au pont; actuellement on a le choix entre "plonger" (involontairement bien sûr) dans la Loire ou faire un soleil (toujours aussi involontaire) au bas la pente trop accentuée , sablée et qui tourne à angle droit, si on passe par l'autre chemin

PS Je ne suis pas un robot mais j'ai beaucoup de mal à lire "l'image«

**Observation n°111 (Web)**

Par Regis Mar

Déposée le 29 novembre 2021 à 22h34

Honnêtement. Vous avez filé ce plan stratégique de déplacement à des stagiaires ?

Y en t'il un seul d'entre vous qui vient le matin de l'axe Cholet ?

Mettez vos propositions aux oubliettes et revoyez votre copie.

De deux voies ont passe toujours à 1.

Et on pourra toujours sortir pour simuler d'aller vers Bordeaux et en fait revenir pour gratter tout le monde et repartir pour direction périphérique est.

De plus.

Celui qui veut aller direction Angers est toujours obligé de passer par ce goulot d'étranglement.

Il devrait y avoir un pont sur la droite qui permettrait d'avoir une voie cholet angers sans passer ce goulot.

Bref vous n'avez rien compris

**Observation n°110 (Web)**

Par Georges PHILIPPE

Déposée le 29 novembre 2021 à 18h39

Prévoir des couloirs pour les transports collectifs et doux (vélos)

**Observation n°109 (Web)**

Par Aurélien Fuss

Déposée le 29 novembre 2021 à 17h20

Bonjour,

Je vote pour la 2bis.

**Observation n°108 (Web)**

Par Franck BUDAIL

Déposée le 29 novembre 2021 à 15h16

Bonjour

pourquoi le fichier des covoiturage ne permet il pas d'absorbé des données en plus sur les trajets réalisés et/ou sur les plaques d'immatriculations et les taux de remplissage afin d'augmenter le grappage actuel cf se qui est proposer par [www.les-rhinos.org](http://www.les-rhinos.org) mais don la communauté faute de moyen ne décolle pas. nous sommes disponibles pour échanger à ce propos

**Observation n°107 (Web)**

Anonyme

Déposée le 29 novembre 2021 à 13h49

Sens nord-sud.

Quel que soit le projet, nécessité de garantir l'accès au périphérique sud pour ceux qui ne sortent pas porte du vignoble (actuellement, bloqués du fait de ceux qui essaient de tricher et de se rebattre au dernier moment).

Très impatient que l'aménagement soit mis en place.

**Observation n°106 (Email)**

Par Raymond Pierre CAILLEAU

Déposée le 27 novembre 2021 à 19h44

Objet : BOUCHONS

Bonjour

Les Bouchons du matin entre 7h30 et 9h sur la RD 249 :

Sauf erreur de ma part, sur les 5 propositions, aucune solution ne va les éliminer /

Aujourd'hui, c'est le fait de réduire de 2 voies a 1 voie en venant de Poitiers qui bloque à la porte du Vignoble.

Or , là, Vous ne changez rien , sauf pour la bretelle de droite qui n'a plus a se rabattre ( ceux qui viennent de La Divatte )

Le flot de Poitiers à le même étranglement qui continuera a générer des bouchons ....

AFFLIGEANT !!!

Il suffit de le prendre tous les matins pour comprendre

Cdt

Raymond Pierre CAILLEAU

39 Avenue Mozart

44115 – BASSE GOULAIN

**Observation n°105 (Web)**

Anonyme

Déposée le 29 novembre 2021 à 08h58

Vidéos longues et peu compréhensibles...

j'ai l'impression qu'aucune proposition ne prend en compte l'axe Nantes-Cholet qui est la source principale de bouchon autour du pont de Bellevue

**Observation n°104 (Web)**

Anonyme

Déposée le 28 novembre 2021 à 20h45

Vidéos explicatives (!) beaucoup trop longues et non compréhensibles simplement.

Pourquoi faire simple, quand on peut faire compliqué.

**Observation n°103 (Web)**

Par Patrice INFANTE

Déposée le 28 novembre 2021 à 18h08

Merci pour ce travail conséquent pour réaliser ces études préalables et merci de nous donner la parole sur ce sujet. Pour ma part, après avoir visualisé tous les projets, je trouve que le flux des véhicules venant de Cholet et désirant rejoindre le périphérique intérieur n'est pas du tout traité. Les usagers devront continuer à emprunter une seule voie pour sortir de la RN249 pour arriver sur un giratoire qui relie la Divatte et franchir un pont sur une seule voie pour (toujours sur une seule voie) rejoindre le périphérique intérieur. On oublie donc de traiter une grosse partie de la congestion matinale pour ne traiter essentiellement l'axe Nord-Sud. De plus, habitant le quartier des Vallées, je ne vois aucun projet de traitement des nuisances sonores pour nous protéger de celles-ci (elles sont conséquentes par vent d'ouest notamment.

Pour la partie traitée, le projet 2b me parait le plus adapté.

Cordialement, Patrice INFANTE

**Observation n°102 (Web)**

Anonyme

Déposée le 28 novembre 2021 à 17h55

Coucou,

Prévoyez-vous un grand chaos pendant la durée des travaux ?

Merci,

### **Observation n°101 (Web)**

Anonyme

Déposée le 28 novembre 2021 à 15h50

Des 5 projets, ma préférence va au numéro 2 bis. Il faut que l'insertion de la RN249 se fasse sur deux voies pour éviter l'engorgement du matin. Ensuite, je ne suis pas sûr que cela arrangera le phénomène de croisement et de ralentissement entre les véhicules arrivant du périphérique sud et voulant prendre l'A811 et ceux entrant par la RN249 et continuant en direction RENNES-VANNES. Pour le franchissement de la Loire en sens inverse, ce projet inclus une sortie à deux voies en direction de CHOLET POITIERS par rapport au 3 et 3bis qui gardent la sortie actuelle. De plus ce sont des voies ouvertes, ce qui permet un dégagement en cas de panne de véhicule ou accident. J'ai conscience que ce n'est pas la solution miracle, et pense comme beaucoup que NANTES à surtout besoin d'un projet de périphérique plus ambitieux.

### **Observation n°100 (Web)**

Par Laurent Bidet

Déposée le 28 novembre 2021 à 11h40

Bonjour, serait il possible d'ajouter une voie directe du périphérique extérieur Sud vers la rn 249 en direction de Cholet pour limiter les ralentissements à l'arrivée sur le rond point ?

### **Observation n°99 (Web)**

Par Benjamin Bayle

Déposée le 28 novembre 2021 à 09h16

Ce projet prend bien en compte le pb de circulation du périphérique intérieur (le soir et les vacances scolaire) mais le problème d'engorgement de la route de cholet vers le périphérique n'est que peu traité

La population du sud loire a beaucoup augmentée et l'accès a l'aglo nantaise le matin depuis la route de cholet ainsi que les départ le soir vers la route de cholet est de plus en plus engorgée

- 1 Pourquoi ne pas faire une bretelle directe entre le périherique sud et la voie rapide vers cholet
2. La piste cyclable en amont du pont de belle vue est elle gardée
3. Ne devrait on pas envisager un accès cholet périr internet sud en passant sous les ouvrage existant ?

### **Observation n°98 (Web)**

Par BRUNO CROCHET

Déposée le 27 novembre 2021 à 19h46

bonjour

Pourquoi ne prévoit-on pas l' éclairage économique sur le pont et les axes y menant , comme dans les années 1990?? afin d'augmenter la sécurité visuel.

### **Observation n°97 (Web)**

Anonyme

Déposée le 27 novembre 2021 à 18h22

A lire les avis, je les partage complètement. En effet, je ne sais pas combien coûte et a déjà coûté cette concertation mais c'est encore de petits penseurs dans de trop grands fauteuils qui dépensent de l'argent qui n'est pas le leur. Quel est le projet ? Dans quelle perspective s'inscrit-il ? De combien de personnes augmente l'agglomération chaque année ? Ce projet est déjà obsolète. Quelque soit la variante qui sera imposée, elle répond pas au bouchon sud-nord du matin et trop peu au bouchon nord-sud du soir. Une deuxième rocade grande couronne qui devait être faite était une bonne solution avec 2 autres ponts que vous n'avez pas su négocier avec le gouvernement à l'arrêt du projet de l'aéroport. Ce projet quelque soit la variante c'est de la bidouille !

Mais comme il y a de plus en plus de parisiens, pour eux ça leur convient alors allez y !

Faire quelque chose oui ! Mais uniquement s'il s'inscrit dans un projet plus grand pour le bien être des riverains.

Un riverain très déçu qui apparemment paye trop d'impôts.

### **Observation n°96 (Web)**

Anonyme

Déposée le 26 novembre 2021 à 13h23

Il est impératif que la 2 voies de CHOLET vers NANTES s'insèrent dans une 2 voies et non dans une seule voie comme actuellement. Sans cela les travaux seront inutiles.

A l'avenir, il faut envisager un périphérique plus large ou un 2ème périphérique en grande couronne.

Il faut aussi plus de ponts entre le SUD LOIRE et NANTES.

Ne pas oublier les transports en commun, bus, tram, tramtrain. Il faut prévoir un projet ambitieux qui laissera la place à ses transports si les fonds ne sont pas réunis pour le moment.

### **Observation n°95 (Web)**

Anonyme

Déposée le 26 novembre 2021 à 12h55

Les variantes 2bis et 3bis qui fluidifieraient la route de Cholet sont à privilégier pour ne pas engorger les rues des Vallées et du Taillis Queneau, surtout le matin.

Résidente aux Vallées et travaillant sur Les Sorinières, je passe plus de temps dans les bouchons entre mon domicile et le rond point de Bellevue, qu'entre le rond point de Bellevue et les Sorinières. Lorsque la circulation est plus fluide, les voitures roulent vite et ne respectent pas le 30 kilomètres/heure ce qui constitue un danger pour tout le monde sur des routes bien étroites. Je vous remercie de votre attention.

### **Observation n°94 (Web)**

Anonyme

Déposée le 25 novembre 2021 à 16h55

Mon avis sur les variantes proposées

Variante 1 pour le périmètre intérieur et variante 3 bis ou 2 bis pour le raccordement de la route de Cholet sur le périmètre extérieur

### **Observation n°97 (Web)**

Anonyme

Déposée le 27 novembre 2021 à 18h22

A lire les avis, je les partage complètement. En effet, je ne sais pas combien coûte et a déjà coûté cette concertation mais c'est encore de petits penseurs dans de trop grands fauteuils qui dépensent de l'argent qui n'est pas le leur. Quel est le projet ? Dans quelle perspective s'inscrit-il ? De combien de personnes augmente l'agglomération chaque année ? Ce projet est déjà obsolète. Quelque soit la variante qui sera imposée, elle répond pas au bouchon sud-nord du matin et trop peu au bouchon nord-sud du soir. Une deuxième rocade grande couronne qui devait être faite était une bonne solution avec 2 autres ponts que vous n'avez pas su négocier avec le gouvernement à l'arrêt du projet de l'aéroport. Ce projet quelque soit la variante c'est de la bidouille !

Mais comme il y a de plus en plus de parisiens, pour eux ça leur convient alors allez y !

Faire quelque chose oui ! Mais uniquement s'il s'inscrit dans un projet plus grand pour le bien être des riverains.

Un riverain très déçu qui apparemment paye trop d'impôts.

### **Observation n°96 (Web)**

Anonyme

Déposée le 26 novembre 2021 à 13h23

Il est impératif que la 2 voies de CHOLET vers NANTES s'insèrent dans une 2 voies et non dans une seule voie comme actuellement. Sans cela les travaux seront inutiles.

A l'avenir, il faut envisager un périphérique plus large ou un 2ème périphérique en grande couronne.

Il faut aussi plus de ponts entre le SUD LOIRE et NANTES.

Ne pas oublier les transports en commun, bus, tram, tramtrain. Il faut prévoir un projet ambitieux qui laissera la place à ses transports si les fonds ne sont pas réunis pour le moment.

### **Observation n°95 (Web)**

Anonyme

Déposée le 26 novembre 2021 à 12h55

Les variantes 2bis et 3bis qui fluidifieraient la route de Cholet sont à privilégier pour ne pas engorger les rues des Vallées et du Taillis Queneau, surtout le matin.

Résidente aux Vallées et travaillant sur Les Sorinières, je passe plus de temps dans les bouchons entre mon domicile et le rond point de Bellevue, qu'entre le rond point de Bellevue et les Sorinières. Lorsque la circulation est plus fluide, les voitures roulent vite et ne respectent pas le 30 kilomètres/heure ce qui constitue un danger pour tout le monde sur des routes bien étroites. Je vous remercie de votre attention.

### **Observation n°94 (Web)**

Anonyme

Déposée le 25 novembre 2021 à 16h55

Mon avis sur les variantes proposées

Variante 1 pour le périmètre intérieur et variante 3 bis ou 2 bis pour le raccordement de la route de Cholet sur le périmètre extérieur

### **Observation n°93 (Web)**

Anonyme

Déposée le 25 novembre 2021 à 16h26

Bonjour

Je suis un usager bi-quotidien du pont et de l'échangeur actuel depuis 13 ans.

A éviter : les variantes 3 déplaceront les bouchons au niveau des ronds points.

La variante 2bis me paraît être la plus efficace pour fluidifier le trafic.

### **Observation n°92 (Web)**

Anonyme

Déposée le 25 novembre 2021 à 15h52

Nantes est la 5 eme ville de France , sur vos vidéos vous avez 10 ans de retard. Un périph à 2 voies c'est désuet vu le trafic actuel et l'évolution démographique. Dans un monde parfait il faudrait un périph à 3 X2 voies ou bien refaire un autre super périphérique et rajouter des ponts sur la Loire.

Vu le cout total c'est impossible. Nous sommes condamnés vu l'infrastructure routière à passer de nombreuses heures dans notre voiture

vos vidéos sont trop longues par contre on a le temps de les visionner le matin porte du vignoble

### **Observation n°91 (Web)**

Par Marion FILLAUDEAU

Déposée le 24 novembre 2021 à 22h31

La variante 3bis me semble la plus opportune du point de vue bénéfice à l'utilisateur /coût à la collectivité.

Néanmoins, elle mériterait d'être améliorée notamment pour fluidifier encore plus l'insertion de la RN249 sur le périphérique extérieur. En effet, le tablier amont existant mesurant environ 14m (mesure Google Earth) il est possible (en ne créant pas de BAU) de créer 4 voies sur l'ouvrage existant. Et ainsi maintenir 2 voies sur le périphérique et 2 voies en direction de l'A811, avec une divergence sur l'OH8 comme à ce jour. Cette configuration augmenterait donc la longueur disponible pour gérer les changements de directions dans le sens Sud/Nord.

### **Observation n°90 (Web)**

Par FRANCOIS DUVAL

Déposée le 24 novembre 2021 à 22h22

Merci pour cette concertation. Je subis les bouchons deux fois par jour, c'est insupportable de constater la perte de temps des travailleurs le matin et le soir. Les déplacements individuels en autos ne baisseront pas dans notre métropole économiquement dynamique quoique qu'en décident les biens pensants de nos administrations. Les vidéos de plus de 8 minutes par hypothèse sont beaucoup trop longues à regarder. Croyez vous que les usagers des embouteillages passeront 40 minutes à tenter de trouver les différences entre les 5 variantes ? C'est dommage de ne pas synthétiser un peu plus le fruit de vos réflexions. On peut imaginer que des présentations longues justifient le travail, dommage, c'est le contraire, du gâchis. Des cartes graphiques avec des traits de couleur prononcés seront autrement plus lisibles que les vidéos aux couleurs insipides. Je ne peux donc donner mon avis sur les hypothèses faute de temps. Déception.

**Observation n°89 (Web)**

Par stephane FOURNERET

Déposée le 24 novembre 2021 à 21h19

La piste cyclable située la plus en amont sera t elle conservée ?

**Observation n°88 (Web)**

Par stephane FOURNERET

Déposée le 24 novembre 2021 à 21h11

Comment est géré le raccordement problématique de la N249 en provenance de CHOLET au périphérique Sud direction BORDEAUX ?

**Observation n°87 (Web)**

Anonyme

Déposée le 24 novembre 2021 à 19h01

Bonjour,

Vos plans sont incompréhensibles!

Le pont est extrêmement encombrés aux heures de pointes, depuis quelques années. Etant donné, le taux de population qui augmente terriblement Sud Loire, et je ne comprends pas pourquoi vous faites si peu de changement. Il faudrait passer en 8 voies pour désengorger le pont et doubler les voies d'accès secondaires.

Cdt.

**Observation n°86 (Web)**

Par Benoit BERTHELOT

Déposée le 24 novembre 2021 à 17h30

Bonjour. Merci pour les études et la concertation.

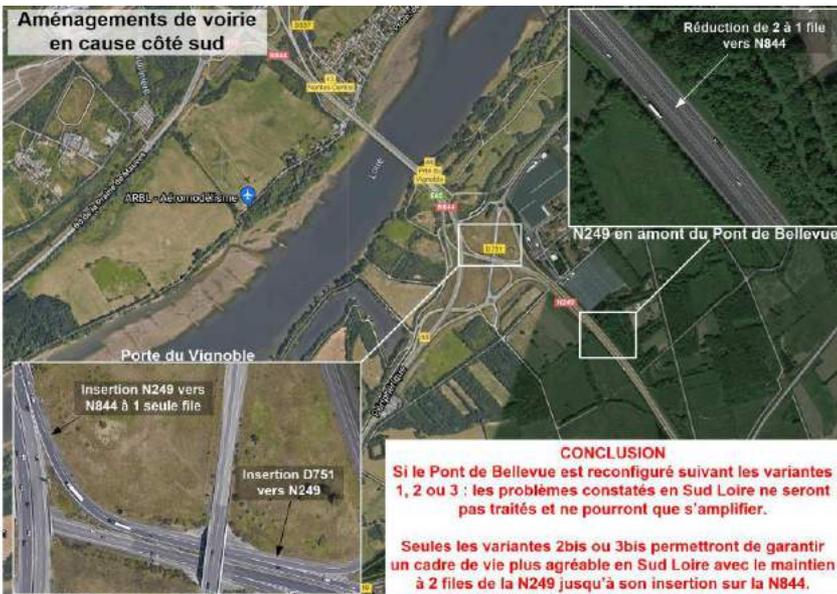
Je suis résident du quartier des Vallées à Basse-Goulaine et habite ainsi à proximité directe de la Porte du Vignoble. Nous, habitants du quartier des Vallées, subissons de plein fouet les saturations de la Route de Cholet tous les matins avec des conséquences en cascade jusque dans notre quartier qui supporte des trafics d'évitement importants à cette période. Ce projet est une aubaine pour le périphérique Nantais mais au delà de ça, il pourrait redonner un cadre de vie agréable localement en fonction de la variante retenue. En effet, les véhicules qui transitent par notre quartier tous les matins pour éviter les bouchons de la route de la Cholet y circulent à vive allure, bien au delà des 30 km/h autorisés, d'autant qu'à cette même période les enfants du quartier se rendent aux arrêts de bus pour le ramassage scolaire. La situation est ainsi très dangereuse dans notre quartier et cela est la conséquence de l'insertion de la route de Cholet à 1 seule file sur le périphérique. Les variantes 2bis et 3bis qui fluidifieraient la route de Cholet sont donc à privilégier d'autant que leur impact socio économique apparait des plus favorables. Ecarter ces deux variantes bis viendrait à acter ces problèmes de circulation accidentogènes désormais connues des services de l'Etat et auxquelles la mairie ne peut faire face puisqu'en lien direct avec le réseau Etat. Notre quartier des Vallées peut retrouver un cadre de vie agréable et sécurisé grâce à ce projet si une des variantes bis est retenue. Ecarter ces variantes bis consisterait également à délaissier une fois de plus les habitants du Sud Loire. Le document en pièce jointe illustre les difficultés actuelles et justifie la nécessité de choisir une des solutions bis.

Merci infiniment pour la prise en compte de mon avis.



### Itinéraires d'évitement constatés

- 1 Beaucoup d'automobilistes sortent au niveau de l'échangeur de la N844 en amont du Pont, non pas pour aller sur la Divatte ou vers le périphérique intérieur, mais pour se réinsérer sur la N249 en faisant demi-tour au rond-point. Ces demi-tours sont très pénalisants et empêchent la bonne insertion des véhicules en provenance de la Divatte.
- 2 D'autres automobilistes qui connaissent le secteur ou qui sont guidés par leur GPS sortent au niveau de l'échangeur de la D215 (sortie 1.1) ; empruntent la voirie locale par le hameau des Vallées classé zone 30 et dont les voies ne sont pas dimensionnées pour accueillir un tel trafic en toute sécurité. Les vitesses pratiquées sont élevées et les règles de priorités aux carrefours ne sont pas respectées (priorités à droite). Tout ce trafic entraîne une saturation de la rue du Taillis Queneau qui débouche sur un stop au niveau de la Divatte. La situation est très dangereuse le matin pour les riverains et en particulier pour les enfants qui doivent prendre le ramassage scolaire.



### **Observation n°85 (Web)**

Par marie haudaine

Déposée le 24 novembre 2021 à 16h50

Merci Felix !

il y a 15 ans quand vous vous avez réaménagé le pont de Bellevue on vous avait déjà dit qu'il serait vite saturé et qu'il fallait doubler le pont .A l'époque déjà on n' était pas écouté et on avait raison.Résultat la porte du vignoble est bloquée tous les matins de 07h à 9h 30 Donc tous les jours (sauf we et vacances) on se tape 45mns de bouchon et de pollution (merci l'écologie). Il est vrai que ça été étudié comme des chefs !! on passe de 3 voies à 1 avec en plus une voie d'insertion qui bloque la circulation pour accéder au périph (super les experts ).

Le soir en passant via ste luce meme attente on se tape 2 ronds point avec en prime des feux qui ne fonctionnent jamais résultat celui qui force le plus; passe (les feux c'est pour décorer ?! ) et là aussi 45 mns de bouchon Là on nous propose une concertation (wouah super ! ) tout ça pour des travaux qui commenceront au plus tot en 2026 (quelle chance c'est déjà demain ) mais avant il faut attendre la fin des travaux porte de rennes et ensuite porte de gesvres et avec un peu de chance on aura peut etre le budget et le temps pour faire des travaux dans le sud loire. Pour résumer dans le sud loire tu attends et tu fermes ta g..... !Pour les experts doublez les voies sur le pont (c'est le minimum ) faite une voie pour tous les poids lourds qui circulent le matin et une voie pour les transports en commun

, mettez le paquet sur les infrastructures une bonne fois pour tout.Vous auriez fait cela il y a 15 ans comme on avait dit (augmentation du trafic routier à prendre en compte +élargissement des voies +poids lourds et developpement des transports en commun) vous n'auriez pas a refaire le travail et à dépenser encore plus d'argent 20 ans plus tard (mais comme vous etes plus malin que les autres !! )

Merci Félix !!!

### **Observation n°84 (Web)**

Anonyme

Déposée le 24 novembre 2021 à 15h58

Les variantes 2 bis et 3 bis sont les plus abouties, de loin, même si les travaux sont plus longs et plus coûteux. Ce sont les deux seuls projets qui permettront, peut-être, de ne pas accoucher d'une souris...Surtout que l'échéance est lointaine et le trafic augmentera sensiblement d'ci là probablement.

La variante 3bis est particulièrement intéressante en donnant deux accès distincts possibles vers la RN249 dans le sens nord-sud. Un vrai plus pour limiter les bouchons du soir en plus de l'accès venant de l'autoroute en voie propre.

Il faudrait pouvoir, comme je l'ai lu dans certains commentaires, empêcher que les voitures venant du périphérique sud se rabattent trop tôt à droite pour filer vers l'autoroute, empêchant les voitures venant de la RN249 de s'insérer. Si ce problème n'est pas réglé (mais la distance de la bretelle est assez courte, donc pas simple), même les deux voies ne suffiront pas à fluidifier le trafic venant de Cholet...

Le mieux aurait peut-être été un super périphérique tout autour de Nantes avec de nouveaux franchissements de la Loire et de l'Erdre, permettant aux (trop) nombreux camions de ne plus transiter par le périphérique alors que les 4/5e n'en n'auraient pas l'utilité...mais le projet a été abandonné, plus dans l'air du temps...

Merci pour la concertation en tout cas.

### **Observation n°83 (Web)**

Anonyme

Déposée le 24 novembre 2021 à 13h13

Bonjour,

Tout d'abord, je voudrais vous remercier. En effet cette concertation est une démarche que je trouve très importante et je suis donc heureux de m'exprimer.

Mon utilisation de cette section de périphérique est très simple : RN249 <-> A811 PPM et A811 <-> RN249 PPM. Je suis donc gêné matin et soir.

Le document que vous avez mis à disposition (<https://www.pont-bellevue.fr/document/registerDocument/download/82228>) est très intéressant et m'a permis de me forger un avis. De mon point de vu et d'après les chiffres annoncés dans votre document, le seul projet qui se démarque vraiment et le n°2 BIS.

Malheureusement on n'y retrouve pas les estimations pour le projet 3 BIS. J'imagine que celui-ci doit avoir des statistiques de durée de trajet assez proche que le n°2 BIS. En comparant les chiffres du n°2 et du n°3 on s'aperçoit que le n°3 est quand même légèrement plus efficace donc si je devais choisir, mon choix serai le projet n°3 BIS.

Quelque soit le projet retenu, je pense qu'il est très important que ce soit l'un des deux BIS qui permettent de fluidifier le trafic au niveau de la porte du vignoble alors que les autres ne changeront rien a cet endroit.

### **Observation n°82 (Web)**

Anonyme

Déposée le 24 novembre 2021 à 08h49

La version 3bis avec une arrivée en deux fois depuis le vignoble et un croisement nord sud pour éviter les changements et insertions, causes de bouchons, me semble le plus adapté et pérenne.

### **Observation n°81 (Web)**

Anonyme

Déposée le 23 novembre 2021 à 20h49

Option 3bis me paraît la plus judicieuse.

### **Observation n°80 (Web)**

Par Denis Ayrault

Déposée le 23 novembre 2021 à 20h43

Bonjour , j'emprunte la rn249 tous les jours pour rejoindre le périphérique est puis nord. Il faut absolument que les entrés et sorties sur cet axe se fassent via une 2 voies 2 voies. En effet la métropole nantaise via l'axe Nantes -Cholet se développera de manière conséquente dans les prochaines années il faut donc ainsi anticiper cette croissance forte. Les variantes 2 BIS ET 3 BIS me semblent donc les plus adaptées au schéma futur.

### **Observation n°79 (Web)**

Par Gaël Jeanneau

Déposée le 23 novembre 2021 à 17h15

La variante 2 bis me semble la mieux adapté pour les personnes venant de Cholet en évitant un goulot d'étranglement sur une voie avant l'accès au périphérique. Pour la sortie de Nantes, il me semble plus lisible et probablement plus simple que la variante 3 bis que ce soit pour accéder au périphérique Sud ou pour l'accès à Cholet.

**Observation n°78 (Web)**

Anonyme

Déposée le 23 novembre 2021 à 14h02

La variante 3 bis me semble la solution la plus adaptée. Les travaux seront plus longs et la circulation sera difficile pendant certaines phases du chantier mais les défis environnementaux et de mobilité en valent la peine.

Les pistes cyclables de franchissement doivent pouvoir rester disponibles pendant les travaux pour éventuellement envisager des basculements de la voiture vers le vélo.

**Observation n°77 (Web)**

Anonyme

Déposée le 23 novembre 2021 à 10h01

Variante 1

**Observation n°76 (Web)**

Anonyme

Déposée le 23 novembre 2021 à 08h22

La variante 2 bis me semble la plus efficace.

Merci pour la concertation

**Observation n°75 (Web)**

Par B Giovan

Déposée le 22 novembre 2021 à 23h12

Je suis pour la version 2b. Principalement pour une arrivée de la RN249 en 2 voie provenant de Cholet sur le périphérique Sud.

Comme beaucoup de témoignages, je suis d'accord pour dire que la cause principale des bouchons est le rétrécissement en 1 voie porte du vignoble et cela depuis 20 ans.

**Observation n°74 (Web)**

Anonyme

Déposée le 22 novembre 2021 à 22h21

Variante 1

### **Observation n°73 (Web)**

Par Fabien Eulry

Déposée le 22 novembre 2021 à 21h46

J'utilise 1 à 2 fois par jour toutes les routes de ce pont, aux heures de pointe ou pas.

Il est absolument indispensable que la RN249 en provenance de Cholet soit raccordée au périphérique Est en 2 voies.

La cause principale des bouchons le matin étant justement le rétrécissement en 1 voie aujourd'hui porte du vignoble.

Les 2 projets estampillés « bis » sont donc de loin les plus adaptés.

Il faudrait aussi également prévoir un raccordement direct du même sens de la RN249 (provenance Cholet) au périphérique Sud.

Aujourd'hui tout le monde doit passer par 2 ronds points avant d'y accéder ce sont d'interminables détours, de « céder le passage » donc de ralentissements; par exemple pour ceux provenant de la divatte juste à cause de ces 2 ronds points évitables.

Sans les travaux sur ce deuxième gros pb de la porte du vignoble, dans 5 ans le problème d'embouteillage va réapparaître avec la hausse du trafic routier qu'il faut anticiper.

Merci pour la concertation.

### **Observation n°72 (Web)**

Anonyme

Déposée le 22 novembre 2021 à 18h08

La variante n°3 bis paraît la mieux adaptée au contexte. Son coût est plus important mais quitte à faire des travaux autant de prévoir les aménagements qui amélioreront la situation de manière significative.

### **Observation n°71 (Web)**

Par H Barbot

Déposée le 22 novembre 2021 à 14h54

Le maintien de ronds-points en sortie Porte d'Anjou ou Porte du vignoble ne permettra pas de résoudre les encombrements car les voies de sortie vont continuer à boucher ... et cela remontera vers le périphérique. Dans le sens nord-sud, la 3ème voie d'entrecroisement (sortie vers Cholet / Prairie de Mauves) sera saturée et cela se répercutera sur la circulation des 2 autres voies.

Dans le sens sur-nord, la voie d'entrecroisement provenance Cholet/direction périph et provenance périph/direction Paris va aussi être saturée avec un peu de trafic et cela se répercutera...

Pas convaincu par ce projet qui ne me paraît résoudre que la moitié du problème quel qu'il soit la variante.

=>

1 - supprimer les ronds-points

2 - revoir la voie d'accès entrecroisement dans le sens sud-nord pour bien séparer les flux

### **Observation n°70 (Web)**

Anonyme

Déposée le 22 novembre 2021 à 14h21

Les vidéos ne sont pas très claires, il faudrait plutôt mettre en premier les documents de synthèse.

