

LE PÉRIPHÉRIQUE DE NANTES

ENJEUX & PROJETS

DOSSIER DE PRESSE - AVRIL 2016

DREAL
PAYS DE LA LOIRE



PRÉFET
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE



POUR UNE VISION PARTAGÉE DE L'AMÉNAGEMENT DU PÉRIPHÉRIQUE NANTAIS

Le périphérique de Nantes assure la continuité de grands itinéraires nationaux de transit, dessert les équipements de la métropole. Il constitue ainsi une infrastructure essentielle au fonctionnement de l'agglomération.

Long de 42 km, le périphérique a été aménagé progressivement sous diverses maîtrises d'ouvrage (État, Conseil départemental de Loire-Atlantique, agglomération de Nantes entre 1972 et 1994), ce qui a conduit à lui donner des caractéristiques relativement hétérogènes.

Il a été classé dans le **réseau routier national structurant** à compter du 1^{er} janvier 2006 par arrêté ministériel du 9 décembre 2005, conformément aux dispositions du dossier de voirie d'agglomération (DVA), signé le 11 juillet 2005 par le Président de Nantes Métropole et le Préfet de la Loire-Atlantique.

Il est actuellement exploité par la DIR Ouest (Direction interdépartementale des routes Ouest), à l'exception de la section comprise entre les portes de Gesvres et de Rennes, concédée et exploitée par COFIROUTE.

Avec le développement de l'aire urbaine, le trafic empruntant le périphérique a crû de façon importante, jusqu'à accueillir plus de 100 000 véhicules par jour sur certaines sections ; la congestion du réseau est de ce fait significative aux heures de pointe.

Chaque jour de la semaine et sur les périodes de pointe du matin et du soir ce sont plus de 8000 heures qui sont perdues par les usagers du périphérique.

La congestion observée pénalise le fonctionnement de la métropole nantaise, les usagers de la route et les grands itinéraires de transit. Aussi, lors du comité de pilotage du périphérique nantais du 9 juillet 2010, l'État, la Région des Pays de la Loire, le Conseil départemental de Loire-Atlantique et Nantes Métropole ont décidé conjointement de lancer un programme complet d'études et de travaux.

LE PÉRIPHÉRIQUE EN CHIFFRES

2 PONTS SUR LA LOIRE

23 PORTES

42 KM DE VOIRIE

JUSQU'À **100 000**
VÉHICULES/JOUR
SUR CERTAINES SECTIONS

LES ACTEURS

■ Les gestionnaires

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

■ Les porteurs de projets

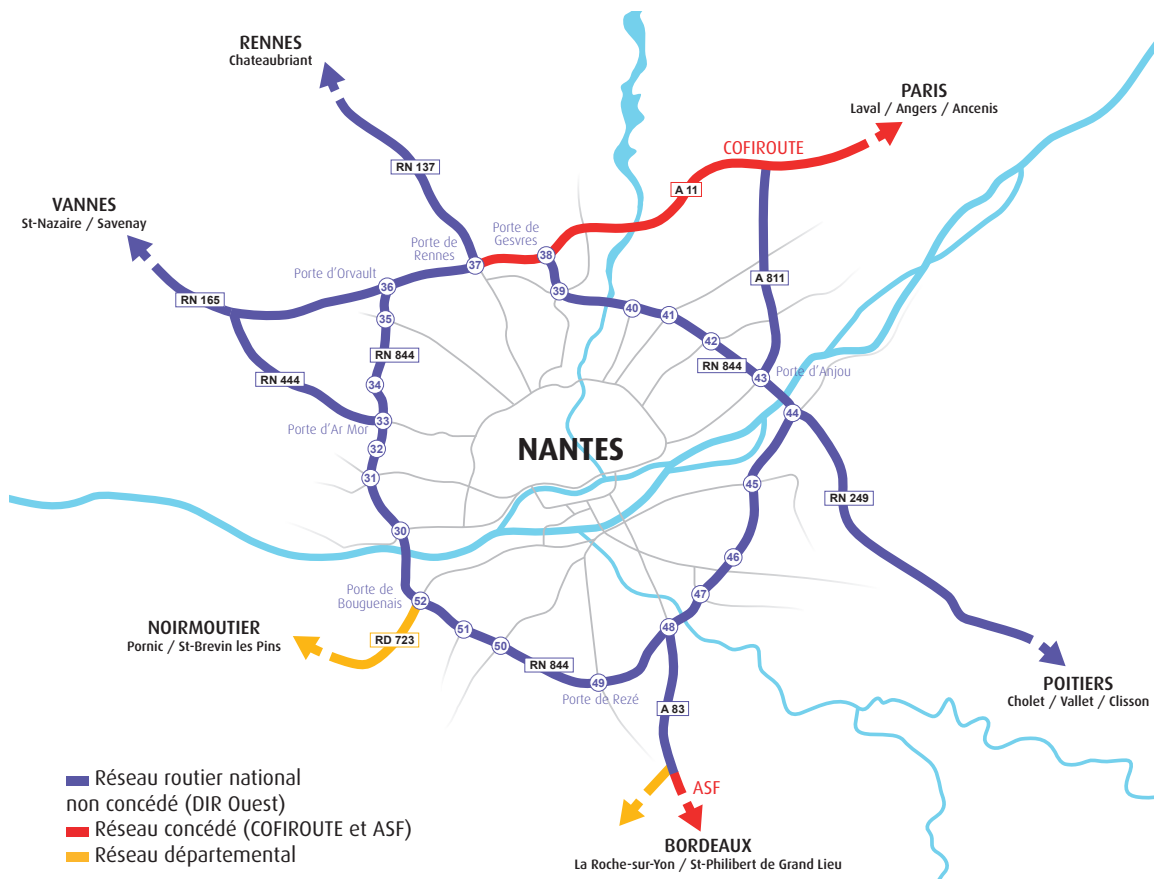
La maîtrise d'ouvrage des opérations d'investissement est assurée par la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement des Pays de la Loire (DREAL) pour les grands projets, COFIROUTE pour les opérations sur son réseau, la DIR Ouest pour les opérations directement liées à l'exploitation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

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

■ Les partenaires de l'Etat

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

LE PÉRIPHÉRIQUE NANTAIS | EXALTA





DIAGNOSTIC DU PÉRIPHÉRIQUE : FONCTIONNEMENT ET PRINCIPAUX ENJEUX

Pour aboutir à une vision partagée des aménagements à réaliser, un diagnostic du fonctionnement actuel du périphérique et des enjeux qui lui sont propres a été effectué.