Sinon, ma préférence va à la version 2bis qui permet un meilleur temps d'échange vers Cholet et ne bouchera pas le pont

### **Observation n°69 (Web)**

Anonyme

Déposée le 22 novembre 2021 à 10h50

Je choisirais La variante 2bis qui me paraît la plus raisonnable

### **Observation n°68 (Web)**

Par Richard LOUTELLIER

Déposée le 21 novembre 2021 à 22h23

La variante 2bis me paraît la plus adaptée.

### **Observation n°67 (Web)**

Anonyme

Déposée le 21 novembre 2021 à 21h57

La variante n3 me paraît la plus adaptée mais il faut allonger le plus possible les entrees et sorties

### **Observation n°66 (Web)**

Par BENOIT PENICAUD

Déposée le 21 novembre 2021 à 19h19

Bonjour

A ) le document de synthèse devrait être plus mis en avant sur le site .

B) Un franchissement sur la Loire ne concerne pas que les véhicules à moteur

les schémas routiers ne prennent pas en compte le confort visuel auditif des cycliste et piétons sportif , usagers de trottinettes électriques etc..

il faut prévoir le murs anti bruit entre les véhicules à moteurs et la piste cyclable

ainsi on pourra circuler sans être dans le vacarme et les gaz d'échappements

il faut soigner l'approches des vélo sur ces ouvrages pour éviter de créer des dangers inutiles

- ne pas faire les mêmes erreur que le pont de Mauves sur Loire

très attractif , superbe passerelles mais gestions des flux de vélo en entre sortie de ponts dangereuse

Gestion des déplacements des piétons ( sportif ou promeneur désastreuse et dangereuse )

le Pont de Bellevue doit être considéré comme un pont URBAIN à usage divers et non pas uniquement comme un aménagement Autoroutier c'est l'occasion de réaliser une jonction agréable entre le sud et le nord et de mettre en valeur la Loire en tant que paysage

Ce grand carrefours Sud Est de Nantes mériterait un grand parking relais permettant au usagers de garer les véhicules sur site et de finir les trajets en vélo électriques , trottinette ETC

Nantes centre est à 6KM soit 19 Minutes de vélo

en cas de création de VRTC la création d'un parking relais me semble adéquate

Au regard du tableau de synthèse et vu le peu d'écart de cout entre les versions Bis et normales la trois Bis a ma préférence

**Observation n°65 (Web)**

Anonyme

Déposée le 21 novembre 2021 à 18h59

Bonjour,  
En tant qu'utilisateur régulier de ce pont, la variante 2 semble être le meilleur compromis => coût, amélioration du trafic, nuisance pendant les travaux ...

**Observation n°64 (Web)**

Par Anaïs Brucelle

Déposée le 21 novembre 2021 à 17h19

Bonjour, je prends cette route tous les jours. C est super de re travailler cet espace, merci.

Avis positif pour le projet 3bis.

L insertion 2 voies RN 249 est essentielle pour limiter les collision entre ceux qui arrivent du périphérique Sud à toute vitesse, forcent le passage pour sortir à Ste Luce car n ont pas le temps de s insérer avant et ceux qui entrent sur le peripherique ralentis.

Conserver 2 options vers Cholet permet de limiter les conducteurs perdus et dangereux qui auraient raté leur première sortie via la prairie de mauve. Cela laisse aussi le choix de passer par la prairie ou continuer tout droit quand on vient du Nord.

Donc le 3 bis.

Cordialement.

**Observation n°63 (Web)**

Anonyme

Déposée le 21 novembre 2021 à 12h02

Après avoir visionné vos 5 vidéos sur le futur projet pour Bellevue, je porte mon choix sur la Variante 1. Car elle me paraît la plus pratique et la plus utile pour ce projet.

**Observation n°62 (Web)**

Par Nicolas POINOT

Déposée le 20 novembre 2021 à 22h09

Il faudrait intégrer un voie réservé pour les cars Aléop sur le pont et ses accès notamment ceux de la ligne 330 qui devrait être la ligne forte pour relier Nantes à Divatte sur Loire. En passant par le Boulevard de la prairie de Mauves pour rejoindre le tramway à Boulevard de Doulon la ligne 330 deviendrait compétitif à la voiture individuelle. Pour cela il faut que Nantes métropole est le courage de réserver la voie central du Boulevard de la prairie de Mauves en couloir banalisé pour car et bus. Mais un problème de taille existe : La métropole est dirigée par la gauche et la région par la droite. Et comme dirait un certains anciens élu de la métropole « Ils votent pas comme il faut »

### **Observation n°61 (Web)**

Par Christine Cloteau

Déposée le 20 novembre 2021 à 14h43

Ne serait il pas judicieux de profiter de ce nouvel aménagement pour enfin inclure une voie de tram ou autre transport en commun efficace sur le périphérique nantais ?

### **Observation n°60 (Web)**

Par Thomas Blot

Déposée le 20 novembre 2021 à 14h42

Bonjour dans mon cas le problème est que les bouchons sont dû au fait que la voie de sortie pour Poitiers en direction du Sud est trop courte, trop descendante et tournante. Je prends cette route en direction de Bordeaux. Le flux est congestionné par les gens qui se sortent pour Poitiers. Je constate qu'il y a un ralentissement sous les 50km/h alors qu'ils sont encore sur le pont. Je pense que l'aménagement générale est déjà bon cependant la place consacrée à cette sortie a été négligée. A t on calculé si une sortie était réalisable sereinement à 70km/h, j'en doute. Je suis d'avis qu'il faut déplacer cette sortie quelques centaines de mètres au sud afin de l'élargir et en amont délimiter les voies entre ceux qui vont vers Bordeaux et ceux qui sortent à Poitiers par des panneaux, étant donné qu'au moins 80% des véhicules qui prennent ce pont dans ce sens sortent à Poitiers et si les gens roulent à 90km/h une voie pour Bordeaux et deux pour Poitiers serait juste. Il sera nécessaire d'élargir d'une voie la route au-dessus de la Loire et en amont également. Etant donné que deux voies seront attribuées aux véhicules en direction pour Poitiers les insertions se feront avec moins de ralentissement : les gens allant vers Bordeaux seront sur leur voie, les gens pour Poitiers se mettront sur la gauche pour laisser passer les véhicules qui s'insèrent. Evidemment cette proposition ne résout pas les problèmes rencontrés dans l'autre sens de circulation.

### **Observation n°59 (Web)**

Par GAEL CABELGUEN

Déposée le 20 novembre 2021 à 11h17

Bonjour,  
J'habite Nantes Est (Rue de la Colétrie). Ma fille en garde alternée et va à l'école à Haute Goulaine, soit 13 km A/R depuis mon domicile à Nantes. En partant à 7h40 de chez moi, il me faut 1h15 pour faire cet A/R de 13km !  
Je n'ai pas de proposition, juste un témoignage de perdre autant de temps pour effectuer 13 km.  
Cordialement.

### **Observation n°58 (Web)**

Anonyme

Déposée le 20 novembre 2021 à 09h43

Je trouve que le document de synthèse n'est pas assez mis en avant sur le site alors qu'il permet de comprendre le projet et les variantes beaucoup plus rapidement que les vidéos.

La longueur des vidéos risque de décourager de nombreuses personnes de comprendre le projet et ses variantes et de donner son avis.

Les solutions v2bis et v3bis me paraissent les plus pertinentes.

### **Observation n°57 (Web)**

Anonyme

Déposée le 19 novembre 2021 à 22h37

Les variantes 2 bis et 3 bis sont les plus intéressantes. Même si les travaux sont plus long et plus coûteux, ce sont les 2 projets qui permettent de désencombrer le plus de voie. Le but de se projet est de fluidifié le trafic donc c'est ce qui parait le plus logique.

### **Observation n°56 (Web)**

Par Pierre Collineau

Déposée le 19 novembre 2021 à 22h14

Je ne trouve pas de différence entre les 5 projets ceux qui viendront de Cholet pour rentrer sur le périphérique, il y aura autant de bouchon qu'actuellement.

### **Observation n°55 (Web)**

Par Benoit Matondo

Déposée le 19 novembre 2021 à 21h14

As quand un grand contournement de Nantes,ou bien le periph en 2 fois 3 voies minimum ?

Car d ici 2033 et la mise en service,combien d automobilistes en plus sur le périph ?

Cdt

Benoit

### **Observation n°54 (Web)**

Par SERGE MAUDOUIT

Déposée le 19 novembre 2021 à 20h17

Bonjour, faisant le trajet de N249 vers périphérique EST tous les matins vers 7h, j'ai remarqué que la circulation qui vient de la N249 est bloquée en entrée sur le périph par la circulation qui vient du sud et qui se rabat trop tôt à droite pour aller vers Paris, ceci ferme la porte à la route de Cholet et les véhicules ne peuvent pas s'incrérer sur le périph !

Donc pour moi, les deux voies ne changeront pas grand chose, ce qu'il faut c'est interdire de se rabattre trop tôt vers Paris pour laisser la N249 entrée sur le périph ! quand c'est le cas, ça passe bien, mais si une voiture et surtout un camion se rabat trop vite, tout ce bloque ...

### **Observation n°53 (Web)**

Par Martine GOYALLON

Déposée le 19 novembre 2021 à 19h30

Bonsoir, je suis sans doute bêta mais je ne vois aucune différence entre les différents projets..

ouvrage hydraulique, mur isolant phonique, création d'un ouvrage de franchissement en aval...

tous les projets sont identiques, non ???

merci de me donner les précisions... ce n'est pas clair

cordialement,

Mme Goyallon

**Observation n°52 (Web)**

Anonyme

Déposée le 19 novembre 2021 à 19h29

Bonjour,

Il y a un vrai goulot d'étranglement bien avant le pont de Bellevue. Dès la sortie 41 vers le pont de Bellevue, le flux entrant de voiture est bien trop important et nécessite 3 voies. Je n'ai pas l'impression que le projet ait pris cela en compte. Il y aura encore des bouchons si vous ne prenez pas en compte tous ces flux entrants.  
Merci

**Observation n°51 (Web)**

Par Françoise CARTRON

Déposée le 19 novembre 2021 à 18h46

Bonsoir,

Je ne suis pas certaine que le fait d'avoir 2 voies de la RN249 vers le pont de Bellevue suffisent.

Il y a 5 routes :

- ceux qui viennent de la divatte : 1 route
- ceux qui viennent de Cholet : 2 routes
- ceux qui viennent du périphérique sud : 2 routes

De 5 routes on passerait à 3 voies sur les variantes 2bis et 3 bis. Si j'ai bien compris,

Les variantes 2 et 3 ne prévoient que 2 voies. Ce n'est pas la peine.

Il faudrait comme pour l'autre côté avoir 4 voies sinon dans quelques années, on retrouvera de gros bouchons.

Cordialement

Mme CARTRON Françoise

**Observation n°50 (Web)**

Anonyme

Déposée le 19 novembre 2021 à 16h13

Bonjour,

habitante sur la commune du Le LOROUX BOTTEREAU . Tous les jours je fais le trajet :

LE LOROUX BOTTEREAU - LA CHAPELLE SUR ERDRE. Depuis plus de 10 ans, tous les ans, j'observe une augmentation du trafic.

Le gros point noir est l'accès au pont de Bellevue via la porte du vignoble.

Pour prendre mon service à 7h30, je suis obligée de partir à 6h40 de mon domicile.

Il est urgent de trouver une solution.

Cdt

### Observation n°49 (Web)

Par Emerson BLANCHARD

Déposée le 19 novembre 2021 à 16h10

Bonjour,

Très bien pensé ce nouvel aménagement.

Après étude des différentes versions, il me paraîtrait impensable de ne pas créer une seconde voie d'accès depuis la RN249.

Il m'est cependant plus difficile de choisir entre les versions V2bis et V3bis mais je préfère la version V2 bis.

A votre disposition pour tout complément d'information.

Cordialement.

### Observation n°48 (Email)

Par LEDUC Mickael

Déposée le 16 novembre 2021 à 23h54

Objet : Fwd: Proposition d'amélioration porte des Sorinières

Bonjour,

Je viens par ce message vous apporter ma réflexion concernant les flux porte des Sorinières

En pièce jointe mon amélioration proposé pour améliorer les flux et éviter les croisement (entrées - sortie du périphérique avec la même voie d'insertion) entre les flux (périphérique intérieur vers Bordeaux) et (Bordeaux vers périphérique intérieur)

Je pense que c'est techniquement faisable de créer une voie derrière les piliers du pont.

En espérant avoir été suffisamment explicite, avoir retenu toute votre attention et avoir un retour de votre part concernant votre avis sur mes propositions.

Cordialement,  
LEDUC Mickael,



## Observation n°47 (Email)

Par LEDUC Mickael

Déposée le 16 novembre 2021 à 23h50

Objet : Fwd: Proposition d'amélioration des flux Sud – Nord

Bonjour,

Je viens par ce message vous apporter ma réflexion sur le projet de franchissement de Bellevue.

Vous trouverez en pièces jointes 2 schémas illustrant mes réflexions.

Tout d'abord je valide la version 2 en ce qui concerne les flux du nord vers le sud

Mais en ce qui concerne les flux du sud vers le nord les améliorations seront minimales même avec la version 2bis.

C'est pourquoi je vous propose comme réflexions de dévier le flux venant du périphérique sud se dirigeant vers Anger ou Prairie de Mauve en le faisant sortir avant l'insertion de la RN249 et en l'insérant à droite pour ne pas créer de croisement de flux avec ceux venant de la RN249.

Dans ma version 2 améliorée, il y a la création de 2 ponts sans trop de perturbation du trafic, un premier sur la RN249 pour la passage au dessus du flux ( périphérique sud vers Anger) et un deuxième ouvrage hydraulique à côté du PH7 pour l'insertion des flux ( périphérique sud vers Anger) et (RN249 vers Anger), le flux (RN249 vers périphérique Est) restant comme actuellement.

Le fait de canaliser les flux direction Anger avant le franchissement de la Loire permettra dans le futur d'envisager un autre pont dédié en amont pour ce flux.

Dans ma version 2bis améliorée, il y a la création de 2 ponts sans trop de perturbation du trafic, un premier sur la RN249 pour la passage au dessus du flux ( périphérique sud vers Anger) et un deuxième ouvrage hydraulique à côté du PH7 pour l'insertion du flux ( périphérique sud vers Anger), le flux (RN249 vers périphérique Est et Anger passerait sur le PH7bis).

D'ailleurs la reconstruction du PH7bis serait d'autant plus facilitée en déviant le périphérique extérieur le temps des travaux sur le pont construit précédemment pour la déviation du flux (périphérique sud vers Anger)

Je pense que ma version 2 améliorée serait plus efficace pour l'insertion des flux sur le pont de Bellevue que votre version 2bis et plus facile à mettre en œuvre car pas de démolition reconstruction.

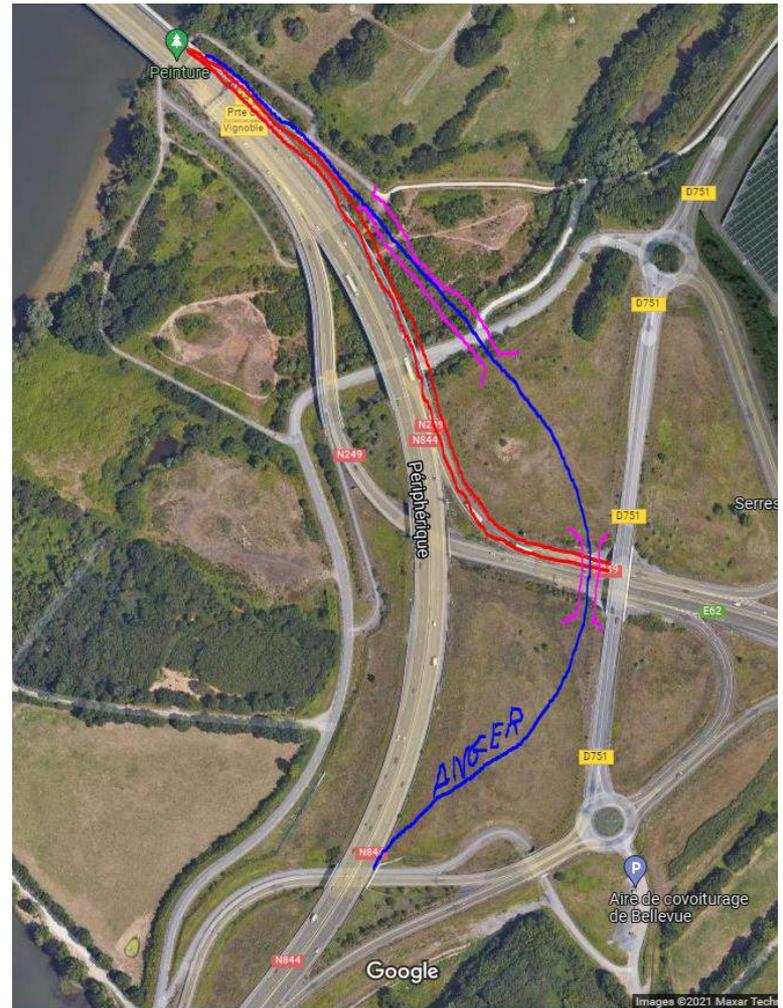
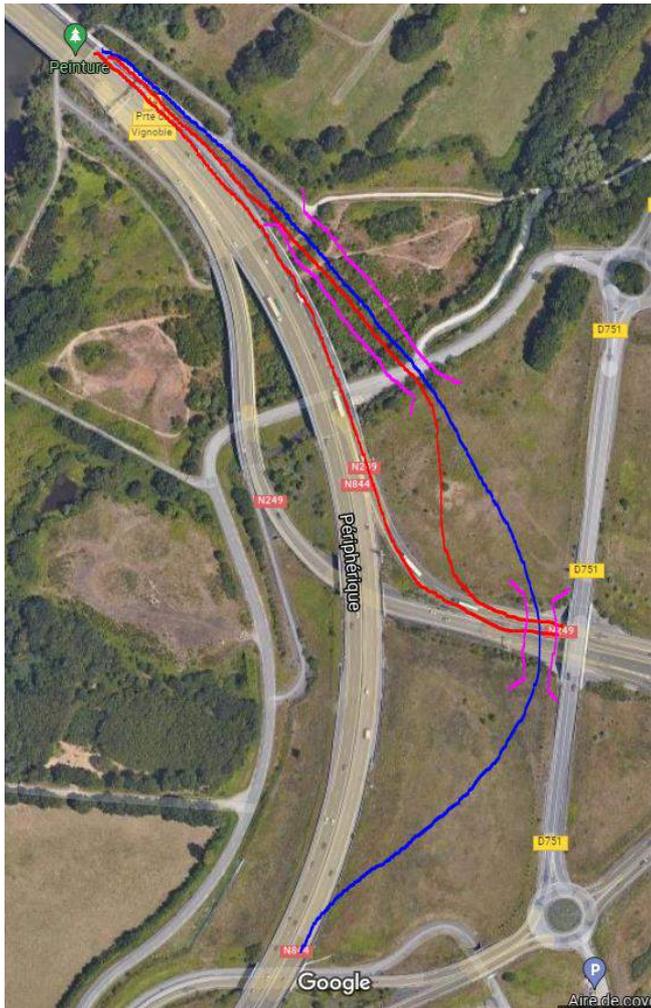
Néanmoins, il faudra prévoir l'emplacement de l'ouvrage hydraulique créé, pour pouvoir réaliser le PH7bis et la continuité des voies sur un futur pont sur la Loire en amont .

Dans ma proposition de canalisation des flux sud - nord je viens juste répliquer le schéma que vous avez fait pour le nord - sud

En espérant avoir été suffisamment explicite, avoir retenu toute votre attention et avoir un retour de votre part concernant votre avis sur mes propositions.

Cordialement,  
LEDUC Mickael,

Documents joints à l'observation n°47 (Email)



### **Observation n°46 (Web)**

Par Anthony Bossard

Déposée le 19 novembre 2021 à 13h51

Bonjour

J'ai regardé toutes les propositions. Je comprends que cela soit axé sur le franchissement de la Loire mais il me semble qu'il est dommage de ne pas en profiter pour réaménager l'accès vers la route de Cholet depuis le périphérique Sud avec une voie directe sans le rond-point.

Cela aurait sûrement un impact sur les bouchons quotidiens du périphérique Sud.

Cordialement

### **Observation n°45 (Web)**

Par M OU MME JOSEPH VINET

Déposée le 19 novembre 2021 à 11h03

Il me semble que vous avez passé beaucoup de temps et dépensé un gros budget à présenter vos différentes propositions en mode vidéo. Ces vidéos sont difficiles à suivre, trop longues et finalement ne remplissent pas leur objectif. J'imagine que beaucoup de participants vont laisser tomber après quelques minutes de visionnage.

Pourquoi ne pas simplement mettre une représentation graphique des différents projets, avec quelques commentaires écrits ou oraux. Votre objectif est que les gens comprennent et il me semble que c'est raté ! Le plus simple est le mieux.

### **Observation n°44 (Web)**

Par Yannick Callaud

Déposée le 19 novembre 2021 à 08h59

Dans le document « 3. Modélisation dynamique du trafic sur le périphérique de Nantes – Analyse des simulations du complexe de Bellevue » ; dans les graphiques (pages 24 à 26), je ne vois pas la quantification du trafic dans deux directions: de RN249 vers A811, et Périph.Sud -> A811. Ont-elles été prises en compte dans les simulations?

Je pense qu'il aurait été souhaitable d'avoir également la quantification du trafic de A11,N23 (Angers) vers A83,E3 (Montaigu). et inversement. Afin d'évaluer l'impact des déplacements hors métropole sur Bellevue.

Car si ce trafic est important, il pourrait être envisagé une liaison autoroutière (avec ou sans péage) entre ces deux autoroutes. De plus, ce trafic A11,N23 <-> A83,E3 a également un impact sur la porte des Sorinières.

Autre suggestion: construire un pont sur la Loire en Amont, afin de capter tout le trafic A811 <-> RN249 et donc délester Bellevue. Les travaux auraient l'avantage de se dérouler sans perturber la situation actuelle à Bellevue.

Concernant les projets proposés, le 3 bis est le plus abouti, je le trouve toutefois complexe avec de très nombreux changements de voies.

D'autre part, il me semble que le trafic périphérique.Sud vers RN249 n'a pas été pris en compte, car je note un trafic de 1850 véhicules (page 24), pour une bretelle simple voie qui arrive sur un rond point. De mon point de vue, cette configuration ne permet pas d'absorber le flux de véhicules. Une bretelle indépendante qui éviterait le rond point me paraît être une bonne solution.

Cordialement.

Nota: je joins un tableau qui m'a permis de synthétiser quelques valeurs extraites des graphiques.



### **Observation n°43 (Web)**

Par Frederic Launeau

Déposée le 18 novembre 2021 à 23h36

Bonjour, Quelle solution pour le Boulevard de la Prairie de Mauves ( chemin d'accès vers le Pont de Bellevue en provenance de Nantes Centre), saturé de 16h à 19h30 en semaine depuis plus de 20 ans ? 30 minutes dans les bouchons pour accéder au Pont de Bellevue puis au moins 15 minutes ensuite pour franchir le pont.

### **Observation n°42 (Web)**

Anonyme

Déposée le 18 novembre 2021 à 22h37

Bonjour, La variante n°3 présente des risques dans le sens périphérique intérieur vers RN249, car des automobilistes pourront tout de même couper la route pour aller vers la sortie Divatte. En faisant cette infraction, c'est quand plus facile. Et ce n'est pas les petites balises implantées au sol qui empêcheront cette manœuvre. Dites à "l'ingénieur" qui a pensé a ces balises, qu'elles ne tiendront pas longtemps et que les collègues de la DIRO n'iront pas les changer. Idem pour le même sens, c'est trop "compliqué" et fastidieux d'emprunter des ronds points qui seront de toute façon saturés au HP, surtout le deuxième où il va falloir de l'audace et de l'adresse pour récupérer la bretelle d'entrée vers le nouveau pont. Autant créer un nouvel ouvrage depuis la sortie du périphérique intérieur pour passer au dessus des ronds points. Donc pas de V3.

### **Observation n°41 (Web)**

Anonyme

Déposée le 18 novembre 2021 à 22h33

Les variantes 2b ou 3b paraissent les meilleures compromis.

### **Observation n°40 (Web)**

Anonyme

Déposée le 18 novembre 2021 à 19h42

La solution 3bis est cohérente.

Mais je rejoins plusieurs avis sur les transports en commun. Ce projet est une évidence au vu de l'augmentation du trafic mais il n'empêche qu'il est indispensable d'augmenter le trafic du réseau des transports en commun et principalement la cadence des trains Clisson->Nantes

### **Observation n°39 (Web)**

Anonyme

Déposée le 18 novembre 2021 à 16h45

Peu importe la solution retenue du moment que l'accès au périphérique depuis Cholet soit désengorgé. Il faudrait créer plusieurs voies au niveau de l'échangeur. Et dans l'autre sens, éviter le flux entre le périphérique et celui de la prairie de mauves et de l'A811.

### **Observation n°38 (Web)**

Par Romain Pillon

Déposée le 18 novembre 2021 à 16h41

Bonjour,

Je trouve ce projet en complète contradiction avec les enjeux environnementaux actuels.

Bien sûr, les bouchons du pont de Bellevue sont une plaie au quotidien et nous font perdre un temps précieux. Sauf que votre projet propose une solution uniquement basée sur l'élargissement du pont.

Voici mes pistes de réflexions alternatives:

1/ Beaucoup d'entre nous souhaiteraient pouvoir prendre les transports en commun au lieu de la voiture. Seulement voilà, pour aller du sud au nord sans passer par l'île de Nantes, c'est... quasi impossible (Il y a le TER Clisson<->Nantes, le Navibus à Trentemoult, la ligne 40 et le Bac au Pellerin). Donc plutôt que d'envisager la création d'une voie dédiée dans le futur, je pense qu'il faut intégrer dès maintenant la problématique des transports en commun et la multimodalité. Il me semble que la métropole doit rendre sa copie ce mois-ci sur le plan transport 2026, vous êtes-vous concertés ?

2/ Le pont de Bellevue est clairement un entonnoir mais plutôt que d'augmenter sa capacité, on pourrait seulement fluidifier son franchissement via des aménagements minimaux sur les entrées/sorties et la réduction (dynamique?) de la vitesse en amont du point noir. Les usagers le constatent : lorsque le périphérique sud extérieur est ralenti le matin, le passage du pont est plus simple. Idem lorsque la N249 est ralenti en amont.

3/ A chaque fois que je passe sur le pont, je suis effaré de la vitesse des véhicules sur voie de gauche sur l'ouvrage en lui-même. La plupart du temps, nous avons passé plusieurs dizaines de minutes en amont du pont et les usagers ont tendance à accélérer dès que le trafic se libère. Il faut vraiment travailler là-dessus.

4/ J'ai vu que plusieurs variantes proposaient de réaménager la piste cyclable qui passe sur le pont. Je n'ai pas vu de simulations sur les gains en temps mais cela me semble un objectif à atteindre car le franchissement du pont fait perdre beaucoup de temps actuellement aux cyclistes car les détours sont nombreux.

En espérant que cela fasse avancer le débat.

### **Observation n°37 (Web)**

Par JPhilippe Dessarce

Déposée le 18 novembre 2021 à 15h54

La version 3bis semble être la plus appropriée:

Pas de croisement du flux du périphérique avec celui de la prairie de mauves et de l'A811.

Pas d'insertion par la gauche comme proposée dans les versions 1 et 2 : Dangerosité d'une telle insertion.

Élargissement de l'accès au périphérique depuis Cholet.

### **Observation n°36 (Web)**

Anonyme

Déposée le 18 novembre 2021 à 15h10

Au vu du trafic routier sur la RN 249 et des difficultés de circulation (quotidiennes et croissantes), les solutions BIS avec un raccordement à 2 voies sur le périphérique sont à privilégier. Et notamment si les travaux sont réalisés dans plusieurs années.

**Observation n°35 (Web)**

Anonyme

Déposée le 18 novembre 2021 à 12h49

Bonjour, Je suis pour la version 2 bis qui me semble la plus adaptée.

**Observation n°34 (Web)**

Anonyme

Déposée le 17 novembre 2021 à 23h39

La version 3bis me semble la plus judicieuse. Elle a l'avantage de faciliter l'accès au périphérique depuis Cholet, ce qui est source de blocage actuellement. Et dans l'autre sens, cela évite de croiser le flux du périphérique(notamment le flux sortant porte du vignoble) avec celui de la prairie de mauves et de l'A811. Or ce sont ces croisements qui congestionnent le trafic. Avec cette solution, ils n'auraient pas lieu puisque l'insertion de la prairie de mauves se ferait après la sortie vers Cholet. De plus, l'insertion par la gauche proposée dans les versions 1 et 2 ne me semble pas sécuritaire puisque la voie d'insertion arriverait sur une file de dépassement (donc avec des gens qui roulent globalement plus vite)

**Observation n°33 (Web)**

Par Ludivine Le dean

Déposée le 17 novembre 2021 à 21h39

Bonjour 2 bis ou 3 bis.

**Observation n°32 (Web)**

Anonyme

Déposée le 17 novembre 2021 à 21h33

Bonjour, je suis favorable à variante 1. Il n'y a pas besoin de 2 possibilités de route vers Cholet. Celui de l'axe principal vers Bordeaux risquerait de créer des accidents. Laisser les 2 voies centrales sans risque de ralentissement pour favoriser le désengorgement nord. Dans le cas de mauvaise file sur le pont de Bellevue, aller à la sortie suivante, début de Saint Sébastien et faire demi-tour. Interdire la traversée en diagonale pour sortir vers Cholet de la variante 3 (Cela pourrait se voir !!!). Passerelle vélo ok.

**Observation n°31 (Web)**

Par Pierre MASSARDIER

Déposée le 17 novembre 2021 à 17h07

Bonjour,

Je vous suggère pour notre bien, de prolonger le mur anti bruit afin que celui ci dépasse les ponds au dessus des retenues eaux car le son vient de ce côté, plus de bruit de la voie venant du nord vers le sud Loire. L'autre bretelle direction PARIS ayant un petit mur ,son plus faible.

Merci d'avance si vous pouvez améliorer celui ci.

Cordialement

### **Observation n°30 (Web)**

Anonyme

Déposée le 17 novembre 2021 à 16h00

Bonjour

Les versions 2 BIS et 3 Bis sont les plus adaptés . Il faut absolument 2 voies pour désengorgé le RN249 le matin et deux également pour y entrer..

De plus l'échéance du projet est à long terme, ne pas re-faire la même erreur que lors des derniers aménagements, le trafic augmente chaque année...

Cdl't

### **Observation n°29 (Web)**

Anonyme

Déposée le 17 novembre 2021 à 14h45

Il ne faut pas oublié que le projet a pour but de désengorger le périphérique. Qui nous sommes d'accord est très problématique à cet endroit.

L'échéance du projet est à 2030, obligatoirement la population aura augmenter d'ici là, ainsi que le trafic.

C'est pourquoi, quitte à faire des travaux lourd tel qu'un pont, autant faire le plus gros possible et de doubler au maximum les entrées et sorties du périphérique. Il

faudra faire face à l'évolution du trafic et si le projet est sous dimensionner, les travaux seront à peine terminé que les embouteillages auront encore lieu.

C'est pourquoi je trouve que le projet 2 bis paraît être le plus ambitieux en terme d'infrastructures.

Cordialement,

### **Observation n°28 (Web)**

Par José DOS SANTOS

Déposée le 17 novembre 2021 à 13h49

L'aménagement du Pont de Bellevue fera un grand bien au problème de circulation. Pour ma part la variante 2 bis est la plus réaliste et je pense facilitera la circulation au heures de pointes.

### **Observation n°27 (Web)**

Anonyme

Déposée le 17 novembre 2021 à 13h35

Bonjour

A mon avis il faut opter pour les versions bis affin de fluidifier les entrées venants de Cholet le matin, donc 2 voies d'entrée, solution plus pérenne.

La solution 3 bis semble moins onéreuse.

**Observation n°26 (Web)**

Par Didier BARRON

Déposée le 17 novembre 2021 à 12h39

Bonjour,

Merci pour ce nécessaire projet, ces études et merci de cette concertation.

J'opte pour la V2 bis et la V3 bis qui semblent des réponses plus adaptées aux très importantes congestions de la zone.

Cordialement,

D BARRON

**Observation n°25 (Web)**

Anonyme

Déposée le 17 novembre 2021 à 10h00

Heureusement qu'il y a le document de synthèse car les vidéos ne sont pas très claires sur les différences.

Aucun intérêt de la version 1, à oublier.

J'opterai pour la variante 2bis. La sortie vers Cholet au plus tôt depuis le périphérique évitera les bouchons énormes que l'on pourrait avoir dans la variante 3 (comme cela est actuellement). Et avec 3 voies sur la nouvelle passerelle il y a largement la place pour s'orienter vers Cholet/périph sud pour ceux venant de l'A811.

**Observation n°24 (Web)**

Anonyme

Déposée le 17 novembre 2021 à 07h31

Bonjour,

La V3Bis me semble la plus judicieuse, les principales points de bloquages serait résolu avec cette solution

**Observation n°23 (Web)**

Anonyme

Déposée le 16 novembre 2021 à 22h25

Conserver l'entrée de la RN249 sur le périphérique sur une seule voie est un non sens compte-tenu des grosses difficultés quotidiennes de ceux venant du Sud pour s'engager. Le problème des bouchons de plus de 20 minutes le matin ne serait pas réglé. Il est impératif de privilégier les variantes BIS (2 ou 3) si vous voulez traiter le problème Bellevue dans son entièreté. La variante 3BIS semble mieux car elle évite de s'insérer par la gauche sur la deux voies venant de Sainte Luce et constitue une solution beaucoup plus simple pour ceux qui souhaiteront rejoindre la Divatte (évite de sortir, négocier un rond-point et ré-entrer).

### Observation n°22 (Web)

Anonyme

Déposée le 16 novembre 2021 à 20h37

Bonsoir, je pense qu'il ne faut pas mettre d'entrée à gauche des voies des conducteurs (cela me semble dangereux. Je préfère donc la variante 3 cependant il faudrait éviter de faire la même fourche que la porte de gesvre du périphérique Nord-Est qui va impliquer les mêmes problèmes (il faudrait donc réduire les voies avant d'avoir la fourche.(voir schéma)

Cordialement



### Observation n°21 (Web)

Par Carla Branco

Déposée le 16 novembre 2021 à 18h48

Le projet du pont de Bellevue:

Un autre point à deux voies est le mieux, car supprimer la piste clickable ne réduira pas assez les problèmes de ralentissement.

Cordialement

Carla

**Observation n°20 (Web)**

Par Rémi ATHIMON

Déposée le 16 novembre 2021 à 17h48

Bonjour

La variante V3bis est celle qui améliorera la fluidité à plus long terme, car globalement les regroupements de voies sont plus en longueur et distants entre eux, donc l'absorption du trafic en heure de pointe ne peut être que réduit.

Cdt

**Observation n°19 (Web)**

Par Billel Bouoni

Déposée le 16 novembre 2021 à 17h42

Bonjour,

Pourquoi ne pas réaménager le pont de Thouare sur Loire et Mauves en faisant un vrai pont... Soit 2 voies soit élargir. Pour ainsi éviter le flux des habitants Sud Loire. Vous pouvez faire une 3 voies sur le pont de Bellevue et ne pas oublier de le faire suivre jusqu'à porte de la chapelle dans le sens Nord, et dans le sens Sud jusqu'à porte de Bougenais.

En espérant être écouté.

Cordialement.

**Observation n°18 (Web)**

Anonyme

Déposée le 16 novembre 2021 à 11h26

La variante 2 semble celle prenant en compte le plus la problématique de circulation venant du périphérique Est et de l'A811 pour passer le pont de Bellevue

**Observation n°17 (Web)**

Par Michael MONTIER BUOB

Déposée le 16 novembre 2021 à 11h18

Bonjour.

J'emprunte le pont de Bellevue tous les jours pour travailler + déplacements professionnels ce qui me fait 10 à 12 passages sur le pont chaque semaine et ce dans chaque sens (soit 20 à 24 franchissements par semaines !). J'arrive du périphérique Sud pour remonter porte de la Chapelle. Très rares sont les fois où je ne subis pas un quelconque ralentissement mais ils sont bien plus prononcés sur le périphérique intérieur. Côté extérieur, c'est surtout l'arrivée depuis la route de Cholet qui s'engorge et pose soucis.

Globalement, les différents scénarios proposés solutionnent les bouchons dans le sens Nord>Sud. Je ne vois pas l'intérêt du scénario n°1 qui ne fait que regrouper 2 voies en fin de pont. Quelle économie et pourquoi créer une source de ralentissement alors que l'on cherche à désengorger ?

## Suite de l'observation n°17 (Web)

Je fais par la suite une analyse plus détaillée.

Concernant le sens Nord>Sud

Aujourd'hui on part d'une situation où l'on a que 2 voies disponibles pour franchir la Loire.

Passer à 4 voies (scénario 3 & 3bis) est donc déjà un grand gain de capacité de trafic.

On peut se poser la question de l'intérêt du surcoût pour un pont à 3 voies (scénarios 2 & 2bis).

Ce d'autant plus que les ralentissements sont principalement causés par les 2 insertions successives actuelles de la porte d'Anjou cumulé à la sortie juste après de la route de Cholet.

Rien que le fait de n'avoir qu'une insertion et d'éviter le croisement de flux A811>Périphérique intérieur avec le trafic périphérique intérieur>Cholet va largement améliorer les conditions de circulations. Je ne suis pas certain qu'avoir une 5e voie de franchissement changera beaucoup les choses même s'il est toujours mieux d'avoir un coup d'avance.

Concernant le sens Sud>Nord

Le dossier fait état que doubler les voies d'accès depuis la route de Cholet permettrait de réduire sensiblement la congestion venant de cette route. Cela me semble très peu probable car on a in fine le même flux de véhicules qui arrivera toujours sur les 3 voies existantes. On va donc juste limiter la longueur du bouchon mais il s'écoulera plus lentement...

Si on veut traiter ce problème, il faut je pense envisager 2 axes de réflexions.

Le premier est le fait que l'on retrouve une nouvelle fois un croisement de flux de véhicules entre le flux périphérique Sud>A811 et le flux Cholet>Périphérique intérieur. Il semble indispensable de faire en sorte d'éviter ce croisement. C'est compliqué à expliquer par écrit donc je joins une proposition annotée sur un des plans de scénario pour illustrer et avoir une meilleure compréhension. L'idée serait toutefois d'avoir sur le pont une voie isolée des autres orientant vers l'A811, les 2 autres forment la traversée du périphériques. Les accès en amont de la traversée du pont à ces 2 voies distinctes permettraient d'orienter les flux sans se croiser et donc de limiter les engorgements de véhicules.

En tout état de cause, envisager les scénarios 2bis et 3bis n'ont à mon sens pas d'intérêt si on ne règle pas le problème du croisement de flux des véhicules.

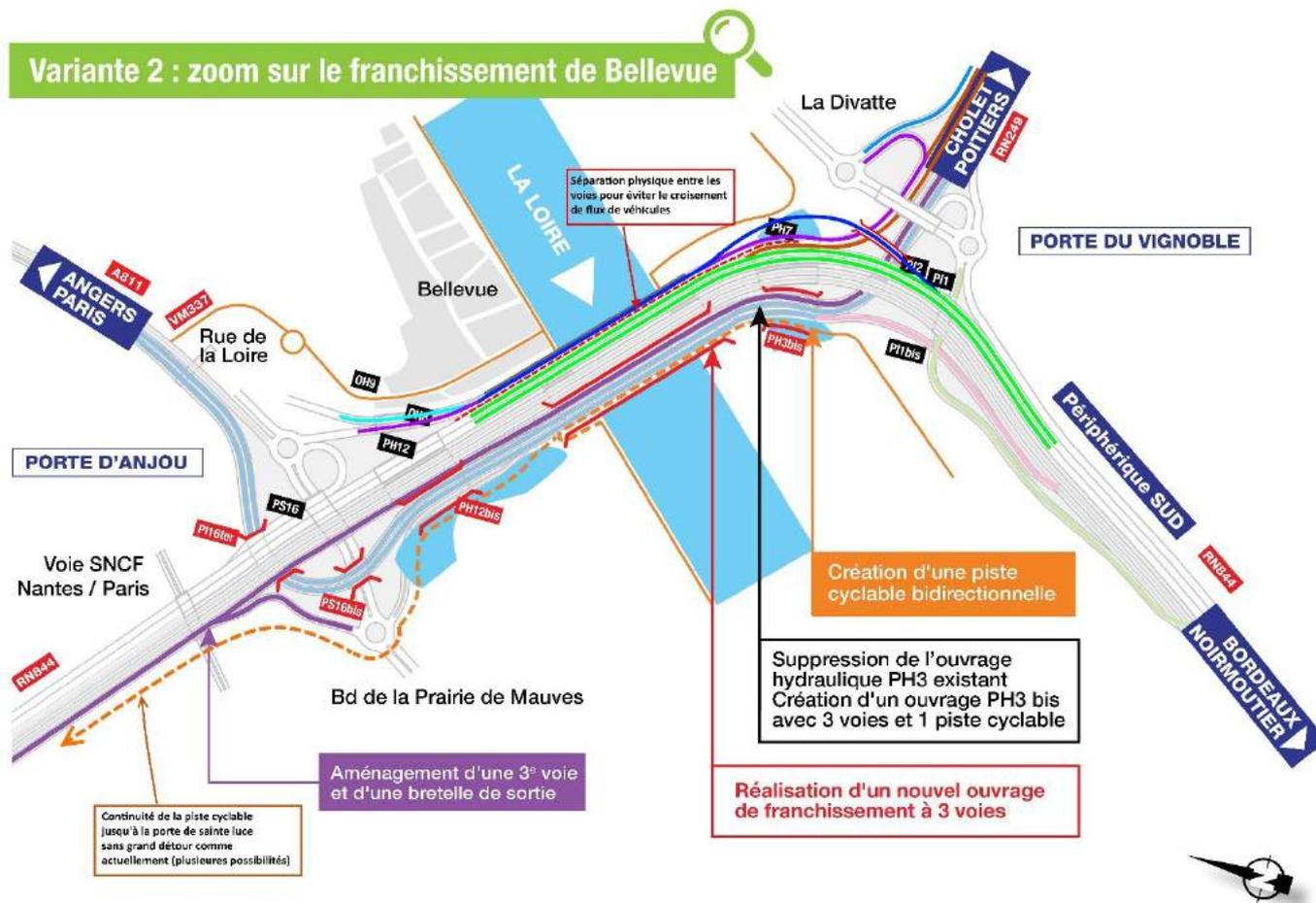
Point complémentaire concernant la piste cyclable.

Le projet prévoit une nouvelle piste cyclable qui arrive au niveau du rond point de la plaine de Mauves.

Ok très bien mais quid ensuite ?

Si on veut poursuivre en direction de la porte de sainte Luce, il faut selon les scénarios proposés soit repartir vers le centre de Ste Luce, soit reprendre la plaine de Mauves avant de pouvoir repartir en direction de la porte de Ste Luce (à noter que la voie passant par la plaine de mauves que l'on peut consulter dans le dossier n'existe pas...). A vélo, cela fait des détours pour lesquels l'impact en délai est tout de suite plus important. Il serait judicieux de prévoir une liaison plus directe vers la Porte de Sainte Luce (en rejoignant le rond point de la plaine de mauves avec la route/chemin du moulin des marais par exemple en versin économique / ou avec une piste qui longe le périphérique pour être au plus direct).

## Variante 2 : zoom sur le franchissement de Bellevue



### **Observation n°16 (Web)**

Par régis coutant

Déposée le 16 novembre 2021 à 10h30

Bonjour,

Merci pour ces études et merci de nous permettre de donner notre avis.

Je vote sans hésiter l'option V3Bis, qui est celle me paraissant la plus judicieuse à "long" terme.

Cdlt

PS: Dans les documents consultés, j'aurais trouvé nécessaire que vous rappeliez ce qu'est un ouvrage hydraulique; j'avoue pour ma part ne pas voir à quoi cela correspond.

### **Observation n°15 (Web)**

Par Nicolas David

Déposée le 16 novembre 2021 à 10h18

Je suis utilisateur du pont de Bellevue uniquement en tant que cycliste.

Pour moi, le plus important est de garder une voie cyclable aller-retour sur ce pont, ainsi que tous les accès aux routes adjacentes.

Il serait intéressant, au lieu d'ajouter une voie pour les automobiles, d'ajouter une voie dans chaque sens pour les transports en commun, qui sont actuellement absents.

### **Observation n°14 (Web)**

Anonyme

Déposée le 16 novembre 2021 à 10h09

Je prend le pont de Bellevue tous les jours, le matin depuis l'A811 vers la porte de Goulaine, le soir en sens inverse.

Toutes les variantes solutionnent le problème actuel d'insertion de l'A811 sur le périphérique sud, ce qui est très bien.

Ma préférence va clairement à la variante 2Bis en ce qui concerne le franchissement de Loire dans le sens sud -> nord, à défaut de cette variante ce serait alors la 3bis mais alors le maintien du franchissement de Loire + arrivée des véhicules depuis la N249 qui est déjà aujourd'hui problématique en 3 voies reste inchangé, d'où ma préférence pour la 2Bis qui rajoute ici une voie.

A se demander cependant s'il n'aurait pas également été intéressant de passer en deux voies la sortie porte d'Anjou extérieure (sens sud->nord périphérique Sud vers A811) : voie de gauche de la sortie dédiée à l'accès au rond point pour continuer Prairie de Mauves, et la voie de droite dédiée à l'insertion sur l'A811. Cela représenterait une création d'une nouvelle voie sur une distance d'une centaine de mètres environ.

### **Observation n°13 (Web)**

Par Antho Lec

Déposée le 16 novembre 2021 à 09h03

Cela fait des années et des années que je prends les différents pont pour passer du Sud au Nord le matin heure de pointe et le soir heures de pointes du Nord au Sud. On voit clairement le matin que le problème se situe sur la route de Cholet et une fois sur le pont à partir vers Paris.

Le soir se sont les insertions incessantes de ceux qui viennent de Paris et Prairie de Mauves qui ralentissent le périphérique et génèrent les bouchons.

La meilleur des versions est la version V2Bis clairement mais si les moyens financiers sont moindre alors la Version 2 est bien.

Dans les 2 cas elle permettent de séparer les 2 gros linéaires qui sont le périphérique et la liaison Paris vers Cholet.

N'oublions pas que le but est de désengorger le périphérique et le reste suivra, car le problème, il est sur le périphérique pas au abord. Limité les insertions et faites des linéaires fluides.

Bon Courage et soyez ingénieux

PS/ Les vidéos ne servent à rien, il faut mieux aller voir le dossier c'est plus simple a comprendre.

### **Observation n°12 (Web)**

Par Clément ROY

Déposée le 16 novembre 2021 à 08h33

Bonjour, il est difficile de voir la différence entre les différentes variantes sur les vidéos. Des vues aériennes mettant en évidence les différences entre les variantes seraient les bienvenues.

Habitant Vallet et travaillant dans la zone industrielle de Carquefou/Sainte Luce, l'insertion sur le périphérique venant de Cholet à deux voies est important, de même, pour passer du pont de Bellevue (Venant de Cholet) pour aller en direction de l'autoroute de Paris, il faut que cela se fasse en 2 voies contre 1 aujourd'hui. Dans l'autre sens, je trouve cela bien qu'il y ai deux voie pour passer de l'A811 en direction de Cholet.

Voici par variantes mes remarques :

- Variante N°1 : Bien pour le sens A811 vers Cholet mais par contre rien n'est fait dans l'autre sens. Variante incomplète selon moi.
- Variante N°2Bis : Correct mais manque une deuxième voie pour sortir vers l'A811 lorsque l'on est sur le pont de Bellevue. Bien pour le doublement venant de Cholet pour s'insérer sur le périphérique.
- Variante N°2 : Bien pour le sens A811 vers Cholet mais par contre rien n'est fait dans l'autre sens. Variante incomplète selon moi.
- Variante N°3Bis : Correct mais manque une deuxième voie pour sortir vers l'A811 lorsque l'on est sur le pont de Bellevue. Bien pour le doublement venant de Cholet pour s'insérer sur le périphérique.
- Variante N°3 : Bien pour le sens A811 vers Cholet mais par contre rien n'est fait dans l'autre sens. Variante incomplète selon moi.

En règle générale, les variantes 1, 2 et 3 sont incomplètes car manque le doublement pour s'insérer sur le périphérique venant de Cholet. Et sur l'ensemble des variantes, il manque le doublement pour sortir vers l'A811 venant du sud Loire.

Selon moi la variante 2Bis est la plus cohérente avec en plus le doublement pour aller vers l'A811.

Cordialement

**Observation n°11 (Web)**

Par Romain Gallard

Déposée le 16 novembre 2021 à 08h23

Je voterais pour le 2 bis.

Je pense qu'il fluidifira mieux le trafic, sans semer le doute de quel voie prendre par les usagers (avec votre pont dessus dessous qui va dans la même direction, qui va perturber les non habitué).

**Observation n°10 (Web)**

Anonyme

Déposée le 16 novembre 2021 à 07h59

Il n'y a que 5 ponts dans toutes la ville pour traverser la Loire ce qui oblige ceux passant du nord au sud ou inversement, à prendre soit le pont des périphériques soit de se rendre dans le centre au niveau de l'île de Nantes, juste pour parfois traverser uniquement et s'arrêter pas loin après, du coup cela provoque de gros bouchon sur les bretelles au bord des ponts des périphériques. Comme exemple je travaille à sainte Luce, et habite dans Nantes donc je passe par la porte de sainte Luce saint vouloir pour autant prendre le périphérique, il se trouve que celle ci est complètement saturée a cause de la quantité de voiture voulant se rendre sur le périphérique bouché juste pour traverser. Il faudrait plus de pont aux alentours pour enlever toutes ces personnes qui veulent uniquement traverser la Loire de proches en proches, car actuellement ils sont obligés d'aller sur le périphérique pour ça

**Observation n°9 (Web)**

Par nathalie branger

Déposée le 16 novembre 2021 à 06h03

Il faut absolument que l'intégration sur le périphérie Est de la RN249 en provenance de Cholet se fasse sur 2 voies. La construction d'un nouveau pont doit se faire en 3 voies afin de donner le plus de fluidité possible. Le nombre d'automobilistes est en constante augmentation et cela ne va pas s'arrêter.

**Observation n°8 (Web)**

Par Sandrine Perrigault

Déposée le 15 novembre 2021 à 20h21

Une voie de plus en direction Cholet afin de desengorger le pont

**Observation n°7 (Web)**

Par Marc Le Rhun

Déposée le 15 novembre 2021 à 19h05

Pas de préférence

Remettez les feux Clignotant au carrefour rond point prairie de mauves

Transmettez à qui de droit car ça paralyse le trajet des gens qui rentrent de Nantes

Merci de faire le nécessaire

Cordialement

**Observation n°6 (Web)**

Anonyme

Déposée le 15 novembre 2021 à 14h47

J'habite à la Chapelle sur Erdre et ma fille mariée à Vertou.

Empruntant régulièrement le pont Bellevue dans un sens ou l'autre le matin ou le soir , il apparait évident pour nous ( soit la représentation de 4 électeurs ) que seul le projet V3Bis semble de nature, à terme, à répondre à nos attentes ( faciliter les déplacements pour aller du Nord au Sud et vice versa aux heures de pointe et gagner ainsi 15 à 25 minutes sur chaque déplacement ! )

En espérant que durant les cinq ans de travaux, la fluidité de la circulation puisse rester ce qu'elle est actuellement malgré l'augmentation annuelle du trafic de quelques % par an !!!!

**Observation n°5 (Web)**

Par Claire Chabert

Déposée le 15 novembre 2021 à 13h01

Bonjour,

J'ai 2 commentaires concernant cette concertation :

- face aux tendances démographiques prévue par l'INSEE dans la Région Nantaise à l'horizon 2050, il serait souhaitable de privilégier un projet audacieux avec un coup d'avance.
- par ailleurs, depuis la Covid 19, on ne cesse d'entendre parler d'industries relocalisées, et tous les travaux que je vois sur le périphérique nantais sont faits par des majors nationales, faisant partie de très grand groupes. Pourquoi ne pas faire appel à des ETI locales pour qui le respect de leur territoire est plus important?

Cordialement

Claire

**Observation n°4 (Web)**

Anonyme

Déposée le 15 novembre 2021 à 13h01

Bonjour,

Le principe du doublement du pont me semble adapté et devrait résoudre la problématique de congestion du trafic, surtout dans le sens nord-sud.

Cependant il est difficile de voir la différence entre les différentes variantes sur les vidéos. Des vues aériennes mettant en évidence les différences entre les variantes seraient les bienvenues si vous souhaitez connaître la préférence des participants (peut-être y sont elles mais je ne les ai pas trouvées).

Par ailleurs, des études sont en cours pour valoriser les bords de Loire sur le secteur de Basse Goulaine et les rendre plus accessibles au public. Il faudrait donc prévoir également des murs anti-bruits le long du secteur longue mine.

### **Observation n°3 (Web)**

Par Loïc Renault

Déposée le 15 novembre 2021 à 12h46

Bonjour,

Lorsque le pont de Bellevue a été élargi pour rendre continu le périphérique, l'une des erreurs, me semble-t-il, qui a été commise, est de n'avoir fait, sur le périphérique intérieur, qu'une seule voie de sortie vers Cholet. Alors qu'aux heures de pointes, il y a autant de monde à vouloir continuer sur le périphérique que de véhicules à vouloir sortir vers Cholet!

Cordialement.

Loïc Renault - un automobiliste qui préfèrerai emprunter le périphérique, plutôt que de se rabattre vers des routes interieures au périphérique de Nantes et polluer pont Tabarly, île beaulieu, Mangin, pirmil,...

### **Observation n°2 (Web)**

Anonyme

Déposée le 15 novembre 2021 à 11h54

accès au pont de bellevue venant de sud loire est tous les matins engorgés du fait que l'entrée sur le pont est la même que la sortie pour le perif est direction paris et que celle-ci est très fréquentée.

Cette entrée/sortie provoque également régulièrement des accrochages entre les voitures ( pratiquement tous les jours)

Personnellement je devrais mettre une quinzaine de minute pour venir travaillé (Saint Julien de concelles/Nantes est Entreprise) car seulement 13 kms mais en campagne donc pas de transport en commun possible et hors vacances scolaires nous sommes en moyenne à 25/30 min hors accident et je dois passer par la pont de Thouaré qui me rallonge mon trajet.

### **Observation n°1 (Web)**

Par Jimmy GRUARD-BOSCHÉ

Déposée le 15 novembre 2021 à 09h57

Bonjour,

Les 5 vidéos 3D proposées pour se rendre compte des différentes options sont de très mauvaises qualité.

Ainsi, le texte est illisible. C'est donc compliqué de se rendre vraiment comptes.

Pouvez-vous les poster en meilleure qualité svp?

Merci à vous.

# Bilan du garant et délibérations et avis des collectivités



**BILAN DE LA  
CONCERTATION**  
Concertation préalable

**Aménagement du complexe de  
Bellevue  
Périphérique de Nantes**

Du 15 Novembre 2021 au 22 décembre 2021

Alain RADUREAU garant  
Désigné par la Commission nationale  
du débat public

Date de remise du rapport, le 22 janvier 2022

**Bilan de la concertation**  
**Aménagement du complexe de Bellevue**  
**Périphérique de Nantes**

15 Novembre 2021 - 22 décembre 2021

**SOMMAIRE**

AVANT PROPOS	4
1 INTRODUCTION	4
1.1- Le projet objet de la concertation	4
1.2- La saisine de la CNDP	6
1.3- Garantir le droit à l'information et à la participation	7
2 LE TRAVAIL PREPARATOIRE DU GARANT	8
2.1- Le périmètre de la concertation et l'information préalable	8
2.2- L'information du public sur le projet et les modalités de la concertation	8
3 AVIS SUR LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION	9
4 SYNTHESE DES ARGUMENTS EXPRIMES	10
L'opportunité du projet	10
Les solutions proposées par le projet et le choix des variantes	13
Les impacts du projet : le bruit	13
Le problème des inondations	14
Franchir la Loire à vélo	14
Quelques thèmes abordés mais non débattus	15
5- DEMANDE DE PRECISIONS ET RECOMMANDATIONS AU RESPONSABLE DU PROJET	15
S.1- Précisions à apporter de la part du responsable du projet	16
S.2- Recommandations du garant pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique	16

# Bilan du garant

## AVANT-PROPOS

Le présent bilan est rédigé par le garant de la concertation préalable. Il est communiqué par le garant dans sa version finale, le 22 janvier 2022, sous format PDF non modifiable, au responsable du projet pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet (art. R121-23 du Code de l'Environnement) : <http://www.pont-bellevue.fr>. Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public. Le responsable du projet publiera de son côté sous deux mois sa réponse à ce bilan ; réponse qui sera transmise à la CNDP par ses soins (R.121-24 CE).

## 1- INTRODUCTION

### 1.1- Le projet objet de la concertation

D'une longueur de 42 kilomètres, le périphérique routier nantais a été aménagé progressivement, entre 1972 et 1994, sous diverses maîtrises d'ouvrage (État, Conseil Général de Loire-Atlantique, agglomération de Nantes), ce qui a conduit à lui donner des caractéristiques relativement hétérogènes.

Pour réduire cette hétérogénéité génératrice de ralentissements et d'engorgements, un projet global d'aménagement de l'ensemble du périphérique routier de Nantes a été validé à la suite d'une concertation en 2016.

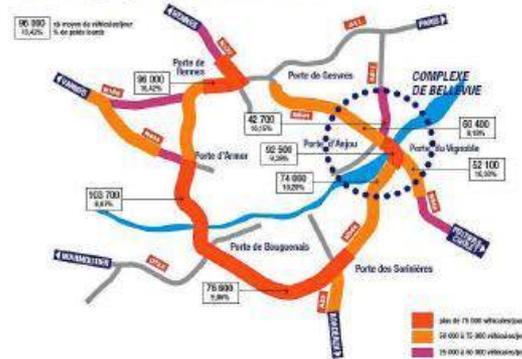
Le projet d'aménagement du « complexe de Bellevue » s'inscrit dans le cadre de ce projet global. Le pont de Bellevue permet le franchissement de la Loire par le périphérique à l'Est de l'agglomération nantaise ; il supporte un trafic très important (supérieur à 90 000 véhicules par jour) en raison de l'important système d'échangeur qui l'accompagne au nord comme au sud du fleuve.

Cette multiplicité des accès et des sorties induit des ralentissements et des encombrements significatifs sur le périphérique. L'objectif du projet est de fluidifier la circulation en réaménageant une partie de ces accès et sorties.

Concrètement le projet comprend la création d'un nouvel ouvrage de franchissement de la Loire (accolé aux ouvrages existants coté aval), accompagné d'une série de bretelles et de voies d'entrecroisement et de deux nouvelles insertions sur le périphérique sud (cf les différentes cartes du dossier de la concertation). Au stade actuel des études, cinq variantes du projet (on pourra se consulter sur le site du projet : <http://www.pont-bellevue.fr>) sont proposées à la concertation.

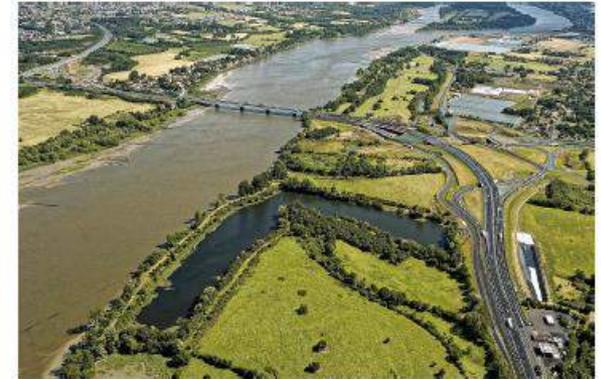
La maîtrise d'ouvrage est assurée par l'Etat représenté par la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Pays de la Loire. La DREAL Pays de la Loire agit sous le regard d'un comité de pilotage présidé par le Préfet de la Région Pays de la Loire et qui réunit des représentants de Nantes Métropole, du Département de Loire-Atlantique et de la Région Pays de la Loire.

## Trafic moyen journalier annuel 2019



Les deux cartes ci-dessus (issues du dossier de la concertation) permettent de comprendre la situation du projet sur la partie Est du périphérique de Nantes et de percevoir les difficultés liées à la multiplicité des entrées et sorties du périphérique (N844) de part et d'autre du pont de Bellevue.

La photographie ci-dessous (issue du dossier de la concertation) montre le contexte du projet et l'interpénétration entre les espaces sensibles du bord de Loire, le quartier de Bellevue et les nœuds routiers importants (de part et d'autre du pont) qui constituent le « complexe de Bellevue » objet du projet.