FONCTIONNEMENT

AUGMENTATION GÉNÉRALE DU TRAFIC : ZOOM SUR LES POINTS DE CONGESTION ET LES ZONES D'ENJEUX EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

CHIFFRES-CLÉS

+12% D'AUTOMOBILES
+15% DE POIDS-LOURDS

(AUGMENTATION DU TRAFIC
SUR 10 ANS ENTRE 2002 ET
2011)

Le périphérique nantais accueille un **trafic de plus en plus important**, qu'il s'agisse des **circulations locales** internes à l'agglomération ou des **véhicules en transit** qui utilisent le périphérique pour rejoindre les grands axes de déplacements à proximité (A83, A11, A811, RN137...).

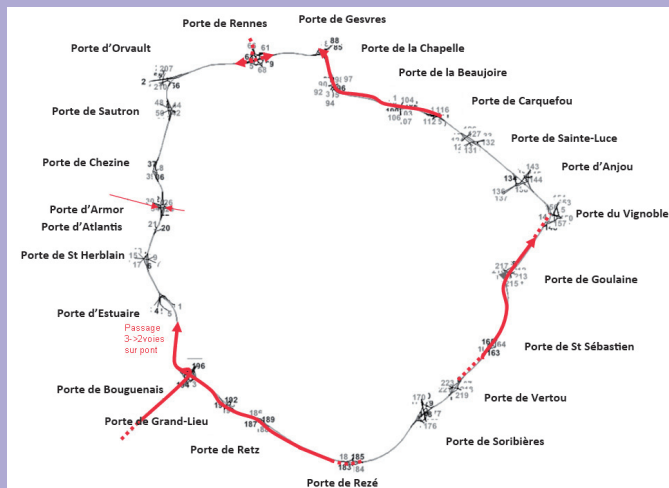
Chaque jour, jusqu'à 100 000 véhicules circulent sur le périphérique nantais avec des **pics de trafic liés aux mouvements pendulaires** le matin (8h-9h) et le soir (17h-18h). On observe des **flux importants dans la direction Sud - Nord le matin et dans le sens inverse le soir**, notamment du fait de la part importante d'emplois située dans la partie nord de l'agglomération.

De manière générale, les principaux points de congestion se situent :

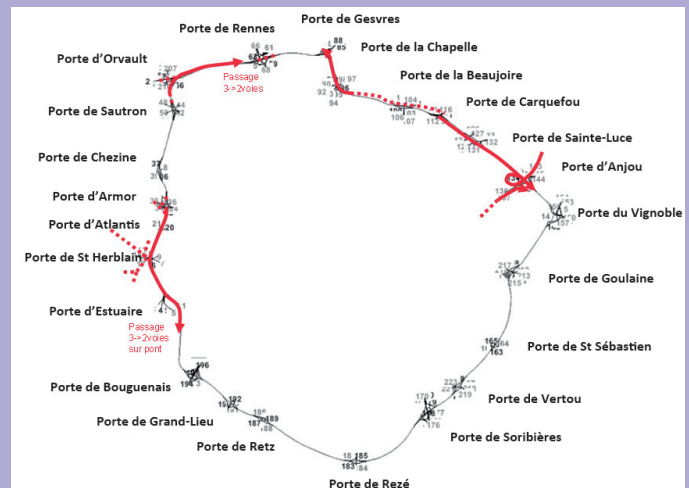
- au niveau de la porte de Gesvres,
- sur les franchissements de la Loire (ponts de Cheviré et de Bellevue) et dans une moindre mesure de l'Erdre et de la Sèvre,
- entre les portes d'Orvault et de Rennes,
- entre les portes d'Armor et de Grand-Lieu,
- au niveau des accès et débouchés des grands axes routiers (portes des Sorinières, de Bouguenais, du Vignoble, de Rennes, d'Armor et d'Anjou).