## Coût estimé du projet

Les ouvrages principaux sont les mêmes dans les différentes variantes mais des différences significatives de coût découlent des ouvrages d'art non courants (passages hydrauliques par exemple). Le coût prévisionnel des travaux s'échelonne donc (en valeur TTC, 2018) de 84 millions d'Euro à 117 millions d'Euros en fonction des variantes.

## Calendrier du projet

Fin 2021	Concertation publique
2022-2023	Décision sur le choix de la solution retenue, affinement des études techniques, élaboration de l'étude d'impact soumise à l'avis de l'Autorité Environnementale
2023	Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique
2025-2026	Etudes techniques et acquisitions foncières.

## 1.2- La saisine de la CNDP

### • Contexte de la concertation

Le projet d'amélioration globale du périphérique Nantais trouve son origine dans une décision du Comité de pilotage du périphérique nantais du 9 juillet 2010 avec le lancement, à cette date, d'un programme complet d'étude dont fait partie le complexe de Bellevue. Les résultats de ces études, à l'échelle de l'ensemble du périphérique, ont, ensuite, été présentés au public de l'agglomération par une concertation qui s'est déroulée en 2016. Le projet d'aménagement du complexe de Bellevue soumis à la présente concertation est donc le produit d'une longue histoire et ses objectifs ont été validés. Cependant le projet lui-même n'a fait l'objet d'aucune décision définitive et il est présenté sous la forme de cinq options sur lesquelles il est demandé au public de se prononcer.

### • Décision d'organiser une concertation

Par décision lors de la séance plénière du 28 juillet 2021, la CNPD a décidé d'organiser une concertation préalable selon l'article 121.17 du Code de l'Environnement et a désigné Monsieur Alain RADUREAU comme garant de la concertation.

## 1.3- Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garants neutres, qui ont pour rôle de garantir, au nom de l'institution, la qualité des démarches de concertation mises en oeuvre par les porteurs de projet.

### • Le rôle du garant

Un garant est une personne inscrite sur la liste nationale des garants, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un pré requis indispensable à la désignation d'un garant. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un ou plusieurs garants pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés. Chaque tiers garant est lié à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui présente à tous son rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du maître d'ouvrage. A l'issue de la concertation, le garant rédige un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

## 2- LE TRAVAIL PREPARATOIRE DU GARANT

Le garant a été nommé le 28 juillet et il paraissait indispensable au maître de l'ouvrage, compte tenu des périodes électorales à venir, que la concertation se déroule avant la fin de l'année. Le calendrier était donc, a priori, fort serré.

Pour compenser cette contrainte le maître de l'ouvrage avait effectué un gros travail de préparation portant à la fois :

- Sur les contacts avec les interlocuteurs potentiels dans les communes riveraines du projet ;
- Sur l'organisation de la concertation ;
- Sur le dossier à soumettre au public.

Le travail préparatoire a commencé dès les premiers jours du mois de septembre et a été de courte durée mais intensif puisque 6 réunions de travail entre le maître de l'ouvrage et le garant ont eu lieu entre début septembre et début novembre 2021.

### 2.1- Le périmètre de la concertation et l'information préalable

S'agissant d'une infrastructure routière qui peut accueillir des automobilistes venant d'horizons très divers, mais qui concerne aussi les habitants de l'agglomération qui l'utilisent quotidiennement et, évidemment, les habitants des communes riveraines du projet, le périmètre de la concertation ne peut faire l'objet d'une délimitation géographique pertinente.

Pour répondre à cette difficulté, il a été décidé de ne pas définir un périmètre explicite de la concertation et d'organiser la campagne informant de la concertation autour de trois axes :

- Une information générale par le biais de la presse (communiqués de presse un mois, puis, une semaine, avant l'ouverture de la concertation), des journaux communaux, des affichages municipaux, du site Internet de la DREAL, relayé par les sites de collectivités territoriales et en particulier par celui de Nantes Métropole.
- Une information spécifique des automobilistes par la mise en place d'affichage adaptés aux abords de la zone projet mais, aussi, par l'utilisation des panneaux à messages variables du périphérique Nantais (l'intitulé bref et simple du site Internet de la concertation a donné une grande efficacité à ces procédés d'affichage).
- Une information spécifique des riverains du projet par des affichages dans les communes riveraines en complément de l'utilisation des ressources communales.

Cette information ciblée semble avoir bien fonctionné si l'on se réfère à la fréquentation du site de la concertation et à la participation aux réunions publiques. La campagne d'affichage dans les communes riveraines s'est avérée insuffisante mais cette faiblesse a été compensée par l'action des municipalités et des associations (auxquelles le maître de l'ouvrage avait déjà présenté le projet plusieurs mois avant la concertation).

### 2.2- L'information du public sur le projet et les modalités de la concertation

Dès la première réunion de préparation de la concertation, le maître de l'ouvrage a présenté au garant un projet de document d'information du public très élaboré. Après analyse il s'est avéré que ce document était très riche en informations, mais que sa présentation devait être amendée pour en faciliter l'accessibilité et la compréhension.

Le travail en commun a permis une amélioration sensible de la lisibilité du document qui constitue la base de l'information du public. Ce document reste lourd (50 pages en format A3) et nécessite un effort pour assimiler l'ensemble des informations apportées. Mais cela découle pour l'essentiel de la complexité du projet et du milieu dans lequel il s'inscrit. Pour compléter ce document, une synthèse d'une quinzaine de pages (format A4) a été produite ainsi qu'une mini-exposition reprenant les éléments principaux du dossier de synthèse.

Sur le site de la concertation ces documents étaient accompagnés d'une série de vidéo en images de synthèse qui illustrent différents parcours dans les variantes du projet.

Le site donne également accès à différentes études techniques préalables et à des documents éclairant la conception du projet.

Cet ensemble de documents permettait au public une approche satisfaisante du projet. Seules les vidéos ont suscité quelques critiques en raison de difficultés ou de lenteurs de lectures.

Le choix de modalités de la concertation a découlé de l'analyse des publics potentiels.

Un site Internet aussi complet que possible pour permettre à tous l'accès à l'information sur le projet mais aussi, une mise à disposition physique des documents de base (regroupés à proximité d'une exposition reprenant les éléments du dossier de synthèse) dans les mairies proches du projet (Nantes, mairie annexe de Doulon-Bottière ; Mairie de Sainte Luce ; Mairie de Basse-Goulaine).

L'organisation de l'expression du public reprend le même principe.

- 1) Le registre dématérialisé permet à chacun, quelque soit sa situation géographique, de s'exprimer.
- 2) Deux réunions publiques (animées par le garant à la demande du maître de l'ouvrage) à Sainte-Luce et à Basse-Goulaine destinées plus particulièrement aux habitants riverains du projet.
- 3) Pour ceux qui souhaitent des échanges moins solennels, deux permanences tenues par le maître de l'ouvrage dans les mairies de ces deux mêmes communes.
- 4) Enfin des registres mis à disposition dans les mairies de ces mêmes communes pour ceux qui préfèrent l'écrit mais ne souhaitent pas utiliser les moyens informatiques.

## 3- AVIS SUR LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION

La CNDP garantit deux droits complémentaires pour tous les citoyens, le droit d'accéder aux informations et le droit de participer aux décisions, pour tous les projets, plans et programmes qui ont un impact significatif sur l'environnement. En France, ces droits sont constitutionnels, ils s'imposent à tous les responsables de projet, sans restriction. En d'autres termes, les porteurs de projet ne choisissent pas librement de permettre, ou non, la participation du public ; au contraire, ils sont tenus, par la loi, de permettre aux publics d'exercer leurs droits.

La concertation sur le projet d'aménagement du complexe de Bellevue sur le périphérique Nantais s'est déroulée dans des conditions satisfaisantes.

Les informations proposées au public sur le projet paraissent assez complètes même si la complexité du projet et la multiplicité des études préalables font que leur accessibilité n'est pas

## Bilan du garant

immédiate. Les vidéos en images de synthèse ont permis à tous (en dépit de quelques aléas techniques) de s'immerger dans le projet avant de tenter d'en saisir toutes les nuances. Les documents de bases largement mis à la disposition du public (dossier du maître de l'ouvrage et dossier de synthèse) permettaient une prise de connaissance satisfaisante du projet, de ses enjeux et de ces impacts.

Il est impossible de qualifier réellement la participation à une concertation, mais on peut apporter quelques éléments qualitatifs et quantitatifs.

Le site Internet, dont la page d'accueil était simple et efficace, a fait l'objet d'un trafic important (26000 visiteurs dont 5500 consultations de documents). Les 352 contributions (+ 4 contributions déposées dans les registres), souvent très riches, montrent une grande diversité d'approches :

- 1) Beaucoup de critiques, d'analyses des variantes ou de propositions de nouvelles solutions (certaines découlant d'un important travail d'élaboration) indiquent que le public des usagers du périphérique s'est mobilisé sur ce projet.
- 2) Des approches plus globales, pour certaines très largement développées, soulignent la prise en compte du projet par les associations.
- 3) Enfin de nombreux témoignages mettent en évidence les contributions de riverains du projet.

Les permanences tenues dans les mairies des deux communes les plus concernées par le projet n'ont pas attiré une grande foule mais ont permis des dialogues riches et approfondis entre le maître d'ouvrage et des groupes d'habitants (en particulier à Saint Luce).

Les deux réunions publiques ont accueilli un public significatif et se sont déroulées dans des registres assez différents. Celles de Sainte-Luce (75 participants) a permis de percevoir la colère et la détresse des habitants les plus proches du projet et d'éclairer un certain nombre de divergences. Celle de Basse-Goulaine (67 participants) qui s'est déroulée, dans un climat particulièrement studieux et serein, a donné la possibilité d'approfondir, de manière contradictoire, beaucoup de questions autour du projet et de ces impacts.

#### 4- SYNTHÈSE DES ARGUMENTS EXPRIMÉS

Le projet d'aménagement du complexe de Bellevue s'inscrit dans un programme global d'amélioration de la circulation sur le périphérique de Nantes. Ce programme a été validé à la suite d'une concertation en 2016. Le risque était donc que les débats, dans le cadre de la présente concertation, se limitent à des discussions techniques sur les différentes solutions proposées par le maître de l'ouvrage.

Ce ne fut pas le cas, et les habitants de l'agglomération se sont emparés pleinement du projet pour débattre à la fois, de son opportunité, de son contenu technique et des ses impacts.

#### L'opportunité du projet

C'est le principal sujet de clivage entre les participants. Cette concertation a permis de mettre en évidence le très large éventail des positions sur ce projet routier localisé.

Certains participants dénoncent le manque d'ambition du projet et demandent soit le passage à deux fois trois voies tout au long du périphérique, soit la création d'un grand contournement de Nantes qui permettrait de délester le périphérique du trafic de transit, à l'opposé, d'autres

participants s'opposent à tout projet d'amélioration du périphérique et suggèrent de réduire sa capacité au profit du covoiturage et des transports en commun.

Globalement deux grands blocs d'avis s'opposent :

- Ceux qui considèrent qu'il faut tenter, par des travaux adaptés, de réduire l'engorgement du périphérique ;
- Ceux qui considèrent que la voiture individuelle ne doit plus être la priorité et que l'argent public doit être orienté vers d'autres priorités (transports en commun, covoiturage, mobilités actives, etc.) plus en phase avec la lutte contre le réchauffement climatique.

Les arguments des participants favorables à une amélioration du périphérique s'organisent autour du constat de l'engorgement déjà effectif, aux heures de pointes, du périphérique aux abords du pont de Bellevue et de l'aggravation constante de ces difficultés. Ils adhèrent globalement aux projections du maître de l'ouvrage sur l'évolution de la mobilité automobile. Ils soulignent également que, par le biais des logiciels de guidages, les embouteillages induisent un trafic de contournement qui envahit la voirie des zones résidentielles autour du pont de Bellevue et créent des problèmes de bruit et de sécurité dans ces secteurs résidentiels, a priori, tranquilles.

Même si le projet recueille de très nombreux soutiens, les détracteurs du projet ne manquent pas d'arguments.

#### 1) La nécessaire priorité aux transports en commun

Pour certains participants, compte tenu de l'urgence climatique, ce ne sont pas de routes dont les habitants de l'agglomération nantaise ont besoin mais de transports en communs et en particuliers des transports qui assurent le lien trans-Loire hors du centre ville. Les propositions sont ici multiples depuis les voies réservées au bus, jusqu'à un téléphérique en passant par la création de nouveaux P+R, la création de voies réservées au covoiturage, etc.

Le maître de l'ouvrage ne peut évidemment pas répondre à certaines de ces propositions qui relèvent de la responsabilité de l'autorité organisatrice des transports à savoir Nantes Métropole. Très récemment (le 16 décembre 2011) Nantes Métropole a présenté au public les nouvelles lignes de tramway et de bus programmées. On peut donc affirmer qu'il n'existe, pour l'instant, aucun projet spécifique de transport en commun concernant le franchissement de la Loire dans le secteur de Bellevue.

Cependant le projet d'amélioration du périphérique prévoit, pour préserver l'avenir (après une enquête sur les besoins potentiels à long terme et une étude de faisabilité), la possibilité de création de deux voies réservées aux transports en commun (VRTC), une, dans les deux sens de circulation, entre les giratoires de la porte d'Anjou, et l'autre, dans le sens Sud/Nord, entre la porte du Vigoblet et la Porte d'Anjou (utilisation de la bande d'arrêt d'urgence élargie).

Sur ce thème de la complémentarité entre les différents modes de déplacement, les représentants de Nantes Métropole soulignent la nécessité de la réussite du projet. En effet, dans le contexte de réduction de la place de la voiture dans le cœur de l'agglomération, le périphérique devient la voie automobile magistrale, à la fois, pour permettre aux habitants de la périphérie de rejoindre (grâce aux P+R) le réseau de transport en commun et, aussi, pour permettre la mobilité entre les zones périphériques à trop faible densité pour justifier le déploiement d'un réseau de transport en commun.

#### 2) La non prise en compte de la circulation induite par les travaux d'amélioration du périphérique

L'argument s'organise autour du constat général fait à propos des aménagements routiers que la nouvelle infrastructure en créant un champ nouveau pour les déplacements induit un trafic supérieur aux prévisions des modèles. Cette progression du trafic induite par l'aménagement va évidemment à l'encontre des objectifs du projet et conduit à ajouter des aménagements routiers aux aménagements routiers précédents. Les tenants de cet argument soulignent, qu'à contrario, de multiples expériences, ont montré que la réduction du potentiel de trafic (suppression ou réduction de la capacité de certaines voiries) conduisait à une certaine « évaporation » de ce trafic. Pour eux, il faut donc retirer des espaces à la voiture pour les consacrer aux transports en commun, voire, au covoiturage.

A ces arguments, le maître de l'ouvrage répond d'abord qu'il n'y a pas de création de capacité nouvelle du périphérique qui reste à deux fois deux voies.

Le nouveau pont porte des voies nouvelles mais ce sont des voies d'entrecroisement, des voies d'accès ou des voies d'évitement du périphérique pour limiter les engorgements liés aux multiples entrées et sorties de part et d'autre du pont de Bellevue.

Par ailleurs, il insiste sur le fait que les modélisations du trafic à venir, utilisées pour dimensionner le projet, sont réalisées en intégrant la réussite des politiques publiques nationales et locales qui visent à limiter l'usage de l'automobile.

Les modèles d'évolution du trafic intègrent donc, non seulement, l'augmentation de la mobilité découlant de la croissance démographique et économique de la métropole, mais aussi, la réduction du nombre de véhicules découlant de la part modale de plus en plus grande du vélo et des transports en commun, ou découlant d'un taux d'occupation des véhicules plus important suite au développement de la pratique du co-voiturage.

Les objectifs de Nantes Métropole sont très ambitieux de ce point de vue et ils sont considérés comme atteints (de même que les objectifs des politiques nationales comme la Stratégie Nationale Bas Carbone ou les objectifs des politiques régionales -SRADDET) dans les modélisations du trafic utilisées pour dimensionner le projet.

Le trafic automobile résultant reste, en dépit de toutes ces limitations, en croissance aux horizons du projet, compte tenu du dynamisme démographique et économique de l'agglomération Nantaise. C'est seulement à cette augmentation « résiduelle » que prétend répondre le projet.

#### 3) Le projet va contribuer à la diffusion des gaz à effet de serre

Les participants qui estiment que le problème du dérèglement climatique doit orienter prioritairement toutes les actions publiques, considèrent que, de ce point de vue, le projet va à l'encontre des politiques nationales, régionales et locales affichées.

Ils soulignent particulièrement des insuffisances dans l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre et l'absence de tout bilan carbone pourtant, de leur point de vue, indispensable pour un projet de ce type.

Dans une note particulièrement développée sur ces thèmes, il est indiqué que le projet n'est conforme ni aux orientations de la SNBC (Stratégie Nationale Bas Carbone), ni aux recommandations de l'Autorité Environnementale, ni à l'objectif 14 du SRADDET.

En dehors des éléments présents dans le dossier de concertation ou des documents mis à la disposition du public, le maître de l'ouvrage n'a pas apporté de réponses spécifiques à ces affirmations.

## Les solutions proposées par le projet et le choix des variantes

Globalement le projet recherche une amélioration des conditions d'insertion et de sortie du périphérique pour favoriser la fluidité de la circulation. Ce choix est compris par ceux des participants qui souhaitent la réalisation de travaux d'amélioration (beaucoup se présentent comme usagers du périphérique dans le secteur de Bellevue). Comme souvent dans les concertations nantaises, les propositions de variantes aux solutions proposées par le maître de l'ouvrage sont nombreuses et riches. Le garant ne peut se prononcer sur les propositions techniques d'amendement du projet proposées par les habitants. Il reviendra donc au maître de l'ouvrage d'analyser finement ces différentes propositions (certaines sont accompagnées de plans détaillés) et de rendre compte de cette analyse soit lors de la publication de la décision, soit par une communication ultérieure.

On peut cependant noter qu'une partie significative des critiques découle de l'absence de solutions pour fluidifier l'entrée sur le périphérique des véhicules arrivant par la route de Cholet.

A cette critique, le Maître de l'ouvrage répond que les objectifs affectés au projet lors de la décision concernant l'ensemble du périphérique, orientent l'effort vers le périphérique intérieur considéré comme prioritaire. Cependant les variantes « bis » apportent quelques solutions pour le périphérique extérieur et en particulier pour l'arrivée de puis la route de Cholet. Les participants à la concertation qui se prononcent sur le choix des variantes, plébiscitent les variantes 2bis et 3bis qui sont précisément celles qui apportent quelques transformations pour l'arrivée des véhicules sur le périphérique depuis la route de Cholet.

## Les impacts du projet : le bruit

Ce problème du bruit diffusé par le périphérique et des ses répercussions sur la vie des riverains a été un thème fort de cette concertation.

Les habitants de Bellevue, se plaignent du bruit du périphérique qu'ils jugent insupportable et considèrent que l'objectif assigné au projet, de ne pas aggraver le bruit, est inacceptable. Si, sur ce sujet, les habitants de Bellevue sont en première ligne, ils sont rejoints dans leurs revendications par l'ensemble des riverains du « complexe de Bellevue ».

Si on analyse un peu plus les interventions on distingue plusieurs problèmes :

- Les habitants constatent que le bruit du périphérique s'accroît au fil du temps en suivant l'évolution du trafic, ils prévoient donc que la situation va automatiquement s'aggraver compte tenu des prévisions de trafic pour les années à venir.
- Les études de bruit réalisées, dans le cadre du projet, pour la modélisation des protections, ont été mises en œuvre sans consulter les habitants. Ceux-ci considèrent que les points de mesure choisis ne sont pas les plus représentatifs de la gêne ressentie. Par ailleurs, ils souhaitent que des mesures soient effectuées selon le protocole d'une série de mesures réalisées, à l'initiative des habitants, il y a quelques années, afin de permettre d'évaluer l'évolution de la situation.
- Les résidents indiquent que certaines conditions météorologiques (vent de sud, pluie, etc.) induisent des situations de bruit particulièrement pénibles et qu'il doit donc en être tenu compte dans les analyses effectuées et dans les solutions proposées.
- Enfin, tous les résidents voisins du périphérique revendiquent que le projet soit l'occasion d'une **amélioration sensible de leur « ambiance acoustique »** (ce terme choque profondément les habitants qui souffrent du bruit du périphérique). Ils font remarquer que rien n'interdit d'aller au delà des normes qui, d'ailleurs, évoluent régulièrement dans le sens d'une meilleure protection des riverains. Ils font aussi remarquer que les différences de coûts entre les variantes

sont importantes et que des possibilités de financements de mesures anti-bruit doivent donc pouvoir être trouvées.

Face à ces revendications le maître de l'ouvrage :

- Accepte la transparence en mettant à la disposition du public l'ensemble des études réalisées sur le bruit pour le projet (études qui permettent de connaître les points de mesures).
- Souligne l'importance du dispositif de murs anti-bruit intégrés au projet, dès le stade actuel. Il rappelle qu'en l'état, le projet qui (d'après les résultats des modélisations) ne provoquera pas d'aggravation du bruit pour les riverains, est conforme à la réglementation.
- Laisse la porte ouverte à des améliorations lorsque le projet sera un peu plus stabilisé et que les mesures d'accompagnement pourront être étudiées.

## Le problème des inondations

Les inondations de la Loire constituent, pour les habitants de Bellevue, un problème grave et récurrent.

Rappelons que, pour éviter que les remblais d'accès au pont de Bellevue ne fassent office de barrage à l'écoulement des eaux de la Loire en période de crues, ils ont été percés par une série de passages hydrauliques (les PH des plans du projet) destinés à assurer le passage des eaux de crues de part et d'autre du pont.

Dans le cadre du projet tous ces passages sont maintenus ou reconstruits pour garantir le maintien de la section de passage de la crue. Par ailleurs les piles du nouveau pont seront strictement alignées avec celles des ponts existants de manière à maintenir la continuité hydraulique. La contestation ne tient pas principalement au projet lui-même (bien que certains ne soient pas convaincus par la justesse des modélisations utilisées) mais aux conditions de gestion des espaces dédiés à l'évacuation des crues.

En effet, les habitants de Bellevue soulignent que ces espaces sont insuffisamment entretenus et se trouvent donc encombrés de masses végétales qui feront inéluctablement obstacle à l'écoulement des eaux en cas de crues. De même ils soulignent qu'une voirie qui traverse cette zone a été surélevée de 50 cm ce qui ne peut que contribuer à l'élévation du niveau des éventuelles crues.

Par ailleurs, un représentant associatif souligne que le problème est le même sur la rive sud avec en particulier des dépôts de remblai, des boisements et des masses de buissons (on trouvera le plan et des photographies dans les contributions).

Le maître de l'ouvrage indique que, pour ce qui est de la responsabilité de l'état, l'entretien a été réalisé en 2020 par la DIR (débroussaillage et broyage pour un coût de 50000€).

L'approfondissement de la discussion permet de mettre en évidence une différence d'appréciation portant sur la manière de réaliser l'entretien (par exemple, concernant le maintien ou non des arbustes qui s'installent le long des clôtures, etc...).

Pour tenter d'accorder les avis sur les modalités d'entretien de ces espaces, la DREAL s'est engagée à organiser au premier trimestre 2022, une rencontre sur le terrain avec les gestionnaires du site, la Mairie de Sainte Luce et les associations de Bellevue.

## Franchir la Loire à vélo

Le pont de Bellevue comporte actuellement une piste cyclable qui permet aux cyclistes de franchir la Loire. Le projet prévoit de maintenir cette piste qui, dans la nouvelle configuration passerait du côté aval du pont de Bellevue.

Les associations de cyclistes et des utilisateurs de la piste cyclable sont intervenus pour souligner trois points principaux :

- La largeur prévue pour la piste, dans le projet, est de 3 mètres ce qui paraît insuffisant pour une piste qui appartient au réseau des voies magistrales dans le schéma directeur des itinéraires cyclables de la Nantes Métropole. Une largeur minimale de 4 mètres est revendiquée.
- La piste cyclable doit être complètement isolée (isolement physique, visuel et auditif) de la voirie automobile pour garantir la sécurité et le confort des cyclistes.
- Les conditions des raccordements de la piste au reste du réseau, de part et d'autre du Pont de Bellevue, méritent d'être précisées, voire revues.
- Enfin l'importance du maintien d'une liaison cyclable protégée pendant toute la durée des travaux est soulignée.

Le maître de l'ouvrage souligne qu'un certain nombre d'études ou de documents ont été produits depuis la mise au point du dossier technique du projet routier.

En particulier, Nantes métropole a adopté le 12/02/2021, le schéma directeur des itinéraires cyclables, qui prévoit, entre autres, une continuité cyclable entre le pont de Bellevue et la prairie de Mauves, qui sera intégrée dans la suite du projet.

De même, le référentiel d'aménagement cyclable (RAC) est en cours de réécriture, notamment sur les largeurs des voies cyclables magistrales. Ce document, une fois validé, sera pris en compte.

Par ailleurs, pour garantir la sécurité des usagers qui empruntent la piste cyclable, un dispositif de sécurité sera mis en place (glissière en béton armé) entre la piste cyclable et les voies de circulation.

Enfin, la continuité cyclable de l'itinéraire « Loire à vélo » est rétablie dans le cadre de ce projet.

## Quelques thèmes abordés mais non débattus

Le problème des travaux de réalisation du projet a été abordé plusieurs fois sous l'angle de la continuité de la circulation, a été évoqué sous l'angle des nuisances pour les populations riveraines, et a été, aussi, abordé de manière technique par Voies Navigables de France sous l'angle de l'utilisation du fleuve pour le transport des éléments pondéreux nécessaires au chantier.

Le problème de la pollution atmosphérique a été évoqué (conjointement à celui du bruit) par les habitants riverains de l'infrastructure. Le maître de l'ouvrage indique que la fluidité accrue du trafic et sa conséquence sur l'abandon des itinéraires d'évitement devrait conduire à une limitation de la pollution atmosphérique, limitation que sera confortée par la part de plus en plus grande des véhicules électriques.

L'impact du projet sur la faune et la flore qui faisait pourtant l'objet de développements significatifs dans le dossier du maître de l'ouvrage, n'a pas été concrètement abordé.

## **5- DEMANDE DE PRECISIONS ET RECOMMANDATIONS AU RESPONSABLE DU PROJET**

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. » (L121-16 CE) Concrètement, suite à la publication du bilan de la concertation par le garant, le maître d'ouvrage du projet décide du principe et des conditions de la poursuite projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées

## Bilan du garant

au projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le maître d'ouvrage doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie des dossiers d'enquête publique ou de participation publique par voie électronique.

### 5.1- Précisions à apporter de la part du responsable du projet.

Les informations sur le bilan carbone du projet et sur son impact sur les émissions de gaz à effet de serre sont assez restreintes dans le dossier du Maître de l'ouvrage. Il conviendra donc que la DREAL apporte, dès le stade de la publication des décisions prises suite à la concertation, des éléments complémentaires sur ce sujet.

Ces éléments devront, en premier lieu, contenir un point précis de la réglementation applicable à un projet de ce type.

Dans les documents mis à la disposition du public dans le cadre de la concertation, figure une première estimation des émissions de gaz à effets de serre découlant de la réalisation du projet. Peu de participants à la concertation ont repéré cette estimation, mais certains l'ont (dans les derniers jours de la concertation) contestée. Le maître de l'ouvrage devra donc apporter des éléments de compréhension et de justification quant à la manière dont a été réalisée cette estimation et quant aux paramètres utilisés pour les calculs.

### 5.2- Recommandations du garant pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique

Au cours de cette concertation, des discussions fortes se sont déployées autour du bruit et des espaces dédiés à l'évacuation des inondations. Ces débats ont montré qu'il existait de fortes divergences d'appréciation sur des sujets qui devraient faire consensus (l'évolution passée des niveaux de bruit ou le type d'entretien à appliquer aux terrains situés sous les passages hydrauliques).

En conséquence le garant préconise non pas la simple poursuite de la concertation mais la tenue de conférences de consensus sur ces sujets.

#### Une conférence de consensus sur le bruit subit par les riverains du complexe de Bellevue

Cette conférence de consensus devra regrouper le maître de l'ouvrage, les communes concernées, Nantes Métropole, quelques experts du bruit et, bien évidemment une forte représentation des habitants des différents secteurs exposés au bruit de la zone du projet.

L'objectif de cette conférence de consensus sera de délimiter clairement et de manière acceptée par tous :

- Les points de mesures à utiliser pour les études complémentaires du bruit du projet (ces points de mesures devront intégrer les stations des opérations précédentes -publiques ou d'initiatives privées- de mesures du bruit de manière à permettre, par comparaison, les analyses d'évolution).
- La validation collective de ces points de mesures permettra la mise en place d'une campagne de mesures complémentaires dans des conditions transparentes et validées par tous.

- Cette nouvelle campagne devra intégrer les mesures nécessaires à la détermination des conditions de bruit spécifiques ressenties par les habitants en fonction, en particulier, des conditions météorologiques.
- Ces mesures complémentaires devraient permettre d'aboutir à un consensus sur les niveaux de bruit subis par les riverains du complexe de Bellevue. Par comparaison on analysera l'évolution de ce degré d'exposition au fil du temps.

Dès qu'un consensus sera établi sur ces différents points, une démarche classique de concertation pourra reprendre afin d'aboutir, d'abord, à la définition d'un objectif sur le niveau de protection qu'il faut mettre en place et, ensuite, aux choix des dispositifs de protection qui en découlent.

#### Une Conférence consensus sur la gestion des espaces dévolus à l'évacuation des crues de la Loire autour du pont de Bellevue.

Une gestion satisfaisante des espaces dédiés à l'écoulement (de part et d'autre du pont de Bellevue) des eaux en période de crue est indispensable pour garantir l'efficacité des importants travaux d'établissement de passages hydrauliques (déjà réalisés ou prévus par le projet) et ainsi, protéger (au moins partiellement) les riverains des inondations.

Le garant propose donc d'aller un peu plus loin que la proposition du maître de l'ouvrage et de mettre en place une véritable conférence de consensus sur ce problème de la gestion des espaces dédiés à l'écoulement des crues.

La conférence de consensus devra regrouper le maître de l'ouvrage du projet d'aménagement du complexe de Bellevue, des représentants de Voies Navigables de France, les représentants des communes concernées et de Nantes Métropole, un représentant du « Comité pour la Loire de Demain » et évidemment des habitants du secteur.

Le premier travail de cette conférence pourrait être de délimiter les zones de part et d'autre du pont de Bellevue qui concourent principalement à l'évacuation des eaux des crues de la Loire.

Ensuite, l'objectif sera de définir, de manière acceptée par tous, les différents types d'obstacle à l'écoulement des eaux qu'il faut éliminer de ces zones particulières.

Un travail fin de repérage de tous les obstacles à l'écoulement des eaux pourra, alors, être réalisé et validé par l'ensemble des participants à la conférence.

Ce repérage devrait conduire à l'établissement d'un programme consensuel et très détaillé des travaux nécessaires pour garantir l'efficacité des dispositifs construits pour évacuer les eaux de crue.

Il restera ensuite aux différents partenaires à proposer les solutions de maîtrise d'ouvrage qui s'imposent pour les travaux à effectuer.

Le garant suggère que la conférence de consensus s'interroge sur la possibilité d'un traitement paysager adapté de ces annexes de la Loire dédiées aux périodes de crue. Un traitement paysager singulier permettrait d'informer les passants de la fonction spécifique de ces espaces et de rappeler, en permanence, cette fonction aux habitants. Cette action (qui pourrait inclure des aménagements favorables à la faune ou à la flore spécifique des rives de la Loire) pourrait s'inscrire dans un programme de valorisation de la Loire dans l'agglomération nantaise.

#### Poursuivre l'information et l'écoute des habitants

Au delà de ces deux actions très particulières, la concertation doit évidemment se poursuivre de manière continue tout au long de l'élaboration du projet. Trois points paraissent mériter une attention particulière.

**L'information du public sur les caractéristiques de l'aménagement** lorsqu'elles auront été définies et sur le contenu des études environnementales et d'impact qui seront soumises à l'Autorité Environnementale, devra faire l'objet d'une attention particulière pour permettre au public de bien appréhender les évolutions du projet entre la concertation et le projet définitif.

**La conception de la voie cycliste** de franchissement de la Loire devra être réalisée en concertation étroite avec les associations de cyclistes de manière à garantir, en particulier, un traitement satisfaisant de tous les raccordements de cette voie au reste du réseau de circulation.

**Le chantier des travaux** du complexe de Bellevue sera, si le projet est réalisé, considérable. Ce chantier sera automatiquement générateur de nuisances pour les habitants les plus proches. Il serait donc légitime que le maître de l'ouvrage déploie une concertation spécifique avec les habitants les plus concernés par le chantier, autour de **l'élaboration du cahier des charges** qui sera imposé aux entreprises réalisant les travaux.



## Délibération

Conseil métropolitain du 04 février 2022

### xx – BASSE-GOULAIN – NANTES – SAINTE-LUCE-SUR LOIRE - Périphérique de Nantes – Aménagement du complexe de Bellevue – Avis de Nantes Métropole dans le cadre de la concertation préalable

#### Exposé

##### Contexte général du périphérique nantais :

Suite à une phase de concertation préalable, le parti d'aménagement du périphérique a fait l'objet d'une validation locale en COPIL périphérique de juin 2016, puis d'une décision ministérielle signée le 18 octobre 2016.

Les principaux objectifs de ce parti d'aménagement, qui définit un cadre d'intervention partagé entre les différents partenaires (État, Collectivités), sont les suivants :

- arrêter les fonctionnalités attendues du périphérique (maillon du réseau routier national, desserte de l'agglomération,...) et les objectifs généraux recherchés ;
- fixer les caractéristiques techniques à terme du périphérique pour assurer son homogénéité (aménagement d'échangeurs, voies supplémentaires, présence ou non de bandes d'arrêt d'urgence, signalisation, éclairage, gestion dynamique, vitesse autorisée, ...);
- et enfin, fixer les priorités des aménagements : sécurité des usagers, fluidité du trafic, aménagements environnementaux (bruit, assainissement, ...).

Sur ces bases, le parti d'aménagement du périphérique a proposé comme prioritaire l'aménagement des 2 complexes de franchissement de la Loire, au niveau de Cheviré d'une part, et de Bellevue d'autre part.

L'aménagement du secteur de Cheviré (notamment voies réservées Transports en commun (TC) et voies d'entrecroisement au nord et au sud du franchissement) est déjà prévu dans le cadre du Schéma d'Agglomération de Gestion du Trafic (SDAGT) qui a fait l'objet d'une précédente délibération du Conseil Métropolitain le 16 octobre 2020.

Sur le complexe de Bellevue, l'État (représenté par la DREAL) a engagé en 2017 les études d'opportunité portant sur l'ensemble du tronçon compris entre les portes de Carquefou et du Vignoble, et visant à résorber les importantes congestions observées en heure de pointe du soir en périphérique intérieur.

Ces études ont conduit à la définition de cinq variantes d'aménagement qui comprennent :

- un nouvel ouvrage de franchissement de la Loire (à 2 ou 3 voies) ;
- une bretelle à 2 voies de l'A811 vers le périphérique intérieur ;
- le réaménagement de la bretelle du boulevard de la prairie de Mauves vers le périphérique intérieur ;
- une voie d'entrecroisement et/ou une troisième voie entre les portes de Carquefou et Anjou ;
- deux insertions successives en périphérique intérieur sud ;
- une bande d'arrêt d'urgence sur l'ouvrage amont existant ;
- une piste cyclable sur le nouvel ouvrage de franchissement de la Loire.

Deux des cinq variantes proposent une amélioration des conditions d'accès de la RN249 par la création de deux voies se raccordant directement sur le périphérique extérieur.

Enfin, les études d'opportunité ont examiné la possibilité de mettre en œuvre des voies réservées aux transports en commun ou au covoiturage, sur le périmètre du projet.

#### Concertation publique sur le projet de réaménagement du complexe de Bellevue

L'État a souhaité présenter ces cinq variantes dans le cadre d'une concertation volontaire, décidée en application des articles L.121-15 et suivants du code de l'environnement, et destinée à éclairer sur le choix de la solution à retenir pour la suite des études, et a saisi la Commission Nationale de Débat Public (CNDP).

La CNDP a désigné un garant pour mener la concertation **du 15 novembre au 22 décembre 2021**, qui a défini les modalités de cette concertation :

- un registre dématérialisé sur site un internet dédié,
- des registres papier et la documentation du projet mis à disposition dans les mairies des communes directement concernées par le projet (Nantes - mairie annexe de Doulon, Sainte-Luce-sur-Loire, Basse-Goulaine), accessible aux horaires d'ouverture habituels,
- deux permanences de présentation et réponse aux questions organisées par la DREAL à Basse-Goulaine (24 novembre 2021) et Sainte-Luce-sur-Loire (2 décembre 2021),
- deux réunions publiques de présentation et d'échanges organisées à Sainte-Luce-sur-Loire (10 décembre 2021) et à Basse-Goulaine (14 décembre 2021).

#### Avis de Nantes Métropole sur le projet de réaménagement du complexe de Bellevue

Nantes Métropole est, avec les autres collectivités, partenaire de l'État dans le cadre des réflexions menées sur les aménagements du périphérique. Nantes Métropole a participé aux réunions de concertation, pour expliquer le rôle du périphérique dans sa politique de mobilité, en particulier sur ce secteur du complexe de Bellevue.

Il s'agit d'optimiser le fonctionnement du périphérique sans chercher à créer une augmentation globale des trafics, et permettre une réduction du transit dans les communes environnantes, par une incitation forte au report sur les modes alternatifs à la voiture individuelle.

De plus, en tant que garante de la cohérence de l'aménagement proposé avec les enjeux de son territoire (mobilité, environnement,...), Nantes Métropole est également invitée à délibérer pour donner son avis sur ce projet et faire part de ses éventuelles demandes d'évolution du projet.

Cet avis a été établi en concertation avec les maires des communes concernées par l'aménagement, ainsi qu'avec les élus thématiques de Nantes Métropole. Les réflexions des usagers, citoyens et associations durant la concertation ont également été prises en compte.

Nantes Métropole partage l'intérêt du projet de réaménagement du complexe de Bellevue, qui, conformément aux objectifs du Plan de Déplacement Urbain (PDU), contribue au souhait d'améliorer le fonctionnement du périphérique, en complémentarité avec les autres modes, afin :

- de limiter l'augmentation prévisible de sa saturation (malgré la prise en compte des objectifs de parts modales du PDU, le dynamisme économique et démographique ainsi que les comportements de mobilité induisent une augmentation du volume du trafic),
- de favoriser le rabattement des usagers vers les P+R positionnés au plus proche du périphérique et raccordés à un réseau de transports publics performants,
- d'inciter les usagers en transit à contourner la centralité et les centres des communes riveraines, par le périphérique, afin de réduire les flux de circulation sur la voirie métropolitaine et leurs impacts (bruit, pollution, place de la voiture,...), et de faciliter l'apaisement et le développement de modes alternatifs,
- de garantir des conditions de sécurité optimale des usagers,
- de prévoir l'expérimentation, voire la mise en œuvre, de voies réservées au covoiturage et/ou pour les TC sur certaines sections du périphérique, en cohérence avec les objectifs du PDU.

Néanmoins, cet intérêt pour le projet est conditionné à la prise en compte de plusieurs demandes d'évolution dans le cadre de la poursuite des études :

#### Enjeux environnementaux :

Compte tenu de sa proximité avec la Loire ainsi qu'avec plusieurs secteurs d'habitation existants ou futurs (villages de Bellevue et des Vallées, habitations à proximité du périphérique Est), le projet cumule des enjeux majeurs d'environnement et de santé : bruit, risque d'inondation, impacts fonciers et biodiversité, qualité de l'air...

En l'état, certains éléments fournis dans le dossier de concertation ne sont pas suffisamment détaillés et explicites pour permettre une bonne compréhension des impacts positifs et négatifs des différents scénarios présentés, et faciliter leur comparaison ; il paraît ainsi nécessaire d'apporter des propositions et des réponses complémentaires sur les sujets suivants :

- des éléments détaillés en terme de bilan carbone du projet, permettront de comparer les scénarios proposés avec une solution au fil de l'eau, ainsi que les coûts et bénéfices attendus de la création de voies réservées,...
- le dossier de concertation précise que quelque soit la variante retenue, le projet, ne génère pas de dégradation de la qualité de l'air ni de hausse de la concentration des gaz à effet de serre au droit des habitations par rapport à la situation de référence ; il est nécessaire de préciser les hypothèses et études justifiant cette affirmation, en particulier le périmètre pris en considération (tout ou partie du périphérique, intégration ou non des aménagements prévus au parti d'aménagement du périphérique, voiries métropolitaines sur l'intra et extra périphérique avec intégration des objectifs du PDU...),
- des éléments détaillant l'approche « Eviter Réduire Compenser » prise en compte dans le projet, afin de minimiser la consommation d'espaces,
- en termes de nuisances sonores, il est demandé qu'en complément aux protections réglementaires déjà proposées, le projet intègre dans sa conception toutes les solutions permettant de diminuer les émissions sonores à leur source (géométrie, nature du revêtement, adaptation de la vitesse aux conditions de circulation,...), dans l'intérêt des quartiers d'habitation riverains (actuels et à venir),
- la conception du projet devra aussi veiller à préserver la protection du village de Bellevue contre le risque d'inondation, et ses conditions d'accès en cas de crue (maintien d'un accès au village par la rampe existante côté pont aval),
- il conviendra enfin de préciser les dispositions prévues en phase de chantier ainsi qu'à la mise en service du projet pour assurer la pérennité des activités économiques de ce secteur (restaurants, activités agricoles...), et limiter l'impact environnemental.

- Extension du périmètre d'étude sur les voies réservées aux TC et au covoiturage, pour rendre possible une évolution de l'offre de mobilité : les voies réservées aux TC envisagées dans le cadre du projet présenté ne sont pas suffisantes pour assurer à elles seules une performance pérenne de lignes TC qui circuleraient sur ce secteur. La réflexion devrait être élargie en identifiant les lignes TC potentielles (Aleop, tan) et leurs itinéraires, et les itinéraires de covoiturage pertinents ; en effet, compte tenu de l'échéance déjà lointaine des travaux (mise en service à l'horizon 2032), de leur montant et de la nécessité de proposer au plus tôt des alternatives crédibles à la circulation, les voies réservées n'ont de sens que si elles permettent, à la mise en service de l'échangeur, d'accueillir de nouveaux usages (possibilité covoiturage à court/ moyen terme et TC à plus long terme), dont la performance sera garantie sur le long terme, dans les 2 sens (Sud/ Nord et Nord/ Sud).

Sur cet aspect, le périmètre du projet devra donc être étendu, en associant les autorités organisatrices de mobilités (AOM) dont les schémas directeurs ont évolué en 2021.

Des aires de covoiturage, voire des P+R, devront également être prévus sur la porte d'Anjou et la porte du Vignoble, et si besoin, à d'autres emplacements en amont de l'échangeur et des territoires situés en périphérie générateurs de trafics.

#### - Mise en conformité des aménagements cyclables avec le Référentiel des aménagements cyclables de NM :

Les itinéraires prévus au Schéma Directeur Cyclable des Itinéraires Cyclables de Nantes Métropole ont bien été identifiés dans le projet ; en revanche, la qualité des aménagements proposés ne prend pas en compte le nouveau référentiel des aménagements cyclables de Nantes Métropole (largeur de voie cyclable à augmenter à 4 mètres, prise en compte des piétons, meilleur confort d'usage passant par une mise à distance sonore et visuelle de la piste par rapport à la route, protections par rapport au vent et aux

intempéries côté aval); de plus, l'aménagement devra intégrer une liaison complète et sécurisée vers le nord du boulevard de la Prairie de Mauves pour assurer la jonction avec les pistes cyclables existantes ou prévues sur ce secteur.

Le Référentiel des Aménagements Cyclables devra également s'appliquer pour les aménagements cyclables qui seront déplacés le long du périphérique Est.

#### - Faciliter l'accessibilité et les échanges avec les territoires du Sud Est du département via la RN249 :

Dans le cadre de sa politique d'alliance avec le pays du Vignoble Nantais, Nantes Métropole est attentive à garantir des conditions d'accessibilité et d'échanges entre ce territoire et celui de la Métropole. La porte du Vignoble permet un double accès de la RN249 vers le périphérique Sud et le périphérique Est. Les contrats opérationnels de mobilité en cours d'élaboration dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités (LOM) , sous la responsabilité de la Région, devront considérer ces problématiques d'accessibilité tous modes à l'échelle du bassin de mobilité, le périmètre pertinent d'actions dépassant largement celui de la Métropole.

Les solutions 2bis et 3bis prévoient une insertion à 2 voies de la RN249 vers le périphérique extérieur ce qui améliorera le fonctionnement en réduisant la congestion sur cet axe.

Les échanges entre le périphérique sud et la RN249 sont pénalisés dans les 2 sens par la configuration de l'échangeur (présence de rond-points) ; des améliorations doivent être recherchées afin d'optimiser cette configuration..

Dans le cadre de l'extension du périmètre d'études, il est demandé d'examiner la possibilité et la pertinence d'aménagements de voies réservées aux transports en commun ou au covoiturage , sur la RN249 en amont de la porte du Vignoble, depuis l'échangeur de la RD 215, en lien avec les perspectives identifiées par les AOM.

#### - Autres enjeux identifiés :

- l'usage du fleuve pour la logistique du chantier : afin de réduire les impacts liés à la circulation des camions il est demandé de réaliser une étude d'opportunité sur l'intérêt de nouveaux équipements fluviaux dans le cadre de la construction de l'ouvrage, permettant la gestion de ce chantier et également le développement d'autres usages du fleuve à son terme (cale de mise à l'eau,...),

- la nécessité de coordonner ces travaux avec ceux des autres Maîtres d'Ouvrage (Etat-DIRO, et NM sur la centralité et la prairie de Mauves), pour éviter un report du trafic sur le réseau métropolitain,

- en lien avec les AOM et les gestionnaires de voirie, envisager dès à présent des mesures d'accompagnement favorisant le report modal (renfort offre TC, vélo,...) pour rendre soutenables les phases les plus contraignantes du chantier et inciter de cette façon au report modal,

- étudier toute possibilité de réduire la durée du chantier (notamment pour les scénarios 2bis et 3bis),

- enfin, différents projets d'aménagement d'espaces publics ou de développement urbain sont prévus par Nantes Métropole aux abords du complexe de Bellevue ; une information mutuelle sur les projets de chaque maître d'ouvrage (Nantes Métropole et Etat-Diro notamment) devra être assurée de façon régulière. Les projets suivants sont identifiés à ce stade côté Nantes Métropole : projet « Loire à pied » à Basse-Goulaine (continuité piétonne à conserver sous le pont côtés Nord et Sud), aménagement de la promenade de Bellevue et de la rue des Roches à Sainte-Luce sur Loire, développement du quartier Doulon Gohard, aménagement de la Prairie de Mauves et réaménagement Paradis sur Nantes Est.

### **Le Conseil délibère et,**

1 – émet un avis favorable au projet d'aménagement du complexe de Bellevue, sous réserve de la prise en compte des différentes demandes d'évolution du projet exposées dans la présente délibération,

2 – autorise Madame la Présidente de Nantes Métropole à prendre les mesures nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

Nantes, le 4 février 2022

Johanna Rolland

COMMUNE DE  
BASSE GOULAIN

Département de Loire-Atlantique  
Arrondissement de Nantes

CONSEIL MUNICIPAL  
DU 17 DECEMBRE 2021  
Extrait du registre des  
délibérations

L'an deux-mille-vingt-et-un, le dix-sept décembre, le conseil municipal de la commune de BASSE-GOULAIN, dûment convoqué, s'est réuni salle Paul BOUIN, sous la présidence de Monsieur Alain VEY, Maire,

Nombre de Conseillers Municipaux en exercice : 29

Date de convocation du Conseil Municipal : 8 décembre 2021

**PRESENTS** : Alain VEY - Christian DEBORD - Sandrine MAHÉ - José GODINHO - Rose-Anne RIPOCHE - Chantal METRO - Philippe BIROT - Amélie BRIAND - Sylvie HARY - Corinne TIROUFLET - Véronique GIRAUDET - Sandrine AMICHOT - Philippe LE VERGE - Jacky CORDUAN - Franck COSNEFROY - Nathalie GIRAUD - David LE GARREC - Christophe LE BUAN - Stéphane BERNARD - Olivier SOURICE - Gaëlle LECOQ - Bérengère HERMOUET - Jean-Pierre DAUTAIS - Michel AUBÉ - Claudine JOUAN.

**ABSENTS EXCUSÉS** : Jennifer COLA (pouvoir à Sandrine MAHE) - Michel MARTIN (pouvoir à Christian DEBORD) - Perrine MORISSEAU (pouvoir à Rose-Anne RIPOCHE) - Jacques LARRIGNON (pouvoir à Alain VEY).

N°2021\_12\_17\_28

VOEU

VŒU POUR L'AMENAGEMENT DU COMPLEXE DE BELLEVUE

La DREAL (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement) des Pays de la Loire organise une concertation publique relative au projet d'aménagement du complexe de Bellevue du lundi 15 novembre au mercredi 22 décembre 2021.

Les études d'opportunité réalisées ont permis de définir cinq variantes d'aménagement, qui prévoient pour chacune d'entre elles la construction d'un nouvel ouvrage de franchissement de la Loire, avec un montant variant de 85 à 120 M€ TTC.

L'Etat, représenté par la DREAL Pays de la Loire, maître d'ouvrage du projet, entend, à travers cette concertation, recueillir l'avis du grand public sur ces propositions.

Les élus du conseil municipal se prononcent sur les enjeux suivants :

Enjeux mobilité :

- Nécessité d'améliorer l'insertion de la RN249 (Nantes/Cholet) sur l'échangeur et le périphérique au regard des énormes difficultés existantes, et à venir, considérant l'importante évolution de la situation démographique du Sud-est.  
Nous subissons en effet de fortes nuisances du fait des automobilistes qui contournent les bouchons en traversant la commune par le centre bourg, la rue du Grignon et le village des Vallées.  
La solution idéale serait de raccorder la RN249 pour ainsi accéder directement au périphérique Sud (Bordeaux/Noirmoutier).
- Préserver et optimiser la capacité du périphérique pour permettre l'apaisement des coeurs de ville, en cohérence avec les dispositions prévues au PDU de Nantes Métropole

Accusé de réception en préfecture  
044-214420095-20211217-2021\_12\_17\_28-DE  
Date de télétransmission : 22/12/2021  
Date de réception préfecture : 22/12/2021

Enjeux environnementaux :

- Proximité du complexe Bellevue de la Loire et des habitations (bruit, pollution de l'air, préservation de l'environnement, gestion des eaux pluviales...)

Enjeux cyclables :

- Connexion de la piste bord de Loire au secteur Doulon-Gohard, et à la future rocade cyclable nord, configuration d'une piste cyclable (largeur et confort d'usage)

Enjeux transports en commun :

- Nécessité de mettre en place un couloir de bus pour rejoindre le Sud Loire et le Nord Loire (accès aux Facultés...) sans passer par le centre de Nantes.

Après échanges, il est proposé de retenir la variante 3 bis.

Le conseil municipal approuve ce vœu à l'unanimité des membres présents.

Pour extrait conforme  
Basse-Goulaine, le 22 décembre 2021

Le Maire,  
Alain VEY



AMÉNAGEMENT DU COMPLEXE DE BELLEVUE – AVIS SUR LE PROJET SOUMIS A CONCERTATION

M. DESCLOZIERS EXPOSE :

Dans le cadre du projet de développement du périphérique nantais, l'État prévoit le réaménagement du complexe de Bellevue avec pour objectifs d'améliorer la fluidité du trafic et éviter la saturation aggravée du pont de Bellevue se répercutant sur une large partie du périphérique ainsi que sur l'A811, le boulevard de la Prairie de Mauves et sur la RN249.

L'État, représenté par la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) des Pays de la Loire a engagé une concertation préalable du 15 novembre au 22 décembre 2021. A l'occasion de cette concertation, les services de l'État ont présenté le projet lors d'une réunion publique qui s'est tenue le 10 décembre 2021 à Sainte-Luce-sur-Loire.

Cinq scénarios ont été élaborés et présentés dans le dossier de concertation.

La commune de Sainte-Luce-sur-Loire est particulièrement concernée puisque prévu notamment la création d'un nouvel ouvrage de franchissement de la Loire côté aval, la réalisation d'une bretelle à 2 voies de l'A811 vers le périphérique intérieur, ainsi que l'aménagement de voies d'entrecroisement ou d'une troisième voie sur le périphérique intérieur entre les portes de Carquefou et d'Anjou.

La commune de Sainte-Luce-sur-Loire, ayant pris connaissance du projet d'aménagement du complexe de Bellevue, émet les observations suivantes :

1. Mobilités :

Le réaménagement du Pont de Bellevue a pour objectif d'améliorer les conditions de circulation sur la partie Est de l'agglomération nantaise.

Ainsi, pour la ville de Sainte-Luce-sur-Loire, la réalisation de ce nouveau pont se justifie à condition de prendre en compte les besoins d'amélioration des transports en commun, notamment les liaisons Nord/Sud.

A ce stade, le projet ne permet pas d'améliorer les transports collectifs et n'a pas été pensé comme tel : il s'agit de voies réservées potentielles dans le sens Sud-Nord en mobilisant la voie d'urgence. Et rien n'est prévu dans le sens Nord-Sud.

Ainsi, au niveau des transports collectifs, le projet doit intégrer des voies propres dans les deux sens. Il doit ainsi permettre de prolonger les lignes de bus transversales (lignes 60 et 80) afin d'améliorer le réseau en rocade, accompagné d'un P+R ou parking-relais permettant le co-voiturage et de relier avec la voie propre dédiée sur le boulevard de la Prairie de Mauves.

Le repositionnement de la piste cyclable, tel qu'envisagé, interroge sur la réalité de son usage du fait de la création d'une pente difficilement utilisable. Il serait

Accusé de réception en préfecture 044-214401771-20220126-17-DE Date de réception préfecture : 28/01/2022

nécessaire que l'État étudie d'autres alternatives pour permettre une plus grande sécurité et un plus grand confort pour les cyclistes.

La ville demande que la DREAL et les autorités organisatrices des transports retravaillent le projet pour améliorer les transports et les circulations douces.

2. L'impact environnemental du projet

Le projet doit pouvoir également tenir compte de l'impact environnemental. Les enjeux écologiques sont identifiés dans le dossier de concertation. Le secteur comprend des zones humides, des espèces de faune et flore à protéger, ainsi qu'une continuité écologique et des cours d'eau à préserver. Toutes les variantes présentent des impacts quasi identiques. Ainsi, au minimum 8000 m² de surface de zones humides et au minimum 4100m² d'habitat à forts enjeux faunistiques sont impactés. Or, l'État, à ce stade ne présente aucune mesure permettant d'éviter, réduire, compenser, étudiée dans le cadre des études et des autorisations environnementales à venir.

La Ville de Sainte-Luce-sur-Loire portera une attention particulière à la protection de l'environnement autour de la commune, y compris dans le processus de la fabrication du pont afin d'identifier son impact climat (émission de gaz à effet de serre pendant le chantier, matériaux utilisés, etc).

Par ailleurs, la Ville souhaite qu'une évaluation du projet soit menée après la réalisation des travaux, afin d'adapter si besoin les mesures compensatoires à mettre en œuvre.

3. La prise en compte du village de Bellevue

a - Les nuisances sonores :

Les conséquences de la circulation automobile sur le pont sont déjà aujourd'hui importantes pour les habitants du village de Bellevue. Le projet présenté respecte la réglementation, sans proposer d'améliorer la situation ni de réduire fortement les nuisances sonores subies par les riverains. Il convient de mieux prendre en considération la problématique des nuisances sonores, avec notamment la création de murs anti-bruit sur l'ensemble du pont, et ainsi améliorer la situation.

b - Le risque inondation :

Par ailleurs, ce secteur se situe dans une zone inondable. Les mesures d'évacuation du village de Bellevue prévoient l'utilisation de la voie d'accès au périphérique à proximité du restaurant Villa Belle Rive. Celle-ci étant supprimée dans toutes les variantes, il est nécessaire de réinterroger le plan d'évacuation en cas d'inondation ainsi que la capacité des ouvrages. Aucun élément du projet présenté ne permet d'identifier les alternatives proposées. Par ailleurs, le principe de la fosse de surcreusement créée en 2006 suite à une étude de 1999 n'est pas réexaminé et questionne fortement sur sa capacité à augmenter la section d'écoulement des eaux en cas de crue (son principe de fonctionnement initial, rappelé dans le dossier de concertation). Plusieurs ouvrages hydrauliques sont créés selon les variantes dans le cadre du nouveau projet, sauf sur le secteur de Bellevue, village habité par près de 300 personnes.

Il est indispensable que le projet prenne en compte le risque inondation sur le village de Bellevue, et propose des solutions concrètes en lien avec le projet de rééquilibrage du lit de la Loire porté par VNF et le PAPI (Programmes

Accusé de réception en préfecture 044-214401771-20220126-17-DE Date de réception préfecture : 28/01/2022

d'Actions de Préventions des Inondations) de la Loire aval copiloté par Nantes Métropole et l'État.

**c – impact économique**

Le projet va avoir un impact fort pour le restaurant situé en contrebas du pont. **La commune souhaite que des mesures d'accompagnement soient mises en œuvre pour cette entreprise Lucéenne reconnue et appréciée des habitants de la Métropole nantaise.**

**4. La durée des travaux**

La durée des travaux doit être réduite au maximum avec les moyens nécessaires pour minimiser les nuisances.

**5. Concertation**

La concertation menée jusqu'à maintenant par la DREAL est exemplaire. L'association de l'ensemble des acteurs locaux a toujours été prise en compte et les échanges nombreux et constructifs.

**Il s'agit de maintenir ce niveau de concertation avec les forces vives du territoire** (associations, riverains, comité consultatifs bords de Loire, conseil citoyen Lucéen) jusqu'à la fin du projet, au moment de sa mise en œuvre, et dans l'évaluation de son impact a posteriori.

LE CONSEIL MUNICIPAL, après en avoir délibéré,

VU l'avis de la commission Aménagement de la ville du 11 janvier 2022 ;

APPROUVE l'avis tel qu'exposé.

**ADOpte PAR 26 VOIX POUR**

**7 ABSTENTIONS ( Ana-Sofia LECLERC, Stéphanie PREVOST, Philippe BRASSELET, Meriem ABKOU, Laurent DANIEL, Marie-Chantal PICHON, Philippe BOURGEOLET)**

Sainte-Luce-sur-Loire, le 27 janvier 2022



POUR COPIE CONFORME

Le Maire,

*Anthony Desclozière*  
Anthony DESCLOZIERE

Madame, Monsieur,

Située en périphérie Nantaise, la Communauté de Communes Sèvre & Loire est un territoire dynamique et attractif avec une croissance démographique annuelle de plus de 1,5%, un taux de chômage inférieur aux moyennes nationales et départementales et des déplacements en constante progression vers la Métropole nantaise et les territoires limitrophes.

La concertation en cours sur le projet d'aménagement du Pont de Bellevue porte sur différents aménagements possibles avec comme objectifs répondre à la congestion du périphérique nantais, améliorer la fluidité du trafic et éviter d'aggraver la saturation du pont de Bellevue avec des répercussions sur l'A811, le boulevard de la prairie de Mauves et la RN249.

La Métropole de Nantes joue un rôle structurant dans l'organisation des mobilités de nos habitants : 28% des déplacements quotidiens des habitants de Sèvre & Loire sont réalisés avec Nantes Métropole et une majorité de ces déplacements sont réalisés en voiture en empruntant la RN249 puis le pont de Bellevue. La poursuite des dynamiques démographiques du territoire (58 000 habitants en 2025 et jusqu'à 63 000 d'ici 2030) va nécessairement avoir des conséquences sur les volumes de déplacement. Du fait de la stabilité de la mobilité individuelle, les habitants réaliseront 220 500 quotidiens en 2030, soit 55 500 déplacements supplémentaires par rapport à 2017. Et si aucune inflexion n'est enregistrée sur les pratiques modales, cela représentera près de 38 000 déplacements en plus en voiture conducteur, avec des conséquences sur les conditions de déplacement vers la métropole nantaise, renforçant ainsi les problématiques actuelles de congestion sur les grandes pénétrantes.

En cela, nous émettons un avis préférentiel pour la variante 2bis qui prévoit un aménagement de l'entrée à deux voies de la RN249. Cette variante permettra d'améliorer les conditions d'insertion de la RN249 sur le périphérique le matin avec un aménagement de l'entrée à deux voies, fluidifiant ainsi le trafic. Cependant, nous regrettons que ce projet ne propose qu'une voie réservée aux cars dans le seul sens sud-nord. Il nous paraît essentiel, dans un objectif de réduction de la part modale de la voiture individuelle et de la réduction des GES, de prévoir un aménagement dans le sens inverse pour offrir une alternative viable à l'usage de la voiture individuelle et permettre un développement futur de nouvelles lignes de transports collectifs interurbains. Il nous paraît également important de permettre aux véhicules transportant au moins deux occupants (covoiturage) d'emprunter ces voies.