PRINCIPAUX POINTS DE CONGESTION

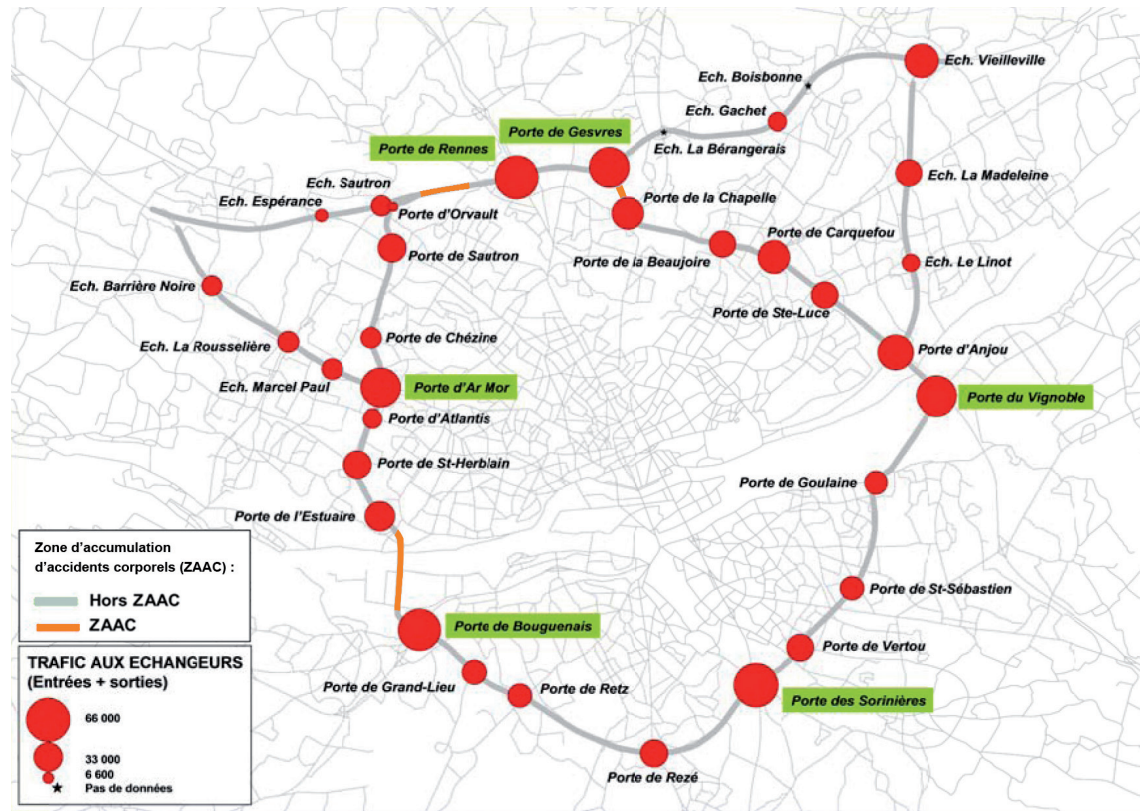
MATIN



SOIR



ZONES D'ACCUMULATION
D'ACCIDENTS CORPORELS ET
TRAFFIC AUX ÉCHANGEURS | EGIS



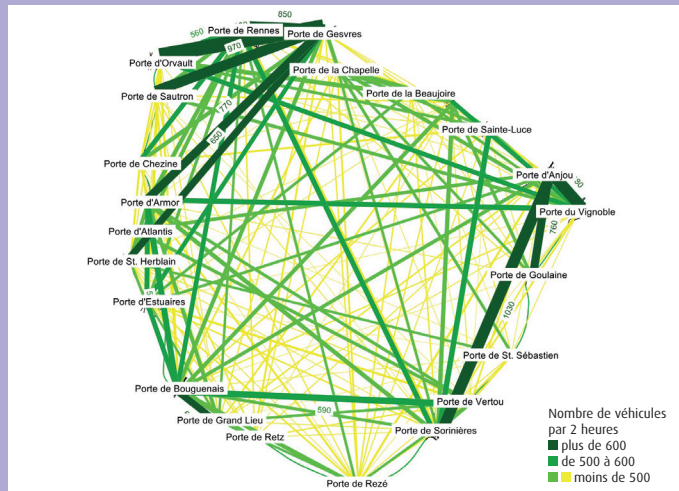
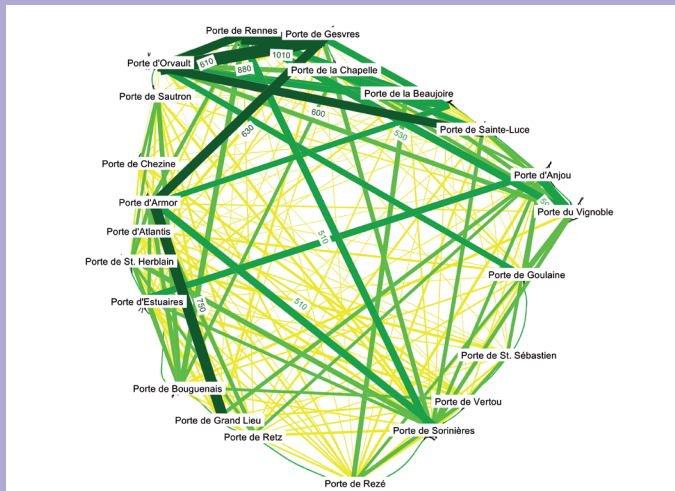
Les **remontées de files** qui peuvent se créer sur certaines bretelles de sortie impactent l'écoulement et la sécurité des véhicules circulant sur le périphérique. Cela est particulièrement vrai au niveau des portes des Sorinières, de Saint-Herblain, d'Armor, de la Chapelle, de la Beaujoire, de Carquefou et de Sainte-Luce.

La plus forte concentration d'accidents est relevée lors des heures de pointe et sur les secteurs suivants :

- entre les portes d'Orvault et de Rennes,
- entre les portes de l'Estuaire et de Bouguenais,
- entre les portes de Gesvres et de la Chapelle.

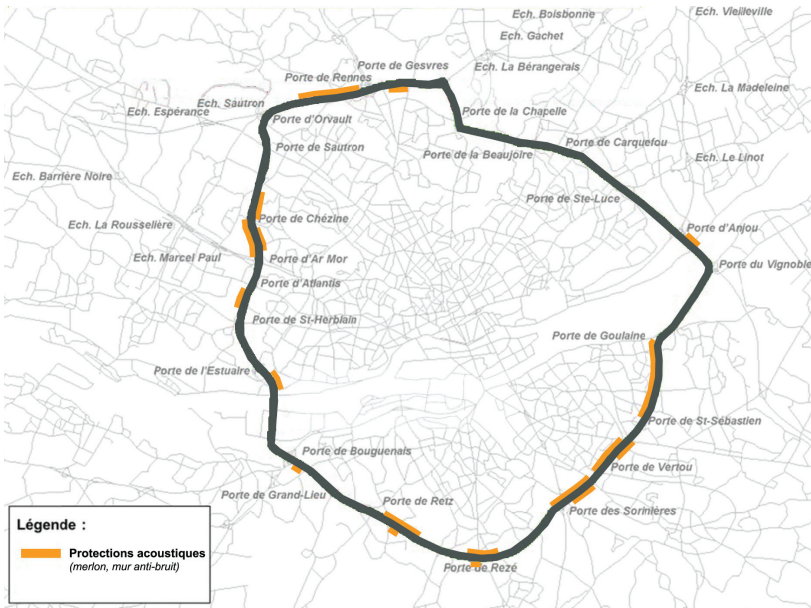
Cependant les indicateurs d'accidentologie sont équivalents aux moyennes nationales pour des infrastructures de même typologie. **Ce réseau constitue une infrastructure sûre au regard du trafic supporté.**