PAGE : 2 / 2

Vous remerciant pour votre attention et restant à votre disposition,

Veillez recevoir, Madame, Monsieur l'expression de nos meilleures salutations.

**Christelle BRAUD**  
Présidente CC SL

**Anne CHOBLET**  
Vice-Présidente à la Mobilité



# Réponses de la DREAL Pays de la Loire aux observations sur le site internet du projet (fiches et diaporamas)

## **Fiche 1 – Différence entre les variantes**

La concertation du complexe de Bellevue présente 5 variantes qui peuvent être regroupées en deux familles :

- les variantes 1 à 3 concernent exclusivement l'aménagement du périphérique intérieur et les insertions depuis le boulevard de la prairie de Mauves et l'A811 ;
- les variantes dites « bis », V2bis et V3bis, proposent, en plus des aménagements prévus en périphérique intérieur respectivement des variantes 2 et 3, une insertion à 2 voies de la RN249 sur le périphérique extérieur.

Les études de modélisation montrent que les 5 variantes améliorent les conditions de circulation sur le complexe de Bellevue :

- Les variantes V1 à V3 apportent une réponse aux problèmes de congestion en périphérique intérieur ;
- Les variantes V2bis et V3bis apportent une réponse aux problèmes de congestion en périphérique intérieur et extérieur

Les usagers de la route sont les principaux bénéficiaires du projet, notamment par rapport aux gains de temps permis par l'aménagement.

## **Fiche 2 - Modalités de la concertation - vidéos**

Les modalités de la concertation du complexe de Bellevue ont conduit à déployer différents supports destinés à faciliter la compréhension du projet par le public.

Les dossiers de concertation et de synthèse proposent des représentations des variantes, pour bien comprendre leur fonctionnement et les différences entre chacune.

Le dossier de synthèse est désormais téléchargeable depuis la page de présentation du site internet.

Pour une meilleure compréhension du projet, les panneaux d'information installés dans les mairies de Sainte-Luce-sur-Loire et Basse-Goulaine peuvent être consultés pendant toute la durée de la concertation.

Les vidéos disponibles sur le site visent à renforcer la compréhension des variantes. Si leur qualité paraît insuffisante, elles peuvent être visualisées avec un bon niveau de définition depuis les postes informatiques installés dans les mairies de Sainte-Luce et Basse-Goulaine pendant la durée de la concertation.

Les vidéos sur le site de la concertation sont consultables par un lien « Youtube » et leur vitesse de lecture peut être accélérée ou ralentie.

Nous allons cependant déposer sur le site les fichiers au format mp4 que vous pourrez télécharger sur votre ordinateur. Cette manipulation devrait permettre d'améliorer leur lisibilité.

### Fiche 3 – Continuités cyclables

Les cinq variantes du projet proposent de déplacer la piste cyclable située actuellement sur le pont amont vers le nouvel ouvrage de franchissement de la Loire situé côté aval, afin notamment de réaménager une bande d'arrêt d'urgence aux normes sur le périphérique extérieur.

Dans le projet actuel des études préalables, une piste cyclable bidirectionnelle de 3 mètres de large est envisagée, correspondant à la réglementation nationale en vigueur. Néanmoins, de nouveaux documents ont été publiés récemment, et devront être pris en compte pour la suite des études : ainsi, Nantes métropole a adopté le 12/02/2021 le schéma directeur des itinéraires cyclables, qui prévoit entre autres une continuité cyclable entre le pont de Bellevue et la prairie de Mauves, qui sera intégrée dans la suite du projet. De même, leur référentiel d'aménagement cyclable (RAC) est en cours de réécriture, notamment sur les largeurs des voies cyclables magistrales. Ce document, une fois validé, sera pris en compte.

Pour garantir la sécurité des usagers qui empruntent la piste cyclable, un dispositif de sécurité sera mis en place (glissière en béton armé) entre la piste et les voies de circulation.

La continuité cyclable de l'itinéraire « Loire à vélo » est donc rétablie dans le cadre de ce projet.

La comparaison des distances et temps de parcours montre un léger gain entre la situation actuelle et la situation projetée :

Trajet Bellevue – giratoire RD751	Distance	Temps de parcours
Situation actuelle	1594 m	6 mn
Situation projetée	1392 m	5,5 mn

Quelle que soit la solution retenue, la continuité cyclable sera assurée pendant toute la durée des travaux.

### Fiche 4 – VRTC et covoiturage

Sur le sujet des **voies réservées aux transports en commun** (VRTC), une réflexion a été engagée avec les partenaires (gestionnaires de voies, autorités organisatrices de transport) dans le cadre du projet.

Une étude spécifique sur les VRTC a été réalisée dans le cadre des études du complexe de Bellevue. Son objectif est de s'assurer de la compatibilité des nouveaux aménagements avec la mise en place, si nécessaire, de futures voies réservées.

La démarche adoptée a été la suivante :

- Analyse des besoins : entretiens avec Nantes Métropole, Région, Département, DIR Ouest
- Étude de faisabilité technique (Périphérique intérieur, Prairie de Mauves, RN249)
- Intégration des aménagements complémentaires nécessaires à l'issue de la concertation publique

Deux possibles aménagements sont proposés et les conclusions de la concertation détermineront s'ils ont vocation à intégrer le projet. Ces deux aménagements concernent :

- Porte d'Anjou : entre les deux carrefours giratoires, dans les 2 sens de circulation.
- Porte du Vignoble – Porte d'Anjou : dans le sens Sud/Nord entre le giratoire de la porte du Vignoble et la VM 337

Il s'agit d'une démarche pour préserver l'avenir, prévoir dès maintenant un dimensionnement suffisant des infrastructures afin d'éviter de revenir faire des travaux d'élargissement sur les ouvrages du projet. Par ailleurs, l'organisation des réseaux de transports en commun relève des collectivités territoriales, autorités organisatrices des mobilités.

Sur le sujet du **covoiturage**, il est constaté aujourd'hui des pratiques informelles de stationnement à proximité des deux carrefours giratoires de la porte du Vignoble. Il s'agit d'une opportunité à saisir dans le cadre du projet d'aménagement du complexe de Bellevue pour intégrer et sécuriser ces aires de covoiturage.

## Fiche 5 – Régulation par feux porte d'Anjou

La régulation par feux du giratoire de la porte d'Anjou a été mise en place par la DIR Ouest, gestionnaire du périphérique nantais.

L'objectif du dispositif est de faciliter l'insertion du trafic du boulevard de la prairie de Mauves, venant de Nantes en direction du périphérique intérieur (pont de Bellevue).

En effet, ce flux de circulation est entravé par des flux « parasite » provenant soit du périphérique intérieur, soit de l'A811.

Le gestionnaire des feux de régulation constate régulièrement des heurts résultant de collision avec des véhicules, sur les mâts des feux de régulation du trafic. Les délais de livraison et d'installation des mâts sont relativement longs (quelques semaines), ce qui empêche un fonctionnement régulier des feux.

Actuellement, une commande de mâts est en cours et le fonctionnement des feux devrait être rétabli en début d'année 2022.

La DIRO étudie la mise en place d'un dispositif de sécurité (glissières), pour limiter les conséquences pour les usagers et pour le fonctionnement du dispositif de régulation.

### 1 - Un aménagement en faveur de la hausse du trafic ?

Le calcul de la demande routière aux horizons de modélisation a été réalisé en partant du principe d'une réussite des politiques publiques en termes de mobilités, à savoir la réussite du Plan de Déplacement Urbain (PDU) de Nantes Métropole et de la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC), avec pour objectif la réussite des accords de Paris sur le climat.

Ces entrants ont pour conséquence la prise en compte dans la modélisation de changements forts de comportement des usagers, que cela soit en termes de report modal (utilisation du vélo, des transports en commun...), en termes de taux d'occupation des véhicules, ou bien d'habitudes des usagers (télétravail).

La demande routière prise en compte pour dimensionner ce sujet est la demande « résiduelle », c'est-à-dire une fois que l'ensemble des hypothèses ci-dessus sont réalisées. Ainsi, le projet pourrait paraître sous-dimensionné dans le contexte de la croissance dynamique de la démographie de la métropole, si les comportements de mobilités ne changeaient pas. Ainsi, il contribue à l'atteinte des objectifs de changement de comportements, en ce sens qu'il ne permettra pas d'absorber le trafic si ces comportements n'évoluaient pas.

Dans un second temps, si nous parlons de la place donnée à la voiture, il faut penser à l'échelle de l'ensemble du réseau routier. Si le périphérique est une infrastructure structurante de la métropole, il se place dans un système viarie plus large, et notamment sur la question des franchissements de Loire. Or, la place de la voiture diminue fortement en intra-périphérique : réduction du nombre de voies pour le développement des transports en commun, vélo, réduction de la vitesse....

Le périphérique répond à une demande de mobilité « voiture » qui ne peut trouver de solution par ailleurs et accompagne ce changement dans la ville. Il permet également une desserte en transports en commun via les parking relais P+R pour les usagers qui ne trouvent pas de solution à travers les autres modes.

Il ne faut pas oublier non plus que cette concertation s'inscrit dans la continuité de la concertation sur le parti d'aménagement du périphérique nantais de 2016, dont une des variantes consistait à ne réaliser qu'une mise aux normes environnementales du périphérique et un accompagnement du développement des modes actifs. La variante retenue en 2016 inclut ces aménagements en faveur de l'environnement et des aménagements d'infrastructure pour maintenir une congestion supportable à long terme, dont le projet présenté dans la présente concertation.

Le projet du complexe de Bellevue intègre bien les différents enjeux de multimodalité, en proposant la possibilité de création de voies réservées aux transports en commun (VRTC) et la création d'une piste cyclable, connectée au récent schéma directeur des continuités cyclables de la métropole.

Il ne s'agit donc pas d'un aménagement en faveur de la hausse du trafic, mais qui se veut être un accompagnement équilibré dans les politiques volontaristes de mobilité d'une zone démographiquement dynamique.

### 2 - Modélisation du trafic

#### *Méthodologie mise en œuvre*

La demande de trafic a été évaluée à partir d'un modèle de trafic multimodal de déplacements 4 étapes sur le périmètre du département de la Loire Atlantique (SIM44). Les flux externes et d'échanges avec la Loire Atlantique ont été évalués sur la base d'un modèle multimodal à l'échelle du Grand Ouest (Régions PdL et BzH). Ce dernier prenant en compte les flux nationaux issus du modèle national développé par le CGDD.

#### Les 4 étapes du modèle de trafic :

- Génération : évaluation de la demande de déplacement (émetteurs et récepteurs) tous motifs et tous mode
- Distribution : définition des lieux de départs et d'arrivées (flux entre les différents pôles émetteurs/récepteurs) à partir de lois de répartition par segments de population établies sur la base de l'enquête Déplacements Grand Territoire Loire Atlantique : EDGT44)
- Choix modal par liaison zone à zone à partir des caractéristiques de l'offre de transport (marche, vélo, TC, VP) et des lois de comportements de l' EDGT44
- Affectation : pour le mode routier : quel est l'itinéraire utilisé pour aller d'un pôle à un autre ? Calage de la situation actuelle (2015) sur la base des trafic réels observés

En complément de la modélisation de la situation actuelle (2015), les horizons suivants ont été considérés : 2028, 2035 et 2050.

#### *Impact sur les autres réseaux :*

Le réseau modélisé par SIM'44 est sur l'ensemble du département de la Loire atlantique ainsi les effets du projet sur les autres voiries et franchissement de la Loire ont été pris en compte.

#### *Evolution de la population*

Hors Nantes métropole, ce sont les données de l'INSEE, scénario Omphale médian (scénario d'évolution de la population par zone du territoire national).

Sur Nantes métropole, correspond au scénario démographique de Nantes métropole défini à l'iris : scénario plus précis que le scénario de l'INSEE, car le zonage est plus fin (iris) et prend en compte individuellement les projets d'habitats. Pour la Loire Atlantique, cela représente : +231 000 hab entre 2013 et 2028, + 90 000 hab entre 2028 et 2035.

Les hypothèses socio-économiques  
 PIB modèle : +1,7 % / SNBC : +1,5 %

	Demande tous modes (voy.km)	Circulation routière (veh.km)
<b>Modèle 2012-2030</b>		
Longue distance	1,20 %	1,20 %
Marchandises	2,10 %	1,40 %
<b>Modèle 2012-2050</b>		
Longue distance	1,20 %	1,20 %
Marchandises	1,80 %	1,40 %
<b>SNBC 2015-2070</b>		
Longue distance	1,20 %	1,10 %
Courte distance (<100km)	0,30 %	-0,70 %
Marchandises	1,00 %	0,40 %

L'écart portant sur les trafics longue distance est très limité.

Le trafic courte distance n'est pas évalué à partir des hypothèses nationales, mais résulte de la démarche 4 étapes du modèle de trafic.

Les écarts sur les marchandises s'expliquent notamment par une élasticité plus faible de la demande de marchandises au PIB et à une augmentation de l'emport.

Un test de sensibilité a été réalisé pour évaluer l'impact d'une TCAM PL de 0,4 % au lieu de 1,4 %.

#### Télétravail et crise sanitaire

Le scénario de référence a pris en compte une hypothèse à l'horizon 2035 de 20 % d'actifs télétravaillant au moins 1 jour par semaine à l'horizon 2035 (ce qui représente une baisse de 4 % du trafic en heure de pointe). En tendance, cela représente à l'horizon 2050, 50 % de télétravailleurs, 1 jour par semaine en moyenne, ce qui est cohérent avec le scénario « Avec mesures supplémentaires » de la SNBC : 10 % des heures télétravaillées). Pour mémoire, ce scénario vise à la neutralité carbone à l'horizon 2050.

La modélisation a par ailleurs intégré un étalement des heures de pointe de 25 %, ce qui représente une baisse de la demande horaire en heure de pointe de 5 %.

Concernant la crise sanitaire, il a été considéré qu'elle a un effet accélérateur de court terme sans effet sur les évolutions sur le long-terme. Les modélisations ayant été produites aux horizons 2028, 2035 et 2050, les hypothèses concernant la prise en compte du télétravail n'ont pas été modifiées. Ces dernières sont néanmoins cohérentes avec celles de la stratégie nationale bas carbone.

#### Taux d'occupation des véhicules

La modélisation a pris en compte les parts modales du PDU NM pour l'horizon 2035.

Le PDU NM, prévoit un taux d'occupation de 1,52 en 2030 (contre 1,28 en 2015). Ce taux est cohérent avec la SNBC, scénario AMS (1,52 en 2030 ; 1,75 en 2050 ; 1,75 en 2075). Les taux pris en compte dans la modélisation sont cohérents avec la SNBC (1,52 en 2035, en tendance : 1,7 en 2050).

#### Parts modales

Référentiel du modèle :

Part des TC	2015	2035
Résidents 44 hors NM	6%	7%
Résidents NM	15%	16%
TOTAL	10%	11%
<b>Part du vélo</b>		
	2015	2035
Résidents 44 hors NM	2%	3%
Résidents NM	3%	12%
TOTAL	2%	7%

L'impact de la part vélo sur le trafic du complexe de Bellevue est quasi nul. Il n'y a en effet pas de concurrence entre le mode vélo et le mode Véhicule Particulier pour les classes de distances concernées par le projet.

La prise en compte stricte des hypothèses de la SNBC aura conduit à prendre une part TC de 11,5 % en 2035 contre 11 % retenu. L'écart est sans effet sur l'évaluation du projet.

#### Evolution du trafic suite à l'aménagement

Sur le pont de Bellevue (veh/h) :

	Référence	V1	V2	V2bis	V3	V3bis
TV 2015	98 000					
TV 2035	114 000	115 920	116 340	117 440	116 450	117 280

A l'Heure de Pointe du Matin 2035 :

- Sens Nord – Sud : +200 à 250 veh selon les variantes sur le pont de Bellevue
- Sens Sud Nord : +20 veh V1, V2 et V3 et + 200 veh pour les variantes bis

A l'Heure de Pointe du Soir 2035 :

- Sens Nord – Sud : +880 (var 1) et + 1000 à 1020 veh/h pour les autres variantes sur le pont.
- Sens Sud Nord : +10 veh V1, V2 et V3 et + 200 veh pour les variantes bis

# Fiche 7 Sujet bruit V2

## L'environnement sonore

Cette note vient compléter le diaporama « Sujet bruit » suites aux questions posées lors des réunions publiques des 10 et 14 décembre 2021, à Sainte-Luce et à Basse-Goulaine.

### État initial

#### Localisation des points de mesures acoustiques

Les mesures acoustiques ont été positionnées au regard de l'occupation actuelle des sols et des futures variantes du projet sur les communes de Nantes, Sainte Luce sur Loire et Basse Goulaine :

Numéro de la mesure	Localisation
1	18 avenue Leconte à Nantes
1A	18 avenue Leconte à Nantes
2	rue des chemins rouges à Nantes
2A	46 bis avenue Maurice Clétras à Nantes
3	12 rue de la Rainière à Nantes ;
3A	8 rue de la Rainière à Nantes;
4	66 rue des Chaupières à Nantes
4A	57 rue des Chaupières à Nantes
5	16 rue des Chaupières à Nantes
5A	49B rue des Chaupières à Nantes
6	98 rue de la Papotière à Nantes
6A	98 rue de la Papotière à Nantes
7	98 rue de la Loire à Sainte Luce sur Loire
7A	98 rue de la Loire à Sainte Luce sur Loire
8	le petit rocher à Sainte Luce sur Loire
8A	le petit rocher à Sainte Luce sur Loire
9	2A rue des Roches à Sainte Luce sur Loire
9A	rue des Roches à Sainte Luce sur Loire
10	23 promenade de Bellevue à Sainte Luce sur Loire
10A	17 promenade de Bellevue à Sainte Luce sur Loire
11	14 promenade de Bellevue à Sainte Luce sur Loire
11A	promenade de Bellevue à Sainte Luce sur Loire
12	31 rue des Vallées à Basse Goulaine
12A	chemin du petit Havre à Basse Goulaine

#### Méthodologie de la mesure et justification

Une campagne de vingt-quatre mesures acoustiques (douze de 24h et douze de 1h) a été réalisée entre novembre 2017 et janvier 2018. Cette campagne de mesurage a été réalisée dans les règles de l'art conformément à la norme NFS 31-085 relative à la caractérisation et du bruit dû au trafic routier :

- Mesures réalisées hors période scolaire et dans les conditions homogènes ou favorables selon la norme
- Calibrage en début et fin de session d'enregistrement
- Analyse des résultats de mesures au regard des trafics routiers mesurés (recalage trafic)

La simulation des niveaux sonores état initial en période diurne (6h-22h) et nocturne (22h-6h) s'est réalisée avec un logiciel dédié intégrant l'effet des conditions atmosphériques et météorologiques.

**Il est à noter que plus l'ambiance sonore initiale est faible (pas de forte pluie, ni de fort vent), plus les seuils réglementaires à appliquer à la contribution du projet sont bas.**

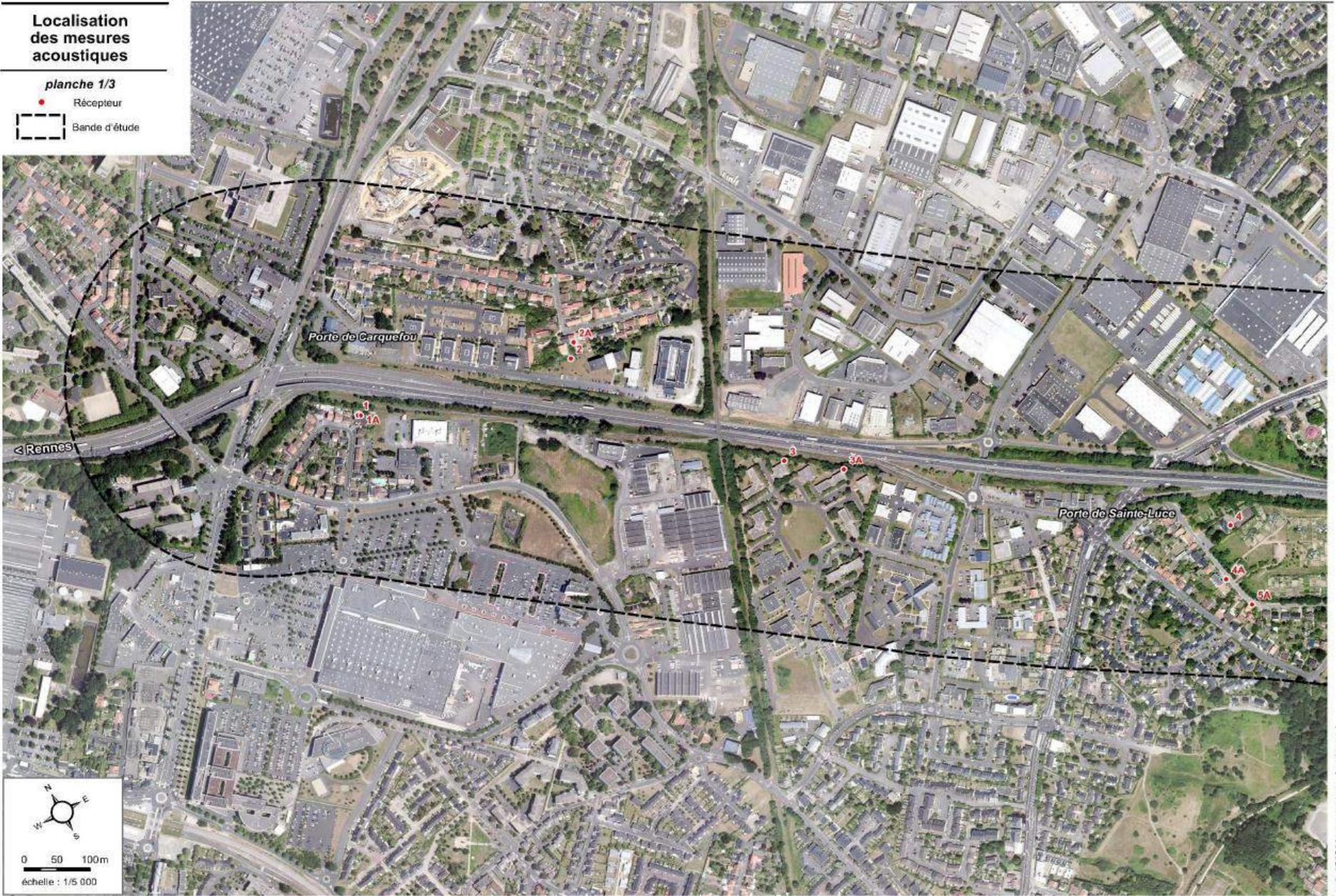
Cela est donc plus favorable de faire les mesures acoustiques en situation calme pour la comparaison avec la situation projet.

**Localisation  
des mesures  
acoustiques**

planche 1/3

● Récepteur

▭ Bande d'étude



s40\_170796\_recepteurs\_bruit.mxd

sce/2018

### Localisation des mesures acoustiques

planche 2/3

● Récepteur

▭ Bande d'étude



visu\_173396\_recepteurs\_bnoft.mxd

**Localisation  
des mesures  
acoustiques**

planche 3/3

- Récepteur
- Bande d'étude



190\_111196\_recepteurs\_bruit\_msk

ece/2018

### Cartographie et résultat de l'état initial acoustique (période jour)

L'analyse des résultats des niveaux sonores met en évidence le caractère modéré (différent du ressenti) de la zone au niveau sonore en tout point. Dans le cas où les niveaux sonores Laeq (6h-22h) et/ou (22h-6h) sont respectivement supérieurs à 65 et 60 dB(A), on parle de zone d'ambiance sonore non modérée.

Numéro de la mesure	Niveaux sonores LAeq en dB(A)		Zone d'ambiance sonore actuelle de jour
	Période diurne 6h-22h	Période nocturne 22h-6h	
	Recalé avec données trafic (TMJA 2017)	Recalé avec données trafic (TMJA 2017)	
1	60.5	54.3	Modérée
1A	54	47.8	Modérée
2	51.2	44.8	Modérée
2A	48.9	42.5	Modérée
3	62.3	55.3	Modérée
3A	64.2	57.2	Modérée
4	57.7	50.7	Modérée
4A	58.1	51.1	Modérée
5	55.2	48.5	Modérée
5A	55.4	48.7	Modérée
6	65	56.6	Modérée
6A	63.1	54.7	Modérée
7	59.9	52.9	Modérée
7A	58	51	Modérée
8	58.1	51.3	Modérée
8A	59.1	52.3	Modérée
9	60.1	52.6	Modérée
9A	59.4	51.9	Modérée
10	60.5	53.1	Modérée
10A	63.1	55.7	Modérée
11	61.2	53.1	Modérée
11A	59.7	51.6	Modérée
12	54.3	49.1	Modérée
12A	59	53.8	Modérée

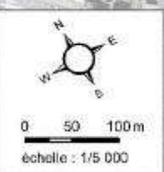
Dans la zone d'étude, les infrastructures terrestres d'origine routières et ferroviaire telles que la N844, l'A811, la N249 et la voie ferrée Nantes-Paris génèrent l'essentiel des nuisances sonores.

**Cartographie de l'environnement sonore initial**

(hauteur récepteur H=2m)

**PERIODE JOUR (6h-22h)**

planche 1/4



\sco\_111719\enviroment\_sonore\_jour-nuit.nxd  
 sce/2018

**Cartographie de l'environnement sonore initial**

(hauteur récepteur H=2m)

**PERIODE JOUR (6h-22h)**

planche 2/4



MOC\_171756\_417171environnement\_sonore\_jour-mc11.mxd

**Cartographie de l'environnement sonore initial**

(hauteur récepteur H=2m)

**PERIODE JOUR (6h-22h)**

planche 3/4



vsc\_173796\_environment sonore\_1033-net1.dxd

sce/2018

**Cartographie de l'environnement sonore initial**

(hauteur récepteur H=2m)

**PERIODE JOUR (6h-22h)**

planche 4/4

**Bande d'étude**

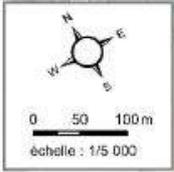
● Point de mesure acoustique

**Niveaux sonores en dB(A)**

40 à 45	65 à 70
45 à 50	70 à 75
50 à 55	75 à 80
55 à 60	>=80
60 à 65	

**Nature du bâti**

- Habitat
- Etablissement éducatif ou de santé
- Bureaux, sports, loisirs
- Bâtiment industriel ou commercial



V:\00\_170719\_environnement sonore\_3001-nois1.mxd  
 ece/2018

## État projet

### Rappel du cadre réglementaire.

L'analyse réglementaire dans le cadre d'un aménagement de voirie sur place s'intéresse à la notion de travaux significatifs et à la contribution sonore de l'infrastructure d'au moins 2 dB(A) à terme par rapport à une situation sans projet. En deçà de ces contributions, le projet ne nécessite pas de dispositif de protection au sens réglementaire.

### Méthodologie et justification

Pour la modélisation de la phase projet, il a été pris en compte les dispositifs existants et l'évolution prévisionnel du trafic à l'horizon 2050 (les flux de trafics et les vitesses des véhicules pris en compte dans l'étude à l'horizon 2050 ont été communiqués par le Cerema).

La simulation des niveaux sonores phase projet en période diurne (6h-22h) et nocturne (22h-6h) a été réalisée avec un logiciel dédié intégrant l'effet des conditions atmosphériques et météorologiques (comme pour celui de l'état initial).

**Remarque :** Sur le hameau de Bellevue, les écrans actuels sont de 1.50 m sur le pont de Bellevue suivis de murs de 4m50 en allant vers Nantes. Les dispositifs futurs s'appuient donc sur cette différence de hauteur actuelle entre les deux dispositifs. Les écrans acoustiques actuels seront démolis et reconstruits avec une nouvelle hauteur de +1m à +1,50 m.

L'analyse des variantes s'est faite par secteurs : 1 – Porte de Carquefou / Porte d'Anjou, 2 – Porte d'Anjou / pont de Bellevue, 3 – Pont de Bellevue / RN249.

### Cartographie et résultat de l'état projet

Sont présentés ici à titre d'exemple de la variante 2 bis et 3 bis (différence sur la porte de Goulaine). Pour l'ensemble des cartes, se référer au document 4.7-Analyse-multicriteres des variantes p107 à 138.

Le dépassement de l'écart de +/-2 dB(A) au regard de la situation actuelle est localisé sur le secteur 1 (entre porte de Carquefou et de sainte Luce) et le secteur 2, au droit des bâtiments situés au Petit Rocher et au niveau de Bel air. L'impact acoustique est équivalent sur les 5 variantes.

Le dépassement sur certains secteurs nécessite donc la mise en œuvre de dispositifs de protections acoustiques. Ces dispositifs ont été intégrés dans la modélisation afin d'en mesurer les effets. Les dispositifs sont localisés sur :

- les chaumières (2 écrans)
- le petit rocher 1 écran
- la Janvière 1 écran
- Bellevue 2 écrans (démolition et reconstruction des écrans existants avec une hauteur de +1m à 1m50)

Les résultats montrent que les dispositifs permettent au projet d'être en dessous des seuils réglementaires et de ne pas dégrader l'environnement sonore au regard de la situation actuelle.

Les résultats montrent qu'en phase projet avec les dispositifs de protection, les niveaux de bruit sont inférieurs aux seuils réglementaires. On note une amélioration par rapport à la situation de référence.



Environnement sonore horizon 2050

"Variante 2 bis" avec dispositif de protection

PERIODE JOUR (6h-22h)

Secteur 2



VRO\_170196\_0411E\_2050\_AVEC\_PROTECTEUR\_VARIANTE\_2\_BIS.mxd

Environnement sonore  
horizon 2050

"Variante 3 bis"

PERIODE NUIT (22h-6h)

Secteur 3



## Fiche 8 – Gestion dynamique du trafic et régulation des vitesses

### 1 - Gestion dynamique du trafic

La variante retenue à l'issue de la concertation menée en 2016 sur le parti d'aménagement du périphérique nantais prévoit des mesures de gestion dynamique du trafic :

- la régulation d'accès en amont du pont de Cheviré (intérieur ou extérieur), dont le maintien sera examiné lors de la mise en service de la voie d'entrecroisement,
- la gestion dynamique de l'interdiction de doubler pour les poids lourds,
- la régulation dynamique et sectorisée des vitesses.

La création de voies d'entrecroisement au droit des franchissements de Loire accompagne les mesures de gestion dynamique du trafic pour limiter les congestions récurrentes.

Ces mesures sont en cours de mise en œuvre dans le cadre du Schéma Directeur d'Agglomération de Gestion du Trafic (SDAGT).

### 2 - Régulation dynamique des vitesses

Les zones régulées le sont à une vitesse de 70 km/h, soit 20 km/h de moins que la vitesse réglementaire.

Depuis juillet 2013, certaines sections sont déjà limitées en permanence (sur le périphérique Est, entre la porte de Gesvres et la porte de Carquefou et sur le pont de Cheviré).

Cette mesure a pour objectifs d'améliorer les conditions de sécurité et de confort et de limiter les aléas, lorsque le trafic augmente fortement, en période de pré-congestion.

La régulation dynamique des vitesses a donc été identifiée sur certaines sections du périphérique, mais pas sur son ensemble, car elle ne serait pas efficace.

#### **Flux périphérique Est intérieur vers Cholet (RN249)**

L'aménagement de l'accès à Cholet au niveau de la porte du Vignoble, a conduit à réaliser une bretelle à une voie dans le cadre du précédent aménagement (2006). Les cinq variantes d'aménagement proposées dans le cadre de la concertation en cours prévoient un accès à 2 voies de circulation du périphérique vers la RN249.

#### **Flux périphérique Est intérieur et A811 vers Cholet (RN249) et Bordeaux (périphérique Sud)**

Toutes les variantes dissocient en amont du point de choix Cholet-Poitiers (RN249) / Bordeaux (périphérique Sud) les flux issus du périphérique Nord et de l'A811. Le volume de trafic au niveau du point de choix sera donc fortement diminué et les conflits au niveau de la sortie, fortement réduits.

Concernant la sortie vers Poitiers/Cholet, les variantes apportent des réponses différentes :

- les variantes 1, 2 et 2 bis proposent une géométrie plus souple pour tous les usagers ;
- les variantes 3 et 3 bis conservent la géométrie actuelle pour les usagers venant du périphérique Nord, et une géométrie plus souple pour ceux venant de l'A811.

#### **Flux RN249 et périphérique Sud vers A811 et périphérique Est**

L'insertion des usagers de la RN249 sur le périphérique extérieur à une voie de circulation génère des congestions récurrentes en période de pointe du matin.

De plus, la configuration de l'infrastructure à cet endroit peut être génératrice de conflits entre les flux de circulation du périphérique Sud vers l'A811 d'une part, et de la RN249 vers le périphérique extérieur.

Les aménagements proposés dans les variantes 2bis et 3bis (insertion de la RN249 à 2 voies) permettent d'améliorer les conditions de circulation et de diminuer la congestion.

*Le diaporama « Sujet Pont amont – RN249 vers A811 » présente les possibilités et les contraintes (fortes) d'une reconfiguration du pont amont de Bellevue.*

#### **Flux périphérique Est vers périphérique Sud – Variantes 2 et 2 bis (observation 22)**

Les 2 voies issues de l'A811, sur lesquelles s'insèrent par la gauche la voie issue du périphérique, sont limitées à 70 km/h.

En présence d'un nouveau pont sur la Loire à 3 voies (V2 et V2bis), les usagers qui s'insèrent par la gauche depuis le périphérique Est n'ont pas de motif de rejoindre la voie la plus à droite car celle-ci est en direction du périphérique sud (pour rejoindre le périphérique sud depuis le périphérique Est il suffit de rester sur le périphérique).

#### **Flux Boulevard de la prairie de Mauves vers le périphérique intérieur (pont de Bellevue)**

Les aménagements communs aux cinq variantes du projet d'aménagement du complexe de Bellevue prévoient notamment la création d'un accès direct (bretelle à 2 voies) de l'A811 vers le périphérique intérieur.

Le trafic de l'A811 vers le pont de Bellevue n'empruntera plus le carrefour giratoire du boulevard de la Prairie de Mauves côté Nantes ; ce qui évitera l'encombrement de ce giratoire.

Par ailleurs, l'insertion du flux Nantes (depuis le giratoire) vers le pont de Bellevue sera fortement facilitée sur la branche à 2 voies issue de l'A811.

#### **Flux Périphérique intérieur vers Boulevard de la prairie de Mauves (1) et Boulevard de la prairie de Mauves vers le périphérique extérieur (2)**

(1)

Dans tous les cas de figure, une voie d'entrecroisement sera réalisée entre les portes de Carquefou et de Sainte-Luce-sur-Loire.

Une voie d'entrecroisement ou une troisième voie sera réalisée, selon les variantes, entre la portes de Sainte-Luce-sur-Loire et d'Anjou.

L'aménagement du complexe de Bellevue améliore les conditions d'accès au boulevard de la Prairie de Mauves.

(2)

L'aménagement d'une branche à 2 voies de l'A811 vers le périphérique intérieur soulagera le trafic sur les 2 carrefours giratoires de la porte d'Anjou (en rendant inopérantes les stratégies d'évitement qui sont observées).

L'accès au périphérique extérieur depuis le boulevard de la Prairie de Mauves sera donc facilité.

#### **Flux périphérique Sud (extérieur) vers RN249 – Porte du Vignoble**

Le projet d'aménagement du complexe de Bellevue traite en priorité les congestions observées en périphérique intérieur.

La liaison du périphérique Sud (extérieur) vers la RN249 s'effectue par une bretelle unidirectionnelle à une voie vers un carrefour giratoire qui permet la liaison vers Cholet.

Cet aménagement n'est pas modifié dans le cadre du projet du complexe de Bellevue.

#### **Flux RN249 vers périphérique Sud (intérieur) – Porte du Vignoble**

Le projet d'aménagement du complexe de Bellevue traite en priorité les congestions observées en périphérique intérieur.

La liaison de la route de Cholet (RN249) vers le périphérique intérieur sud s'effectue par une bretelle vers le carrefour giratoire de la divatte, la RD751 vers le carrefour giratoire Sud et une bretelle vers le périphérique Sud.

L'accès au périphérique Sud s'effectuera dans les mêmes conditions qu'aujourd'hui ; seule l'insertion sur le périphérique s'effectuera 150 m plus au Sud.

Actuellement, des stratégies d'évitement sont observées, conduisant les usagers de la RN249 se dirigeant vers le périphérique extérieur, à emprunter le carrefour giratoire de la divatte. Les variantes bis (aménagement de l'extrémité de la RN249 à 2 voies) permettront de libérer de la capacité sur cette voie, et rendront ces stratégies inopérantes.

Un gain de fluidité est attendu pour les usagers de la RN249 vers le périphérique Sud (intérieur).

L'aménagement du carrefour giratoire de la divatte n'est pas modifié dans le cadre du projet du complexe de Bellevue.

---

## Fiche 10 – Gaz à effet de serre et qualité de l'air

---

### 1 - Gaz à Effet de Serre

Actuellement et encore plus à l'avenir compte tenu de l'augmentation de la demande de déplacement, les phénomènes de congestion sur le périphérique conduisent un nombre croissant d'utilisateurs à adopter des stratégies d'évitement et à suivre leur GPS (Maps, Waze...) et emprunter des itinéraires alternatifs (voies communales, voies de lotissement,...).

Ces stratégies conduisent non seulement à accentuer le risque routier, mais à augmenter la longueur des trajets. La suppression des phénomènes de congestion sur le périphérique conduit donc à rendre inutiles ces stratégies d'évitement et au retour des usagers concernés sur le périphérique.

La réduction des trajets induits conduira de fait à une limitation des GES.

### 2 - Qualité de l'air

Pour les mêmes raisons que pour les GES, le report de circulation depuis le réseau local vers le périphérique conduit à une réduction des volumes de trafic dans des secteurs à haute densité de population vers le périphérique. De ce fait, l'exposition des populations sera réduite.

Pour ce qui concerne spécifiquement les populations riveraines du périphérique, les études de modélisation montrent que le projet ne conduit pas à des dépassements de seuils pour les polluants au niveau des populations. La situation n'est pas aggravée par rapport à la situation de référence (sans projet).

En outre, la diminution des congestions fait partie des actions en faveur de la qualité de l'air. Ainsi, le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA du 13/08/2015) de Nantes / Saint-Nazaire a défini une action spécifique (action n°4) : « Améliorer la gestion du trafic sur le périphérique nantais ». L'aménagement du complexe de Bellevue, de par la réduction des phénomènes de congestion aux heures de pointes participe à ce PPA.

## Fiche 11 – Le projet de Bellevue au sein du périmètre global du périphérique

### 1 - Genèse et périmètre du projet

#### *Aménagement antérieur du système d'échanges de Bellevue*

L'objectif principal des derniers aménagements du complexe de Bellevue au début des années 2000, était d'assurer la continuité à 2x2 voies du périphérique nantais (« priorité à l'anneau »).

En 2002, un programme de travaux était lancé. Il portait sur le branchement direct de l'A811 sur la porte d'Anjou et de la RN249 sur la porte du Vignoble, l'amélioration des liaisons des communes de Sainte-Luce-sur-Loire et de Basse-Goulaine au périphérique, et enfin la mise en place d'une continuité cyclable. Les travaux se sont achevés en 2006.

#### *Parti d'Aménagement du Périphérique Nantais (PAPN)*

Lors de la concertation publique sur le parti d'aménagement du périphérique nantais, menée du 2 mai au 3 juin 2016, quatre variantes ont été soumises à l'avis des acteurs locaux et de la population.

Il est ressorti de cette concertation que la variante D était privilégiée. Cette dernière a été validée dans le cadre du comité de pilotage du périphérique nantais du 7 juin 2016.

La variante D, estimée à 213 M€ à l'époque, est la variante la plus ambitieuse. Les opérations la constituant sont hiérarchisées de la façon suivante :

- **Priorité 1** : aménagement du complexe de Bellevue, aménagement du complexe de Cheviré, mise en œuvre des pistes majeures environnementales, poursuite du projet SEXTAN (Système d'Exploitation du Trafic de l'Agglomération de Nantes) et amélioration du franchissement du périphérique pour les modes doux ;
- **Priorité 2** : aménagement des portes des Sorinières et d'Armor, traitement des eaux de ruissellement du périphérique et mise en œuvre des pistes environnementales élevées relatives aux continuités écologiques ;
- **priorité 3** : aménagement des portes de Rennes et de La Chapelle, régulation sectorisée dynamique des vitesses et d'interdiction de doubler des poids-lourd et mise hors d'eau du périphérique est.

Les études du complexe de Bellevue (priorité 1) s'inscrivent dans la continuité de la concertation sur le périphérique nantais de 2016.

Le périmètre du complexe de Bellevue s'étend de la porte de Carquefou à la porte du Vignoble sur le périphérique, et intercepte l'A811, le boulevard de la prairie de Mauves et la RN249. Le projet prend en compte le franchissement de la Loire à Bellevue.

Les aménagements des autres portes (Sorinières, Armor, Rennes et La Chapelle) figurent dans les priorités 2 et 3 de la variante D retenue à l'issue de la concertation de 2016.

### 2 – Augmentation de l'offre de circulation sur le périphérique nantais

L'aménagement du périphérique nantais à 2x3 voies ou dans un grand contournement de Nantes ne font pas partie des options à l'étude, compte tenu des impacts considérables (techniques, environnementaux, financiers) de tels projets.

Des projets sont cependant mis en œuvre pour limiter les congestions récurrentes sur le périphérique nantais :

> Voies d'entrecroisement

Périphérique Nord entre les portes d'Orvault et de Rennes (mis en service en juillet 2020)

Périphérique Ouest (intérieur) entre les portes de l'Estuaire et Saint-Herblain et entre les portes de Saint-Herblain et Atlantis (2023)

> Voies de tourne-à-droite (shunt)

Périphérique Ouest (extérieur) porte d'Armor (2020)

Périphérique Ouest (intérieur) porte de Saint-Herblain (2023)

### 3 – Nouveaux franchissements de Loire

La Région des Pays de la Loire mène une étude exploratoire sur un nouveau franchissement de Loire, côté Ouest dont les résultats seront connus en 2022.

La réalisation d'un nouveau franchissement aurait un impact sur le trafic du pont de Bellevue compris entre 500 et 1000 veh/jour à l'horizon 2035 soit au maximum 0,8 % du trafic. L'effet est ainsi négligeable et un tel aménagement ne permettrait pas de supprimer l'intérêt de l'aménagement du complexe de Bellevue.

La part du trafic de transit sur le périphérique de Nantes est faible au regard du trafic local et d'échange.

L'aménagement d'autres franchissements de Loire (ponts de Mauves et Thouaré par exemple) n'apporterait qu'une réponse résiduelle aux problèmes de congestion observés sur le périphérique nantais. De plus, ces franchissements de Loire relève de la compétence du Département et nécessiterait l'aménagement de nouvelles infrastructures routières, dont les impacts techniques, environnementaux et financiers seraient considérables.

#### *Autres modes de franchissement de la Loire*

L'étude d'autres modes de transport pour franchir la Loire (téléphérique, monorail, bac de Loire...) n'entre pas dans le champ de compétences de l'État, maître d'ouvrage du réseau routier national.

### 4 – Aménagement sur place

Le projet du complexe de Bellevue est un « aménagement sur place » : il augmente l'offre de circulation, quelles que soient les variantes, par la création d'un nouvel ouvrage de franchissement de la Loire. Une voie d'entrecroisement ou une 3<sup>e</sup> voie de circulation sera également créée en périphérique intérieur entre les portes de Sainte-Luce et d'Anjou.

Les résultats de l'étude de modélisation de trafic montrent des gains de fluidité significatifs en périphérique intérieur et les conditions de circulation devraient nettement s'améliorer.

*Entretien de la fosse de surcreusement*

La DIR Ouest, gestionnaire du périphérique de Nantes, a en charge l'entretien de la fosse de surcreusement, située au droit de la porte d'Anjou.

Les renseignements pris la DREAL auprès du gestionnaire montrent que la dernière intervention d'entretien a été effectuée en octobre 2020.

La DREAL s'engage à la suite de la concertation, au premier semestre de l'année 2022, à organiser une visite sur le terrain en présence de la mairie de Sainte-Luce-sur-loire, des associations de Bellevue et du gestionnaire.

Cette rencontre permettra de définir les actions d'entretien à réaliser et les modalités de réalisation.

*Commande publique*

La DREAL, maître d'ouvrage de l'opération, applique les règles de mise en concurrence définies dans le Code de la Commande Publique dans l'attribution des marchés de prestations intellectuelles ou de travaux.

Dans le cadre de l'opération du complexe de Bellevue, un nombre significatif de prestations a déjà été réalisée par des sociétés d'ingénierie et des entreprises de travaux publics implantées à l'échelle du territoire.

*Ouvrage hydraulique*

Le secteur du complexe de Bellevue est composé de milieux aquatiques (cours d'eau, zones humides) qui sont franchis par des ouvrages spécifiques. Ce sont des ouvrages hydrauliques destinés à garantir l'intégrité des milieux et les continuités écologiques. Ils ont pour fonction principale le rétablissement des écoulements naturels.

*Information des usagers pendant les travaux*

Sur tous les chantiers dont la DREAL assure la maîtrise d'ouvrage, une information régulière est fournie aux riverains et aux usagers, en particulier sur les modifications des conditions de circulation.

Cette information est délivrée via :

- le site internet de la DREAL,
- les panneaux à message variable (PMV) du périphérique
- les journaux d'information chantier distribués aux riverains
- les communiqués dans les médias locaux (presse, radio, télévision)

*Écrans acoustiques pendant les travaux*

Les nuisances sonores qui peuvent émerger en phase de travaux font l'objet d'une attention particulière de la part du maître d'ouvrage et du maître d'œuvre.

Lorsque les travaux sont réalisés à proximité des habitations, les périodes d'intervention et les matériels utilisés par les entreprises sont déterminés de telle sorte qu'ils minimisent la gêne que pourraient subir les riverains.

Un suivi des nuisances sonores en phase de chantier peut aussi faire l'objet d'une campagne de mesures acoustiques, qui permet d'identifier les sources d'émission et de les atténuer.

En tout état de cause, il n'est pas prévu de mettre en place des écrans acoustiques temporaires en phase de chantier.



## COMPLEXE DE BELLEVUE

L'environnement sonore

### L'environnement sonore

- Méthodologie :**

Campagne de vingt-quatre mesures acoustiques (douze de 24h et douze de 1h)  
Simulation des niveaux sonores en période diurne (6h-22h) et nocturne (22h-6h) avec un logiciel dédié intégrant l'effet des conditions atmosphériques et météorologiques  
Prise en compte des dispositifs existants et évolution prévisionnelle du trafic à l'horizon 2050

Mise en œuvre de dispositifs de protection afin de respecter la réglementation en vigueur

Analyse des variantes par secteurs :

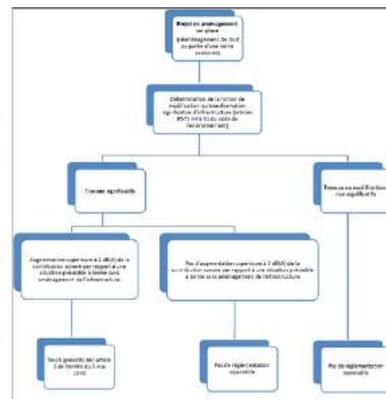
- 1 – Porte de Carquefou / Porte d'Anjou
- 2 – Porte d'Anjou / pont de Bellevue
- 3 – Pont de Bellevue / RN249

### L'environnement sonore

- Cadre réglementaire :**

Cas d'un projet en aménagement sur place, de travaux significatifs et contribution sonore d'au moins 2 dB(A) par rapport à la situation de référence.

La transformation significative étant démontrée pour le secteur n°1, les seuils réglementaires inscrits dans l'article n°3 de l'arrêté du 05/05/95 s'appliquent à l'ensemble de l'itinéraire.



Cronologie de la réglementation de l'article du 5 mai 1995 dans le cas d'un projet en aménagement sur place

## L'environnement sonore

### • Cadre réglementaire :

Les niveaux maximaux admissibles pour la contribution sonore lors d'une modification ou transformation d'une infrastructure existante sont les suivants :

Période diurne			
Type de source	Type de zone d'environnement	Contribution sonore maximale admissible (en dB(A) en continu)	Contribution sonore maximale admissible (en dB(A) en continu)
Logements	Mixité	<= 65	69
	Zone résidentielle	<= 60	Contribution sonore admissible à 50
Établissements de santé de soins de suite et soins palliatifs	Mixité	<= 52	57
	Zone résidentielle	<= 50	Contribution sonore admissible à 50
Établissements de soins de suite et soins palliatifs	Mixité	<= 50	55
	Zone résidentielle	<= 45	Contribution sonore admissible à 50
Établissements d'aménagement social (par exemple logements et services sociaux)	Mixité	<= 60	65
	Zone résidentielle	<= 55	Contribution sonore admissible à 50
Lieux de travail	Mixité	<= 65	69
	Zone résidentielle	<= 60	Contribution sonore admissible à 50

Période nocturne			
Type de source	Type de zone d'environnement	Contribution sonore maximale admissible (en dB(A) en continu)	Contribution sonore maximale admissible (en dB(A) en continu)
Logements	Mixité	<= 55	59
	Zone résidentielle	<= 50	Contribution sonore admissible à 50
Établissements de soins de suite et soins palliatifs	Mixité	<= 50	55
	Zone résidentielle	<= 45	Contribution sonore admissible à 50

Notes : 1) Les zones de silence sont définies dans les arrêtés préfectoraux et départementaux et non par les zones de silence. 2) Il y a lieu de prendre en compte les effets de la topographie et de la végétation.

## L'environnement sonore

### • Méthodologie :

La campagne de mesurage réalisée dans les règles de l'art conformément à la norme NFS 31-085 relative à la caractérisation et du bruit dû au trafic routier :

- Mesures réalisées hors période solaire et dans les conditions homogènes ou favorables selon la norme
- Calibrage en début et fin de session d'enregistrement
- Analyse des résultats de mesures au regard des trafics routiers mesurés (recalage trafic)

## L'environnement sonore

### Secteur 1 :

#### Les Chaupières

2 écrans projetés en périphérique intérieur



## L'environnement sonore

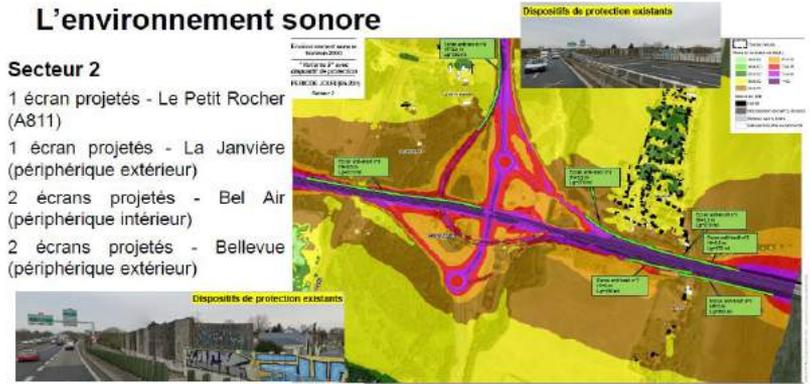
### Secteur 2

1 écran projetés - Le Petit Rocher (A811)

1 écran projetés - La Janvière (périphérique extérieur)

2 écrans projetés - Bel Air (périphérique intérieur)

2 écrans projetés - Bellevue (périphérique extérieur)



## L'environnement sonore

### Secteur 3

Impact sonore en deçà des seuils réglementaires, pas de dispositif à prévoir



## L'environnement sonore

### • Synthèse :

Impact acoustique équivalent pour les 5 variantes

Écrans acoustiques envisagés :

- Les Chaupières : 1 écran H = 2,50 m L = 170 m et 1 écran H = 2,50 m L = 285 m
- Le Petit Rocher : 1 écran H = 2,50 m L = 350 m
- La Janvière : 1 écran (barrière béton) H = 0,8 m L = 515 m
- Bel Air : 1 écran H = 3 m L = 185 m et 1 écran H = 3 m L = 265 m
- Bellevue : 1 écran H = 5,5 m L = 270 m et 1 écran H = 2,5 m L = 175 m
- Soit plus de 2200m d'écrans projetés

Mise en place des écrans : niveaux de bruit inférieurs aux seuils réglementaires et amélioration par rapport à la situation de référence

# Diaporama continuités cyclables



## COMPLEXE DE BELLEVUE

Les continuités cyclables

### Les continuités cyclables – Situation actuelle

Le projet d'aménagement du complexe de Bellevue intercepte des continuités cyclables :

- 1 – Itinéraire « Loire à vélo » entre les portes du Vignoble et d'Anjou
- 2 – Périphérique Est – sens intérieur entre les portes de Carquefou et d'Anjou

### Les continuités cyclables – Situation actuelle

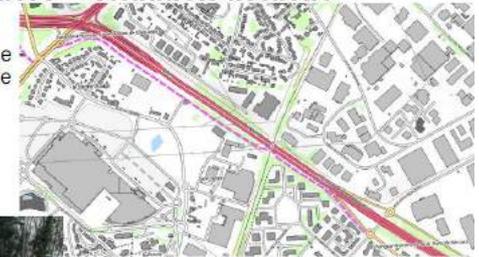
- 1 - Itinéraire Loire à vélo



### Les continuités cyclables – Situation actuelle

- 2 – Périphérique Est

Piste cyclable en périphérique intérieur entre les portes de Carquefou et Sainte-Luce



### Les continuités cyclables – Situation projetée

Création d'une piste cyclable sur le nouvel ouvrage de franchissement de la Loire de 3m de large et séparée de la BAU par une GBA.

- 1 – Rive droite

Création d'une rampe d'accès au droit de l'ancienne bretelle et du bassin de traitement



## Les continuités cyclables – Situation projetée

Création d'une piste cyclable sur le nouvel ouvrage de franchissement de la Loire.

### 2 – Rive gauche

Configuration rétablie quelles que soient les variantes et l'option retenue sur le PH3/PH3bis



Direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement



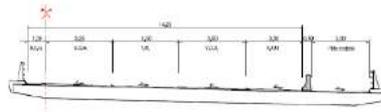
## Les continuités cyclables – Situation projetée

Création d'une piste cyclable sur le nouvel ouvrage de franchissement de la Loire.

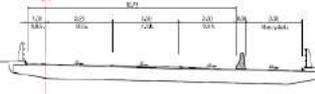
### 3 – Profil en travers

Piste cyclable bidirectionnelle de 3m de large

Ouvrage neuf de franchissement de la Loire en aval variantes 1, 2 et 2 bis



Ouvrage neuf de franchissement de la Loire en aval variantes 3 et 3 bis



Direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement

## Les continuités cyclables – Situation projetée

Création d'une piste cyclable sur le nouvel ouvrage de franchissement de la Loire.

### 4 – Distance et temps de parcours (exemple : trajet Bellevue – giratoire RD751)

Le temps de parcours est par exemple au départ de Bellevue jusqu' au rond-point de la RD751 sur un linéaire d'environ **1594 m** pour un temps de parcours d'environ **6 min**.

Avec les aménagements prévus, le parcours sur un linéaire d'environ **1392 m** pour un temps de parcours sera d'environ **5.5 min**

Direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement

8 03/12/2021

## Les continuités cyclables – Situation projetée

Schéma directeur des itinéraires cyclables de Nantes Métropole, adopté le 12/02/2021.

Prise en compte du schéma directeur dans la solution retenue (continuité jusqu'au boulevard de la prairie de Mauves)

Impact sur le dimensionnement du PH12bis



Direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement

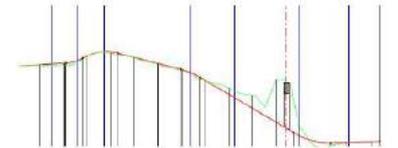
9 03/12/2021

## Les continuités cyclables

### Périphérique Est

La création de la voie d'entrecroisement sur le périphérique Est intérieur, ainsi que la création d'un bassin de traitement en rive de chaussée, conduit à déplacer la piste cyclable au sud du périphérique.

Pour maintenir la continuité de la voie ferrée (même désaffectée), et limiter la pente de la piste, un passage inférieur dénivelé est créé sous l'ancienne voie ferrée



Direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement

10 03/12/2021

# Diaporama exploitation durée coût



## COMPLEXE DE BELLEVUE

Mesures d'exploitation – Durée des travaux – Coût des variantes

## Les travaux – Mesures d'exploitation

**Objectif** : minimisation de la gêne aux usagers et garantie des conditions de sécurité

**Mesures d'exploitation** :

- Réduction des largeurs de voies circulées
- Suppression ponctuelle de la bande d'arrêt d'urgence (BAU)
- Fermetures ponctuelles de voies et bretelles (principalement de nuit)

**Principes adoptés en phase chantier** :

- Maintien des continuités cyclables
- Assainissement provisoire

## Les travaux – Mesures d'exploitation

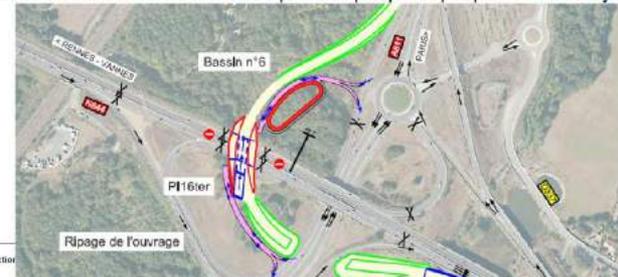
**Section porte de Carquefou – porte d'Anjou** :

- Création voie d'entrecroisement et/ou 3<sup>e</sup> voie de circulation
- De jour : maintien de 2 voies de circulation par sens
- De nuit : basculements de circulation et circulation à 2x1 voie
- Réduction largeur bande dérasée droite et vitesse limitée à 70 km/h

## Les travaux – Mesures d'exploitation

**Section porte d'Anjou – porte du Vignoble** :

- Construction des ouvrages d'art et des voies d'accès
- Principales contraintes de chantier et impacts sur la circulation :
  - 1) Construction du PI16ter et coupure du périphérique pendant 4 à 5 jours



## Les travaux – Mesures d'exploitation

Section porte d'Anjou – porte du Vignoble :

2) Construction du nouvel OA de franchissement de Loire sans impact sur la circulation



## Durée des travaux et estimation des variantes

Durée des travaux :

- Variantes 1, 2 et 3 : 3 ans
- Variantes 2bis et 3bis : 5 ans

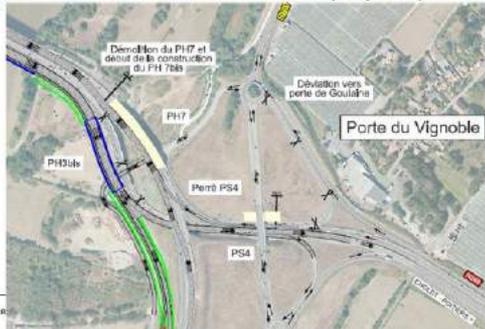
Estimation des variantes :

COÛTS DES TRAVAUX EN € TTC 2018 PAR VARIANTE	
Variante 1	83,8 M€
Variante 2	100 M€
Variante 2bis	117 M€
Variante 3	94,5 M€
Variante 3bis	114,4 M€

## Les travaux – Mesures d'exploitation

Section porte d'Anjou – porte du Vignoble :

3) Variantes bis : démolition du PH7 et construction du PH7bis. Basculements des flux du périphérique Est intérieur sur nouvel OA et des flux du périphérique extérieur sur le périphérique intérieur



## Durée des travaux et estimation des variantes

Écarts de coûts entre les variantes : coût des ouvrages non courants

Ouvrages	Variantes				
	1	2	2bis	3	3bis
Nouvel ouvrage aval de franchissement de Loire	Ouvrage à trois voies 24,6 M€	Ouvrage à trois voies 24,6 M€	Ouvrage à trois voies 24,6 M€	Ouvrage à deux voies 21,5 M€	Ouvrage à deux voies 21,5 M€
PH3	Ouvrage conservé (mise à 2 voies de l'ouvrage) 0,06 M€	Ouvrage démolé et reconstruit à 3 voies 15,0 M€	Ouvrage démolé et reconstruit à 3 voies 15,0 M€	Nouvel ouvrage en parallèle de l'ouvrage existant à 2 voies 13,8 M€	Nouvel ouvrage en parallèle de l'ouvrage existant à 2 voies 13,8 M€
PH7	Ouvrage conservé 0 M€	Ouvrage conservé 0 M€	Ouvrage démolé et reconstruit 13,6 M€	Ouvrage conservé 0 M€	Ouvrage démolé et reconstruit 13,6 M€
<b>TOTAL TTC</b>	<b>24,7 M€</b>	<b>39,6 M€</b>	<b>53,2 M€</b>	<b>35,3 M€</b>	<b>48,9 M€</b>

# Diaporama fosse de surcreusement – V2



## COMPLEXE DE BELLEVUE

Hameau de Bellevue - Fosse de surcreusement

## Fosse de surcreusement – Ouvrages hydrauliques



## Fosse de surcreusement

### Contexte

Sensibilité du hameau de Bellevue aux inondations liées aux crues de la Loire : dernière inondation marquante en 1982 a donné lieu à une étude hydraulique en 1999.