GRANDS ÉCHANGES (TRAFFIC ENTRE CHAQUE PORTE, DANS LES DEUX SENS)
PÉRIPHÉRIQUE INTÉRIEUR PÉRIPHÉRIQUE EXTÉRIEUR



ENJEUX HUMAINS DES NUISANCES SONORES MODÉRÉES, UNE DÉGRADATION DE LA QUALITÉ DE L'AIR LIMITÉE

PROTECTIONS ACOUSTIQUES | EXALTA

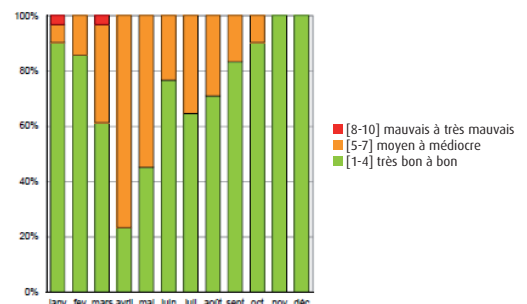
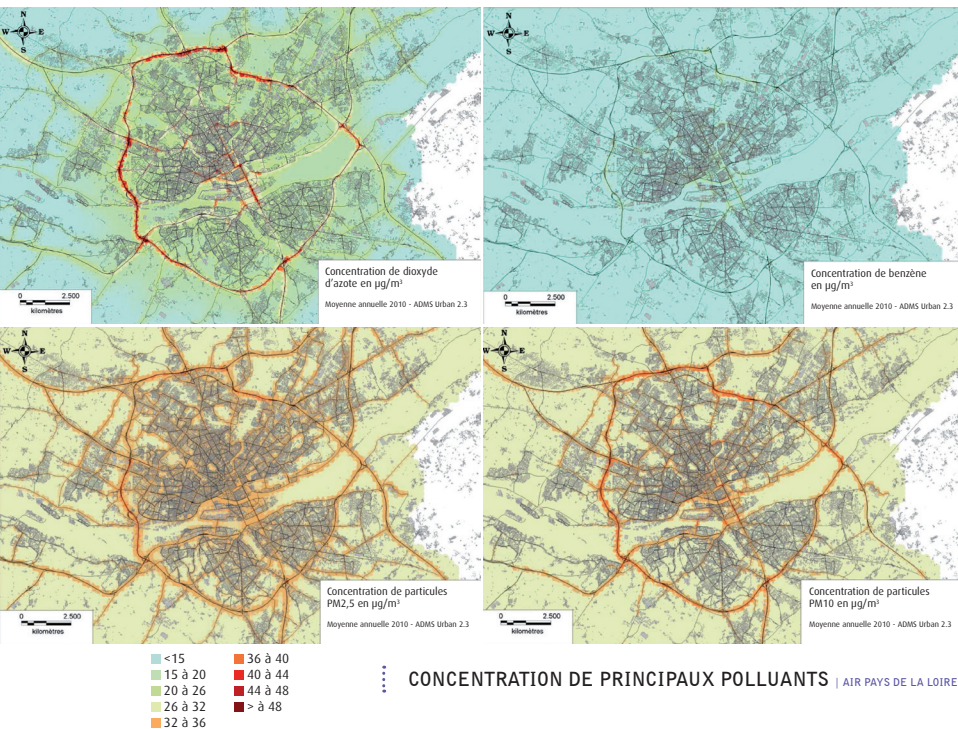


Le périphérique nantais s'inscrit dans un territoire composé de bassins d'habitations et de zones d'activités. Du fait des niveaux de trafics importants, les riverains peuvent être amenés à ressentir des nuisances sonores ou des dégradations de la qualité de l'air.

Un nombre limité de bâtiments se situe à la limite des seuils admis. Le sujet du bruit fait l'objet d'attentions particulières (observatoire du bruit du périphérique) avec la réalisation de mesures régulières. De plus, le programme d'entretien de la DIR Ouest pour les couches de roulement intègre la mise en œuvre d'enrobés aux performances acoustiques améliorées sur les zones les plus exposées du périphérique.

La qualité de l'air de l'agglomération de Nantes, comme pour la plupart des zones urbaines, est liée au trafic routier qui représente une des premières sources de pollution. La **diminution de la qualité de l'air** est donc principalement observée à **proximité des axes de circulation**, et notamment du périphérique. Cet impact de la circulation décroît très vite avec l'éloignement de la voie.

Avec des vents d'ouest dominants la métropole nantaise est dotée d'une bonne qualité de l'air. Ainsi au cours de l'année 2011, l'agglomération de Nantes a bénéficié **plus de 74 % du temps de bons indices de qualité de l'air**.



QUALITÉ DE L'AIR À NANTES
EN 2011 | AIR PAYS DE LA LOIRE

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

PROTECTION DE LA RESSOURCE EN EAU ET RENFORCEMENT DE LA TRANSPARENCE ÉCOLOGIQUE

Le périphérique nantais traverse un territoire marqué par la **présence de milieux naturels à forte concentration de biodiversité** :

- 8 zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF),
- 5 sites Natura 2000, dont la Vallée et l'Estuaire de la Loire,
- 2 Zones importantes pour la conservation des oiseaux (ZICO).

Les zones à enjeux écologiques du périphérique nantais sont notamment liées à la présence d'**espèces remarquables et protégées** (loutre d'Europe ainsi que d'autres mammifères et plusieurs espèces de chiroptères, d'insectes, de poissons, d'oiseaux et d'amphibiens) mais

aussi aux **espaces verts et naturels de l'agglomération** (Bois Saint-Louis, forêts urbaines autour de la Chezine, de la vallée de l'Ilette et du ruisseau du Bouguenais...). Situé dans le bassin versant de la Loire, **le périphérique franchit de nombreux cours d'eau** : la Loire, l'Aubinière, le canal de la Goulaine, l'Erdre, la Sèvre Nantaise, la Chezine, le Gesvres, le Cens et l'Ilette.

Aujourd'hui, ces cours d'eau ne sont pas suffisamment protégés face aux pollutions chroniques (usure des pneumatiques, résidus de combustion, sel utilisé en période hivernale...) et accidentelles (renversement d'un poids-lourd transportant une matière polluante par exemple). En effet, le système d'assainissement actuel du périphérique demande à être amélioré sur certaines sections afin de permettre le traitement optimal des eaux de ruissellement avant leur rejet dans le milieu naturel.

L'ASSAINISSEMENT D'UNE INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE

Un système d'assainissement performant, c'est :

- Un réseau de collecte des eaux complet qui assure la récupération des eaux pluviales mais aussi le traitement des pollutions chroniques et le stockage des pollutions accidentelles.
- Des bassins de traitement en nombre suffisant et bien dimensionnés.

Renforcer le système d'assainissement du périphérique nantais, c'est :

- Améliorer la qualité des eaux rejetées dans le milieu naturel.
- Préserver les zones d'enjeux écologiques, notamment les cours d'eau, et les espèces qui vivent en milieu aquatique.
- Protéger la ressource en eau pour la consommation humaine.

SYNTHÈSE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX | EGIS

Légende

- ▭ Limite communale
- Périphérique
- ▭ Périphère rapproché

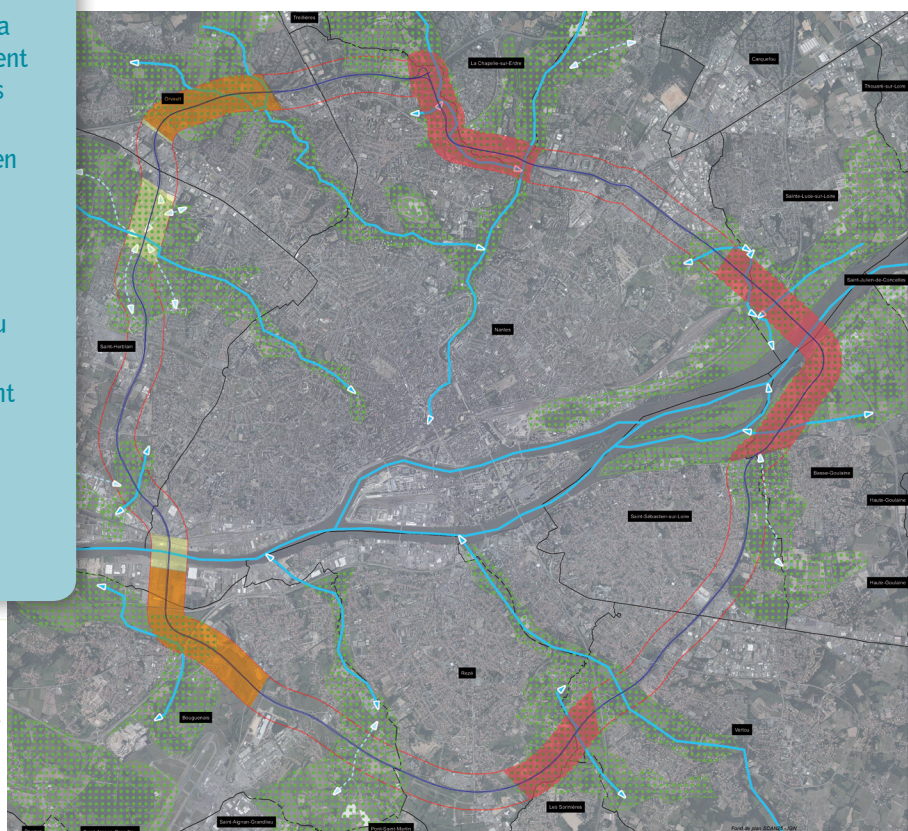
- Enjeux faunistiques et floristiques**
- ▭ Majeur
 - ▭ Fort
 - ▭ Moyen

Réservoirs de biodiversité



Corridors

- ← → Principaux
- ← → Secondaires





UNE VISION À LONG TERME DE L'AGGLOMÉRATION POUR DES AMÉNAGEMENTS PERTINENTS : LE SCÉNARIO DE RÉFÉRENCE 2035

Établi à partir d'un ensemble d'hypothèses sur l'évolution du territoire, en cohérence avec les documents de planification des partenaires, le scénario de référence définit les grands principes de fonctionnement de l'agglomération à l'horizon 2035, si seuls les aménagements déjà prévus aujourd'hui sont réalisés. Prendre en compte la situation à long terme, en plus du diagnostic actuel, permet la définition d'aménagements calibrés pour répondre aux besoins futurs.

QUELLES CARACTÉRISTIQUES POUR LE TERRITOIRE NANTAIS EN 2035 ?