Diagnostic de l'étude :

- débit estimé à 6200 m<sup>3</sup>/s pour la crue de 1982
- débit écoulé en rive droite proche de 30 m<sup>3</sup>/s
- obstacle de la bretelle RN844>A811



## Fosse de surcreusement

### Travaux réalisés en 2006 (suite à l'étude de 1999) :

- Surélévation VM337/rue des Roches de 50 cm
- Buses remplacées par un pont cadre
- Création d'une fosse de surcreusement
- Rectification du tracé du ruisseau du Plessis-Maillard (ruisseau de Bellevue)
- Dimension des ouvrages :
  - . VM337 : 34m
  - . Bretelle A811 : 72m
  - . Périphérique : 162m



## Fosse de surcreusement

### Principe de fonctionnement :

- Augmentation de la section d'écoulement des eaux en cas de crue
- Pas de fonction de stockage des eaux en cas de crue
- Présence d'eau dans la fosse : nappe phréatique



## Fosse de surcreusement

### Modélisation EGIS (2019) – Projet de rééquilibrage du lit de la Loire

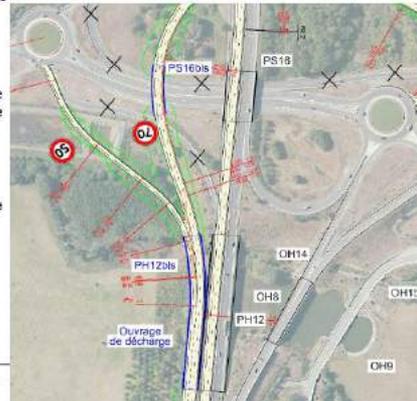
- Étude de modélisation montre qu'il n'y a plus de débordement rejoignant le lit mineur de la Loire en traversant le hameau
- Contournement du hameau de Bellevue en l'inondant à la marge avant de s'évacuer par les ouvrages de décharge.
- Projet de rééquilibrage du lit de la Loire va contribuer à abaisser les lignes de crue du fleuve au droit du hameau de Bellevue entre 5 et 10cm.



## Fosse de surcreusement

### Complexe de Bellevue

- Création d'un nouvel ouvrage hydraulique (PH12bis) pour A811 et boulevard prairie de Mauves
- PH12bis construit en continuité du PH12
- Maintien de la transparence écologique
- Action d'entretien de la fosse dans le cadre du projet pour restituer ses fonctionnalités



## Fosse de surcreusement

### Entretien courant de la fosse

- DIR Ouest, gestionnaire du périphérique de Nantes
- Dernière intervention en octobre 2020 : débroussaillage et broyage pour un coût de 50 k€ TTC
- Fréquence d'entretien : 5 ans

## Fosse de surcreusement

### Engagement de la DREAL

La DREAL s'engage à la suite de la concertation, au premier semestre de l'année 2022, à organiser une visite sur le terrain en présence de la mairie de Sainte-Luce-sur-loire, des associations de Bellevue et du gestionnaire.

Cette rencontre permettra de définir les actions d'entretien à réaliser et les modalités de réalisation.

# Diaporama inondations

PRÉFET  
DE LA RÉGION  
PAYS DE LA LOIRE  
Loire  
Espace  
Paysan



## COMPLEXE DE BELLEVUE

Le risque inondation



## Le risque inondation

- Méthodologie : modélisation hydraulique
- Etude VNF du projet rééquilibrage lit de la Loire : définition d'un modèle 2D (EGIS) sur conditions écoulement du fleuve
- Utilisation de ce modèle pour évaluer les impacts du complexe de Bellevue sur les conditions d'écoulement
  - État de référence : projet rééquilibrage lit de la Loire réalisé
  - Crue de type 1982
  - Calcul de l'évolution des niveaux de crue et des vitesses maximales d'écoulement pour les 3 familles de variantes (V1 à V3)



## Le risque inondation

- Exemple de résultat de modélisation obtenu (projet variante 2) : évolution des niveaux de crue par rapport à la situation de référence (après travaux de rééquilibrage du lit de la Loire)



## Le risque inondation

- Exemple de résultat de modélisation obtenu (projet variante 2) : évolution des vitesses d'écoulement par rapport à la situation de référence (après travaux de rééquilibrage du lit de la Loire)



## Le risque inondation

Conclusions de l'étude de modélisation hydraulique :

une incidence hydraulique limitée des 3 familles de variantes

- Réalisation des piles du nouvel OA sur Loire
  - Ralentissement vitesses d'écoulement amont/aval des piles (- 5 cm/s)
  - Légère accélération au niveau travées (+ 5 à 10 cm/s)
  - Remous induit localisé et peu perceptible (< 2 mm)
- Pas d'incidence des 3 familles de variantes sur :
  - Le bâti existant
  - Les conditions d'écoulement digue de la Divatte
  - l'évacuation des crues sur enjeux environnementaux
  - Les habitations du hameau de Bellevue



# Diaporama itinéraires variantes 3

PRÉFET  
DE LA RÉGION  
PAYS DE LA LOIRE  
Cécile  
Régulier  
Présidente



## COMPLEXE DE BELLEVUE

Variante 3 – Itinéraire sens Périphérique Est vers RD751

Direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement

08/12/2021

## Variante 3 – Itinéraire périphérique Est > RD751

Conséquences pour l'itinéraire périphérique Est vers RD751 (divatte)

Entrée par la gauche sur RN249

Distance trop courte pour sortir à la porte du Vignoble vers RD751



Direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement

08/12/2021

## Variante 3 – Itinéraire périphérique Est > RD751

Caractéristiques des V3 et V3bis

Nouvel ouvrage de franchissement de la Loire à 2 voies

Conservation du PH3

Construction d'un ouvrage PH3bis (2 voies et piste cyclable)

Organisation des flux de circulation vers Cholet (RN249)

2 voies réparties :

- 1 voie sur le PH3 (venant du périphérique Est)
- 1 voie sur le PH3bis (venant de l'A811 et du boulevard de la prairie de Mauves)



Direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement

## Variante 3 – Itinéraire périphérique Est > RD751

Conséquences pour l'itinéraire périphérique Est vers RD751 (divatte)

Sortie des usagers du périphérique Est à la porte d'Anjou

Circulation sur nouvel OA de franchissement de la Loire et PH3bis - Sortie porte du Vignoble

Mise en place d'une signalisation adaptée sur le périphérique



Direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement



## COMPLEXE DE BELLEVUE

Transports en commun et covoiturage



Direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement

1

09/12/2021

### Transports en Commun et covoiturage

- Étude des possibilités d'aménagement dans le projet du complexe de Bellevue de modes alternatifs à la « voiture-solo »
- Les possibilités :
  - VRTC : voie réservée aux transports en commun
  - VR2+ : voie réservée aux véhicules transportant au moins 2 occupants
  - Aires de covoiturage



Direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement

2

09/12/2021

### Les Voies Réservées aux Transports en Commun

- **Principe d'une VRTC** : aménagement d'une voie, en général sur l'ancien espace de la bande d'arrêt d'urgence (BAU), permettant de favoriser les services réguliers de transports collectifs sans dégrader de manière conséquente le niveau de service pour la circulation générale.
- Le maintien du niveau de sécurité des usagers, lorsqu'ils sont dans l'absolue nécessité de s'arrêter, est garanti par :
  - la limitation du niveau de trafic autorisé sur la voie réservée à moins de 100 bus par heure, de manière à faciliter les arrêts d'urgence sur la voie réservée ;
  - une vitesse limite autorisée sur la voie réservée inférieure ou égale à 70 km/h et la vérification de la compatibilité des distances de visibilité avec les distances d'arrêt nécessaires
  - les largeurs de la voie réservée et de la bande dérasée de droite (BDD), de l'ordre de 4 m supérieures à celle d'une BAU de 2,50 m de large.



Direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement

3

09/12/2021

## Transports en Commun et covoiturage

- Étude spécifique ayant comme objectif d'assurer la compatibilité des nouveaux aménagements avec la mise en place, si nécessaire, de voies réservées
- Démarche d'étude :
  - Analyse des besoins : entretiens avec Nantes Métropole, Région, Département, DIR Ouest
  - Étude de faisabilité technique (Périphérique intérieur, Prairie de Mauves, RN249)
  - Intégration des aménagements complémentaires nécessaires à l'issue de la concertation publique

## Transports en Commun et covoiturage

Localisation	Besoin identifié	Faisabilité technique
VRTC périph intérieur : Pte Carquefou > Pte Vignoble	Enjeu faible/entretiens menés, peu de TC attendus	Contraintes très fortes : Démol/reconstruction du PS ancienne voie ferrée, élargissement PI Papotière et PI SNCF Paris –Nantes : <b>non retenu</b>
VRTC périph intérieur : Pte Anjou > Pte Vignoble	Enjeu faible/entretiens menés, peu de TC attendus	Contraintes fortes : Elargissement de l'ouvrage neuf sur la Loire (3m>4m), contraintes fortes d'entrecroisement en extrémités de VRTC : <b>non retenu</b>
VRTC périph extérieur : Pte Vignoble > Pte d'Anjou	Enjeu faible, mais la Région voit un intérêt pour la régularité des lignes TC le matin	Contraintes fortes : forte réduction des largeurs de voies (dérogatoire) et abaissement de la vitesse (70km/h) sur le périph. extérieur; VRTC à 30km/h : faisabilité étudiée et chiffrée
VRTC sur A811 (Bd Prairie de Mauves), porte d'Anjou (sous le périph.)	Enjeu moyen, entre cependant dans la réflexion liaison Carquefou > gare SNCF de Nantes via l'A811	Contraintes faibles, espace suffisant sous le PS16 porte d'Anjou pour prévoir les VRTC : faisabilité étudiée et chiffrée
VR2+ sur RN249 sud (échangeur Basse Goulaine > Pte du Vignoble)	Enjeu fort	Aménagement exclusivement possible sur des routes à 3 voies, donc non applicable ici; simulation de trafic non concluante (remontée de file importante) : <b>non retenu</b>

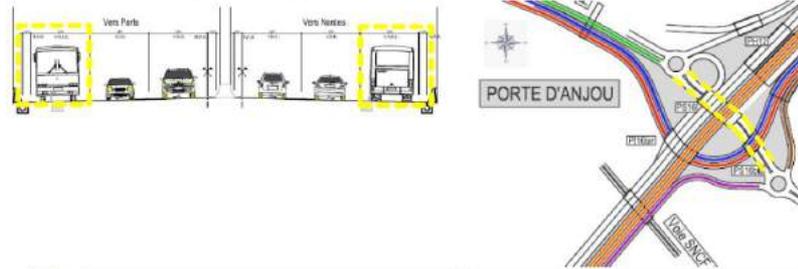
## Transports en Commun et covoiturage

- Une démarche pour la préservation de l'avenir
- 2 aménagements retenus :
  - Porte d'Anjou entre giratoires
  - Porte du Vignoble → Porte d'Anjou (sens Sud/Nord)



## Transports en Commun et covoiturage

- Porte d'Anjou entre giratoires 2 sens de circulation.

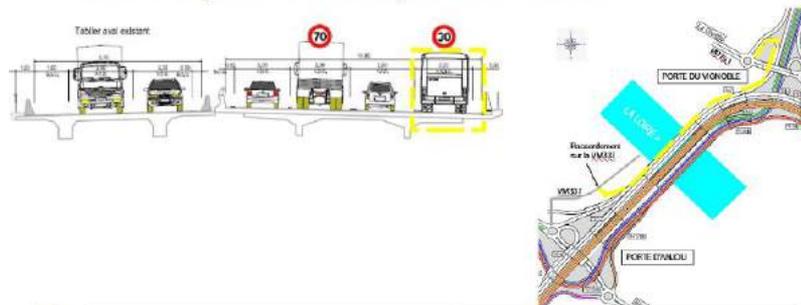


Direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement

7 09/12/2021

## Transports en Commun et covoiturage

- Porte du Vignoble – Porte d'Anjou – Sens Sud/Nord



Direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement

8 09/12/2021

## Transports en Commun et covoiturage

- Aires de covoiturage : constat d'une pratique informelle à proximité des giratoires de la porte du Vignoble
- Opportunité à saisir dans le projet du complexe de Bellevue pour intégrer et sécuriser ces 2 aires de covoiturage



Direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement

9 09/12/2021

# Diaporama Vbis\_RN249 vers périphérique extérieur



## COMPLEXE DE BELLEVUE

Les variantes bis : insertion de la RN249 à 2 voies sur le périphérique extérieur

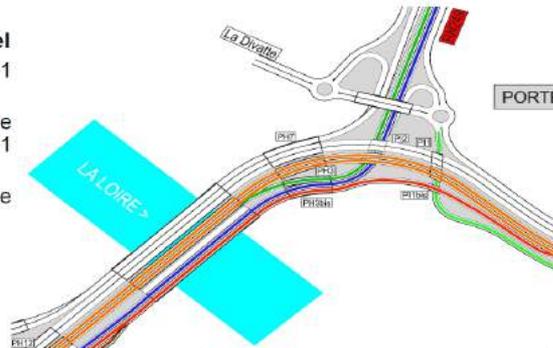
## Porte du Vignoble - RN249 vers le périphérique extérieur



## RN249 vers le périphérique extérieur

### Porte du Vignoble Fonctionnement actuel

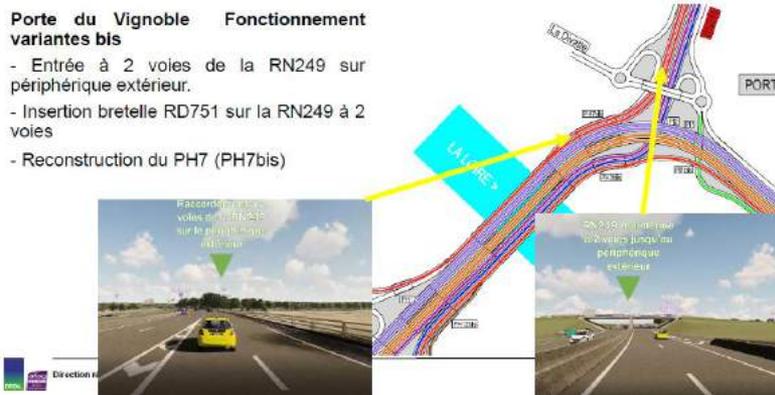
- Extrémité RN249 à 1 voie.
- Insertion bretelle RD751 sur RN249 à 1 voie
- Entrée à 1 voie sur le périphérique extérieur



## RN249 vers le périphérique extérieur

### Porte du Vignoble Fonctionnement variantes bis

- Entrée à 2 voies de la RN249 sur périphérique extérieur.
- Insertion bretelle RD751 sur la RN249 à 2 voies
- Reconstruction du PH7 (PH7bis)



## RN249 vers le périphérique extérieur

### Variante 2 - 2028

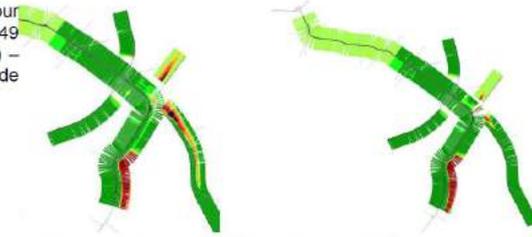
Heure de pointe du matin

### Variantes bis - 2028

Heure de pointe du matin

Gain de temps avec les variantes bis/variante 2 pour réaliser la liaison RN249 (échangeur Basse -Goulaine) – périphérique nord (Porte de Gesvres) en HPM :

**3min05sec**



Evolution des vitesses en charge – Pour chaque tronçon, une barre par 1/4h

Barre en vert lorsque vitesse est proche VMA – Dégradation vitesse jaune>orange>rouge>noir



Direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement

5

09/12/2021

## RN249 vers le périphérique extérieur

### Variante 2 - 2035

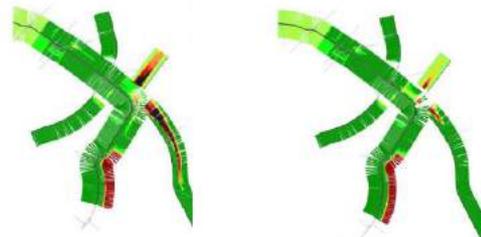
Heure de pointe du matin

### Variantes bis - 2035

Heure de pointe du matin

Gain de temps avec les variantes bis/variante 2 pour réaliser la liaison RN249 (échangeur Basse -Goulaine) – périphérique nord (Porte de Gesvres) en HPM :

**3min49sec**



Evolution des vitesses en charge – Pour chaque tronçon, une barre par 1/4h

Barre en vert lorsque vitesse est proche VMA – Dégradation vitesse jaune>orange>rouge>noir



Direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement

6

09/12/2021

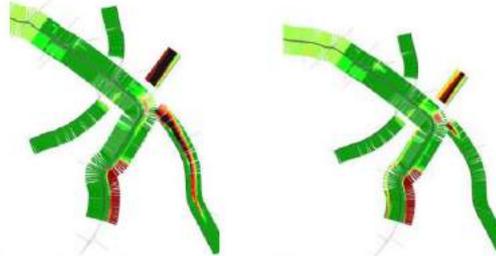
## RN249 vers le périphérique extérieur

Variante 2 - 2050  
Heure de pointe du matin

Variantes bis - 2050  
Heure de pointe du matin

Gain de temps avec les variantes bis/variante 2 pour réaliser la liaison RN249 (échangeur Basse-Goulaine) – périphérique nord (Porte de Gesvres) en HPM :

**4min52sec**



Evolution des vitesses en charge – Pour chaque tronçon, une barre par 14h

Barre en vert lorsque vitesse est proche VMA – Dégradation vitesse jaune>orange>rouge>noir



Direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement

7

09/12/2021

## RN249 vers le périphérique extérieur

Evolution de temps de parcours à l'HPM (heure de pointe du matin)

gain	perte	compris entre
		0 et 2 minutes
		2 et 10 minutes
		plus de 10 min

RN249 > périphérique nord (diffuseur Basse-Goulaine > Porte de Gesvres)

Référence	Modification du temps de parcours par variantes				
	1	2	3	2bis	3bis
Horizon 2028	11min15	33sec	2min09	51sec	56sec
Horizon 2035	14min38	1min37	12sec	12sec	3min37
Horizon 2050	17min21	1min57	1min08	2min40	6min

RN249 > A811 (diffuseur Basse-Goulaine > A811 Porte d'Anjou)

Référence	Modification du temps de parcours par variantes				
	1	2	3	2bis	3bis
Horizon 2028	3min50	6sec	13sec	11sec	17sec
Horizon 2035	4min43	22sec	2sec	12sec	1min01
Horizon 2050	4min37	17sec	34sec	6sec	56sec



Direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement

8

09/12/2021

## RN249 vers le périphérique extérieur

**Synthèse :**

L'insertion à 2 voies de la RN249 sur le périphérique extérieur diminue la congestion aux 3 horizons de modélisation.

Néanmoins, des difficultés d'insertion sur le périphérique extérieur demeurent.

Par ailleurs, outre le surcoût, les impacts de ces variantes bis en terme de durée de travaux (+2 ans) et de contraintes d'exploitation pour les usagers sont fortes.



Direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement

9

09/12/2021

# Diaporama Pont amont - RN249 vers A811



## COMPLEXE DE BELLEVUE

Liaison RN249 > Pont de Bellevue amont > A811  
(périphérique extérieur)



Direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement

1

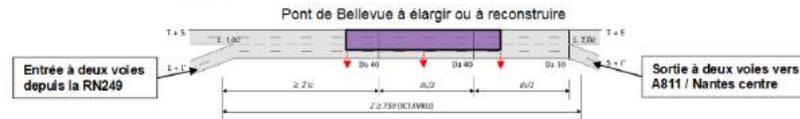
03/12/2021

### Entrée à 2 voies depuis la RN249 vers A811 en passant sur pont amont

L'aménagement d'une entrée à deux voies provenant de la RN249, suivi d'une sortie à deux voies vers l'A811, avec ainsi 4 voies sur le pont de Bellevue, amène de fortes contraintes.

Ce type d'aménagement est formellement déconseillé par les guides de conception, du fait des trop nombreuses manœuvres de changements de file qu'elle génère sur un faible linéaire.

Configuration formellement déconseillée:



En effet, la largeur roulable projetée disponible de l'ouvrage amont, sans élargissement, est de 14,00m (avec la BAU de 3,00m qui remplace la piste cyclable existante). Pour faire passer 4 voies sur l'ouvrage amont, il faudrait une largeur roulable minimale de 17,00m avec une BAU de 3,00m.

Cet aménagement nécessiterait l'élargissement ou la reconstruction de l'ouvrage amont du pont de Bellevue.

Cette option n'a pas été retenue compte tenu des difficultés techniques et des impacts considérables sur le foncier, l'habitat, l'environnement, et les coûts.



Direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement

2

03/12/2021

### Entrée à 2 voies depuis la RN249 vers A811 en passant sur pont amont

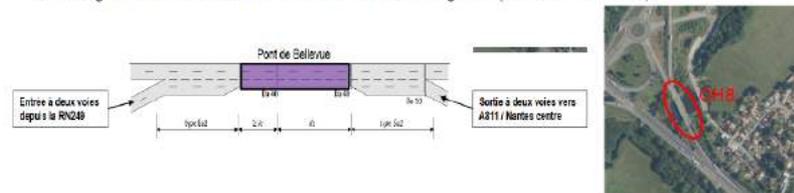
Une configuration alternative pour l'aménagement d'une entrée à deux voies depuis la RN249 suivi d'une sortie à deux voies vers l'A811, est envisageable d'après les guides de conception, avec 3 voies sur le pont de Bellevue. Cette configuration évite d'élargir / reconstruire l'ouvrage amont du pont de Bellevue.

Les variantes bis proposées dans l'étude prévoient déjà l'aménagement de l'entrée à deux voies (type Ea2 indiquée sur le schéma).

L'étude d'aménagement de la sortie à deux voies vers l'A811 ne faisait pas partie de la commande initiale de la Decision Ministérielle. Elle n'a donc pas été étudiée dans le projet actuel.

Au vu des observations issues de la concertation, sa faisabilité et son opportunité seront étudiés.

Cet aménagement nécessiterait a minima la reconstruction de l'ouvrage OHS (cf. localisation ci-contre)



Direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement

3

03/12/2021

# Diaporama Pont aval - périph vers RN249



## COMPLEXE DE BELLEVUE

Liaison périphérique intérieur > Pont de Bellevue aval > RN249  
Entrée à gauche sur chaussée à 2 voies



### Entrée à gauche sur chaussée à deux voies

- **Conception :**

Pour les variantes 1, 2 et 2bis, l'échange sur le nouvel ouvrage aval depuis le périphérique Est vers la RN249 se fait par une entrée à gauche (dite « en adjonction ») sur une chaussée à deux voies provenant de l'A811, selon le schéma suivant :

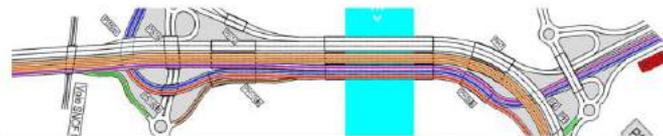
#### 6.2.3.3 Entrée par la gauche



### Entrée à gauche sur chaussée à deux voies

- **Géométrie :**

Sur le nouveau pont sur la Loire à 3 voies (variantes V2 et V2bis), les usagers du périphérique Est (en violet) s'insèrent par la gauche sur les 2 nouvelles voies issues de l'A811 (en bleu et rouge). Ces usagers n'ont pas de motif de rejoindre la voie la plus à droite (en rouge), car celle-ci est en direction du périphérique sud. Ils peuvent rester sur leur voie pour rejoindre la RN249. Pour rejoindre le périphérique sud depuis le périphérique Est, il suffit de rester sur le périphérique (voies en orange).



# Diaporama Pont amont - Entrecroisement des flux

PRÉFET  
DE LA RÉGION  
PAYS DE LA LOIRE  
Liberté  
Égalité  
Fraternité



## COMPLEXE DE BELLEVUE

Liaison périphérique Sud (extérieur) > Pont de Bellevue amont > A811



## Liaison périphérique extérieur sud > Pont de Bellevue amont > A811 et RN249 > périphérique extérieur est

Le projet présenté à la concertation prévoit dans toutes ses variantes de maintenir le pont amont existant à 3 voies de circulation, 2 en provenance du périphérique extérieur sud et l'une de la RN249.

Il y a un sujet d'entrecroisement entre les usagers en provenance du périphérique sud voulant aller sur l'A811 vers Angers et ceux en provenance de la RN249 voulant rejoindre le périphérique est.



## Proposition 1 : dissociation des flux Périphérique Sud > A811

Une observation émise propose de supprimer l'entrecroisement existant au niveau du pont de Bellevue et de dissocier les mouvements périphérique Sud > A811 (voie bleue) et RN249 > périphérique extérieur (voie marron) en construisant de nouvelles voies et ouvrages.

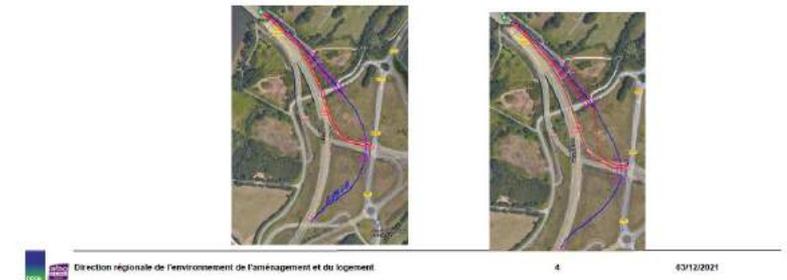
Ceci permettrait d'améliorer la fluidité du transit des véhicules qui entrent et sortent du périphérique, car ils ne se croiseront plus.



## Proposition 2 : déviation des flux Périphérique Sud > A811

Une autre observation émise propose de dévier le flux venant du périphérique sud se dirigeant vers l'A811 en le faisant sortir avant l'insertion de la RN249 et en le faisant circuler sur une voie dédiée pour ne pas créer de croisement de flux avec ceux venant de la RN249.

Ceci permettrait d'améliorer la fluidité du transit des véhicules qui entrent (RN249 > périphérique Est) et des véhicules qui sortent du périphérique (périphérique sud > A811), car ils ne se croiseront plus.



## Analyse de ces propositions

Des variantes similaires ont été étudiées lors des études préalables. Ces propositions permettraient en effet de supprimer les entrecroisements de flux de véhicules et d'améliorer la fluidité du trafic. Néanmoins, elles présentent des contraintes fortes :

Elles nécessitent la création de nombreux ouvrages d'arts :

- Reconstruction du pont de Bellevue (ouvrage amont) pour permettre l'aménagement de la collectrice (voie vers A811 séparée du flux du périphérique extérieur),
- Un ouvrage pour franchir le mouvement A811 > RN249 (sur RN249), puis le mouvement RN249 > périphérique extérieur,
- Un ouvrage de décharge hydraulique en parallèle du PH7,
- La reconstruction de l'OH3 au niveau de la porte d'Anjou,
- L'élargissement du PI1 pour créer la sortie en direction d'A811.

Elles impactent fortement les zones d'habitations (hameau de Bellevue) et l'environnement (milieu naturel, zones humides ...)

⇒ Ces propositions n'ont pas été retenues au stade des études préalables, car elles présentent des impacts techniques et environnementaux trop importants.



# Diaporama Pont aval - Divergent RN249 - Périphérique intérieur

PRÉFET  
DE LA RÉGION  
PAYS DE LA LOIRE  
Louis  
Fouquet  
Président



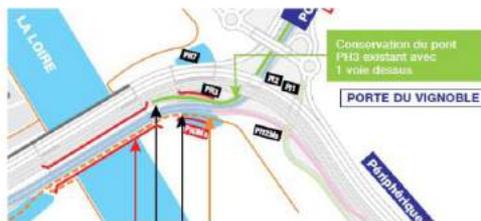
## COMPLEXE DE BELLEVUE

Liaison périphérique intérieur > Pont de Bellevue aval > 2 voies divergentes vers RN249 et périphérique Sud (variantes 3 et 3bis)

Direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement 1 03/12/2021

## Liaison périphérique intérieur > Pont de Bellevue aval > 2 voies divergentes vers RN249 et périphérique Sud (variantes 3 et 3bis)

Dans ses variantes 3 et 3 bis, le projet présenté à la concertation prévoit 2 voies (en bleu ciel) sur le nouveau pont aval, en provenance de l'A811 (Paris, Angers), passant ensuite sur le nouveau PH3 bis. Les 2 voies se divisent alors : l'une va vers la RN249 (bleu ciel) et l'autre va vers le périphérique sud (rose).



Direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement 2 03/12/2021

## Proposition de rabattement avant divergent RN249 – Périphérique Sud

Plusieurs observations déposées sur le site proposent d'aménager un rabattement de deux à une seule voie sur le PH3 bis en amont du divergent (choix entre la direction vers RN249 ou vers périphérique sud). L'idée de cet aménagement serait de faire ralentir les véhicules en approche de la sortie pour éviter notamment les mouvements de cisaillement des véhicules qui emprunteraient l'une des 2 sorties trop tardivement.



Direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement 3 03/12/2021

## Analyse de la proposition de rabattement avant divergent RN249 – Périphérique Sud

L'inconvénient de cette proposition est que l'aménagement de ce rabattement va réduire le nombre de voies en amont de la sortie (passage de 2 à 1 voie), ce qui va réduire la capacité de la route, et donc entraîner des risques de ralentissement, voire de bouchons.

L'aménagement prévu au projet dans les variantes 3 et 3 bis, est constitué d'un linéaire important à 2 voies en amont de ces 2 sorties, qui laisse le temps aux véhicules de se positionner sur la bonne voie avant de sortir.

L'information quant aux voies à emprunter en fonction des directions souhaitées est donnée en amont par une signalisation directionnelle adaptée.

Direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement 4 03/12/2021



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

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



**Pour en savoir plus :** [www.pont-bellevue.fr](http://www.pont-bellevue.fr)  
ou [www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr](http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr)  
Rubrique : Infrastructures de transport et aménagement

**DREAL Pays de la Loire  
Concertation publique Bellevue  
5 rue Françoise Giroud, CS 16326  
44263 NANTES Cedex 2**

Conception, rédaction et réalisation : MD Conseil & associés  
Crédits photos : DREAL Pays de la Loire, Arcadis, SCE