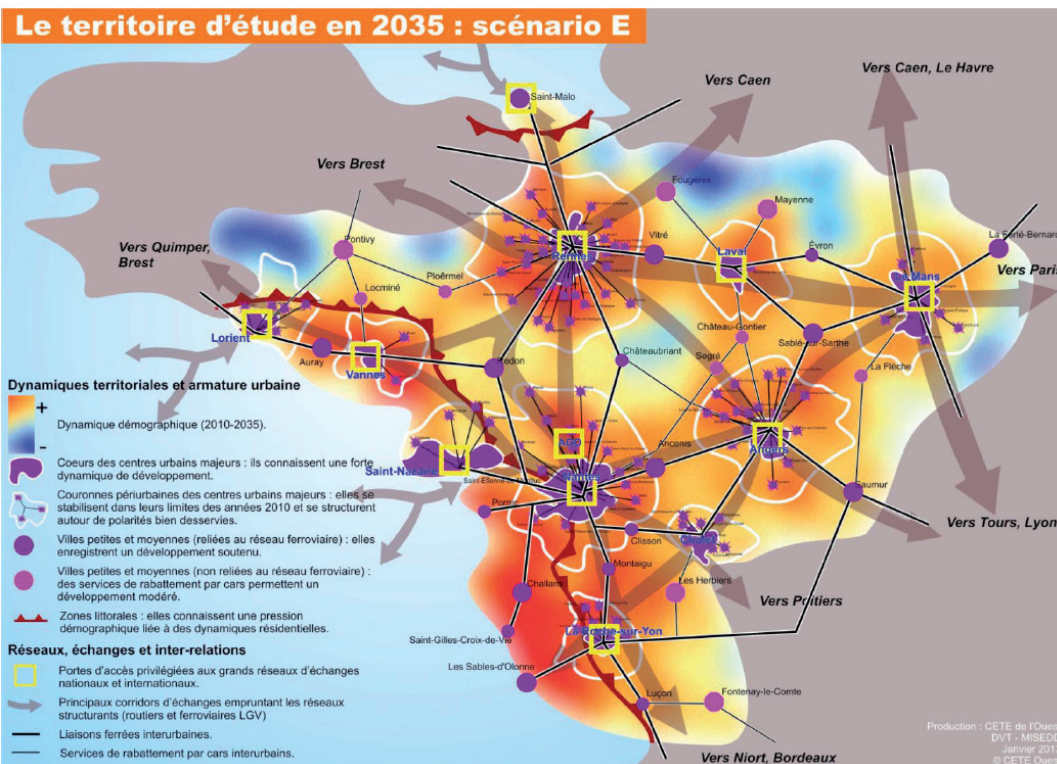
Le scénario de référence, fruit d'une réflexion sur les mobilités du Grand Ouest à l'horizon 2035, a été élaboré sous l'égide de l'État avec les Régions des Pays de la Loire et Bretagne, les conseils généraux de 7 départements du Grand Ouest et les métropoles de Nantes et Rennes. C'est à la fin d'un processus participatif et partenarial que le comité de pilotage a retenu, au printemps 2013, le scénario intitulé « Grand-Ouest réticulaire et polarisé ».

Ce scénario se caractérise notamment par un étalement urbain raisonné et un renforcement des pôles existants : densification de l'habitat, des équipements et des services, de l'emploi, des commerces... Sur le territoire d'étude, les différents pôles sont alors clairement identifiés et hiérarchisés.

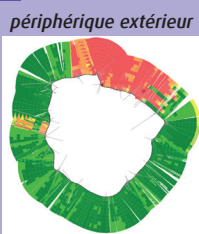
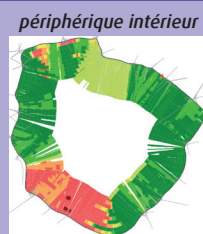
Ce phénomène se traduit logiquement par une densification des déplacements vers ces pôles.

Dans ce cadre, le développement des modes de transport collectifs se renforce.

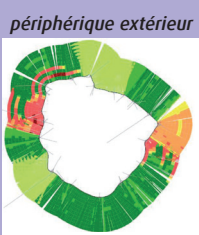
SCÉNARIO RETENU « GRAND-OUEST RÉTICULAIRE ET POLARISÉ » | CEREMA



2011 - 8h30



2035 - 8h30



DE NOMBREUX PROJETS INTÉGRÉS À LA RÉFLEXION

Le scénario de référence intègre des éléments de contexte économique, social, spatial et environnemental ainsi que les grands projets d'équipements et d'infrastructures qui structureront l'agglomération nantaise d'ici 2035.

Au niveau du réseau routier, il prend en compte :

- l'aménagement de la porte de Gesvres et du périphérique nord entre les portes de Rennes et d'Orvault,
- la réalisation des travaux du réseau selon le schéma routier départemental,
- la mise à 2x3 voies entre Sautron et Le Temple,
- la construction du barreau routier de Notre-Dame des Landes,
- l'aménagement des ponts Anne de Bretagne et des Trois Continents,
- la mise en œuvre du plan de modération des vitesses 2035,
- la requalification de toutes les pénétrantes à 2x2 voies,
- la plan de réduction des vitesses intrapériphérique,
- le développement du réseau de transports en commun et des modes doux, conformément au Plan de Déplacements Urbains.

Île de Nantes, phase 2



Poursuite du développement du tertiaire supérieur, grands programmes de construction neuve, transfert du CHU, déplacement du MIN vers Rezé, transfert des installations ferroviaires de Nantes Etat au Grand Blottereau, nouvelle école des Beaux arts au coeur du quartier de la création

Nantes Pirmil - Saint Jacques - Rezé les Isles



- Nouveau quartier à vivre en ville au coeur de l'agglomération à 10 mn à vélo du centre-ville
- 500 000 m² de développement avec en particulier le développement d'une offre de commerces sur l'équipement de la maison

IRT
JULES
VERNE

Secteur D2A et IRT Jules Verne

- Reconversion d'une partie du site suite au transfert de Nantes Atlantique
- Implantation de l'Institut de Recherche Technologique Jules Verne dédié aux technologies avancées de production composites, métalliques et structures hybrides
- Ambition de réaliser un campus d'innovation technologique de dimension mondiale

Transfert de l'aéroport à Notre-Dame-des-Landes



- Objectifs 2035 : 6 millions de passagers
environ 2000-3000 emplois sur le secteur (transfert + création)
- Développement urbain qualitatif du secteur nord du SCOT (et de l'Aire urbaine)
- Pilotage métropolitain du développement des ZA : remplissage à 2/3 des 3 ZA en lien avec la dynamique aéroportuaire (environ 400-450 ha au total)

Erdre Porterie et la Fleuriaye 2



- Erdre Porterie : au nord de Nantes, 2200 logements sont prévus sur cette opération d'urbanisme - Le projet urbain repose sur la création d'un «quartier durable»
- La Fleuriaye 2 : éco-quartier autour de la ferme des Renaudières ; la ZAC s'étend sur 37 hectares

Projet urbain autour du Pôle d'échange multimodal Gare de Nantes/Malakoff/Pré Gauchet



- Poursuite du développement tertiaire d'EuroNantes
- Nouveau centre commercial de plus de 3500 m² au pied du pont Eric Tabarly
- Diamétralisation de certaines lignes; dimensionnement du PEM pour absorber un doublement des trafics d'ici 2020-2030

Développement du pôle tertiaire de la Chantrerie/Haluchère



- Pôle technologique de référence sur les TIC
- 110 000 m² de SHON commercialisés en 2010, 30 000 m² programmés

Bas-Chantenay



- Construction d'un quartier mixte comprenant des bureaux, des commerces et des logements
- Diversification du site de Chevire avec le projet «les docks de Chevire» du promoteur ALSEI

CHU de Nantes



- Transfert des hôpitaux Nord Laennec (médecine, chirurgie adultes), de l'Hôtel Dieu (médecine, chirurgie adultes, urgences) et hôpital Mère-Enfant (Gynéco-obstétrique, médecine, chirurgie pédiatrique) sur l'île de Nantes
- Le projet de regroupement du CHU s'intègre au grand projet de renouvellement urbain du sud-ouest de l'île. Il s'accompagnera de l'arrivée de nouvelles infrastructures, notamment d'un transport en commun en site propre de type tramway ou busway

Marché d'Intérêt National



- Déménagement en 2018 du MIN, actuellement situé sur l'île de Nantes, dont l'emprise actuelle accueillera le futur CHU
- Implantation prévue dans la zone Océane-Nord à Rezé, bénéficiant d'un accès direct au périphérique
- Un pôle agroalimentaire sera créé à ses côtés
- Sa superficie sera de 15 à 20 hectares.

LE PÉRIPHÉRIQUE EN 2035 : SANS AMÉNAGEMENT, UN RENFORCEMENT DES CONGESTIONS EXISTANTES

Entre 2011 et 2035, le scénario de référence prévoit une **hausse du trafic sur le périphérique de l'ordre de 22%**, principalement portée par l'augmentation du trafic poids-lourds (+ 59%).

La forte croissance de la population est compensée en partie par un report modal important sur les modes doux et les transports en commun.

Les points de congestion se renforcent, surtout sur le périphérique intérieur avec plusieurs nouvelles sections accueillant **plus de 100 000 véhicules par jour** :

- les **ponts de Bellevue et de Chevire**, créant des zones d'embouteillages pouvant s'étendre jusqu'à 20 km.

- les sections comprises **entre les portes d'Orvault et de Gesvres et les portes de l'Estuaire et d'Atlantis**.

Le scénario de référence fait également ressortir le **bon niveau de fonctionnement du périphérique nord** grâce aux aménagements réalisés d'ici 2035.

CONDITIONS DE CIRCULATION

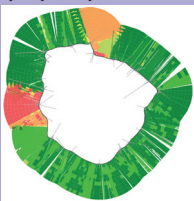
SUR LE PÉRIPHÉRIQUE (10 JOURS TYPES) | PTV

2011 - 18h30



périphérique intérieur

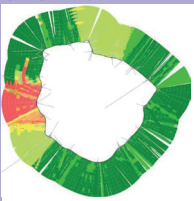
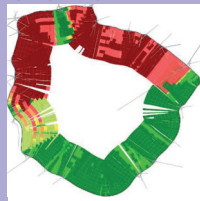
périphérique extérieur



2035 - 18h30

périphérique intérieur

périphérique extérieur

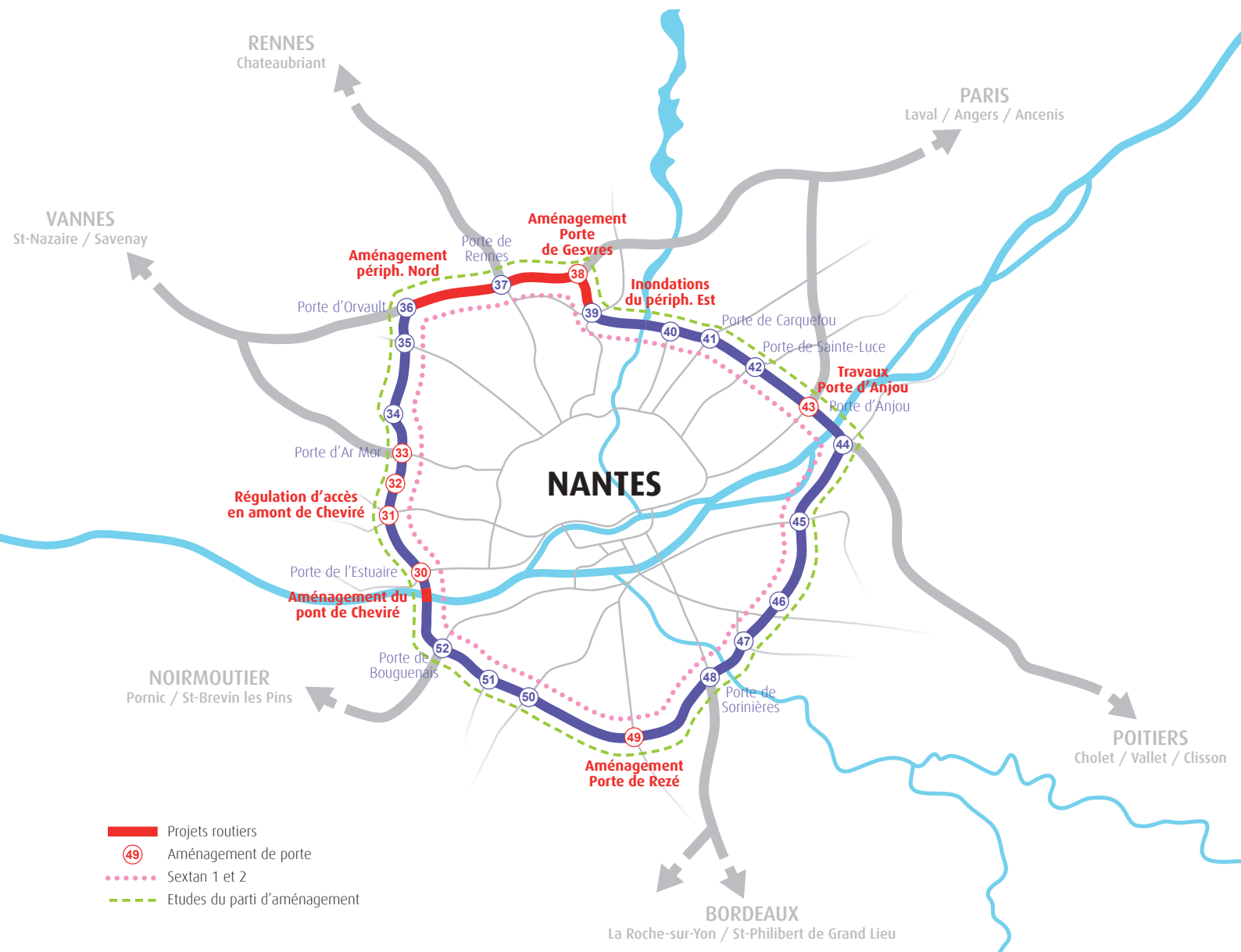




POUR OPTIMISER LE FONCTIONNEMENT DU PÉRIPHÉRIQUE : DES ACTIONS DÉJÀ ENGAGÉES

Depuis 2010, l'État, la Région des Pays de la Loire, le Conseil départemental de Loire-Atlantique (44) et Nantes Métropole mettent en œuvre une réflexion globale d'aménagement du périphérique.

SITUATION DES PROJETS | EXALTA



LIMITATION DES VITESSES



Fin 2012, la vitesse limitée à 80 km/h pour les poids lourds a été rappelée sur le périphérique et harmonisée sur les pénétrantes.

Depuis juillet 2013, des vitesses maximales autorisées sur le périphérique ont été mises en cohérence et abaissées à **70 km/h** pour 2 secteurs aux caractéristiques géométriques particulières :

- sur le périphérique Est, **entre la porte de Gesvres et la porte de Carquefou** ;
- sur le périphérique Ouest, **entre la porte de Saint-Herblain et la porte de Bouguenais**.

Cette dernière disposition s'est accompagnée d'un renforcement des dispositifs de contrôle du respect des limitations.

GESTION DES INONDATIONS DU GESVRES

Pilote :

DDTM 44

Dates clés :

- déploiement des équipements de mesure et d'information

> automne-hiver 2014

- calage du modèle et évaluation

> printemps 2015

- suppression des buses situées sous la piste cyclable

> fin 2016

Les inondations de cette section du périphérique (entre l'échangeur de la porte de Gesvres et la station Total) posent des problèmes de congestion des axes secondaires, malgré l'efficacité du réseau de contournement composé de l'A811 et d'une partie de l'A11 dont le péage est mis temporairement en gratuité.

Malgré tout, les inondations restent des événements très ponctuels. Entre 2006 et 2014, 17 inondations ont été recensées, dont 7 durant l'hiver 2013-2014. Aucune n'a été recensée pendant les hivers 2014-2015 et 2015-2016. Les inondations ont entraîné une fermeture totale ou partielle du périphérique pour une durée moyenne de 29h.

Plusieurs actions sont d'ores et déjà engagées :

- **Amélioration du dispositif d'information des usagers**, avec notamment la mise en place d'itinéraires de substitution, appelés itinéraires S, balisés de façon permanente, le renforcement des équipements d'information dynamiques en amont de l'agglomération et la recherche de moyens pour être en mesure de prévenir le plus tôt possible les usagers du périphérique de la fermeture à venir de l'infrastructure.

- **Suppression des buses situées sous la piste cyclable** fin 2016, ce qui améliorera l'écoulement du Gesvres.

Une passerelle sera posée ensuite pour permettre de retrouver la continuité de la piste cyclable.

- **Amélioration de la connaissance du fonctionnement du bassin versant** du Gesvres et de sa confluence avec l'Erdre.



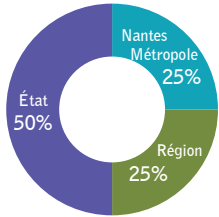
RÉGULATION D'ACCÈS EN AMONT DE CHEVIRÉ

Maître d'ouvrage :

DIR Ouest

Montant :

1,05 M€
cofinancé sur SEXTAN 2



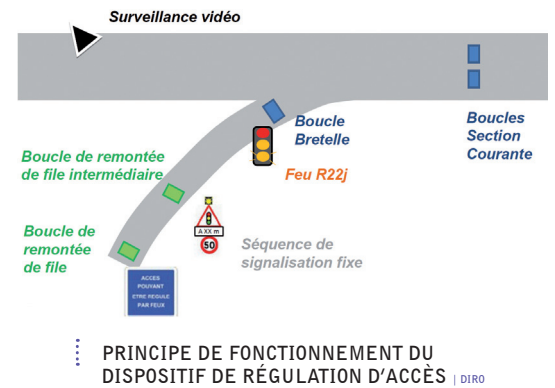
Éléments de calendrier :

- études > 2014
- mise en service > mars 2015
- évaluation > 2015

Il s'agit de la mise en place sur le périphérique extérieur, à titre expérimental, de **feux de régulation d'accès à l'entrée des 4 bretelles d'insertion** des échangeurs d'Armor, d'Atlantis, de Saint-Herblain et de l'Estuaire. L'objectif est de fluidifier le trafic sur le périphérique en contrôlant l'injection des véhicules. Pour l'utilisateur de la route, le temps perdu au feu est compensé par le temps gagné par la fluidification du périphérique.

Cette expérimentation est en cours depuis mars 2015, après une large campagne de communication visant à permettre la bonne compréhension de ce dispositif par les usagers.

Une évaluation du système sera effectuée afin que les enseignements de cette expérience innovante puissent servir à d'éventuels aménagements sur d'autres portes du périphérique et au niveau national pour des infrastructures de même nature.



CRÉATION D'UNE VOIE AUXILIAIRE SUR LE PONT DE CHEVIRÉ (EXTÉRIEUR)

Maître d'ouvrage :

DIR Ouest

Montant :

700 000 €
cofinancement en discussion

Éléments de calendrier :

- études > 1^{er} semestre 2015
- travaux > 2^{ème} semestre 2015
- évaluation > 2016

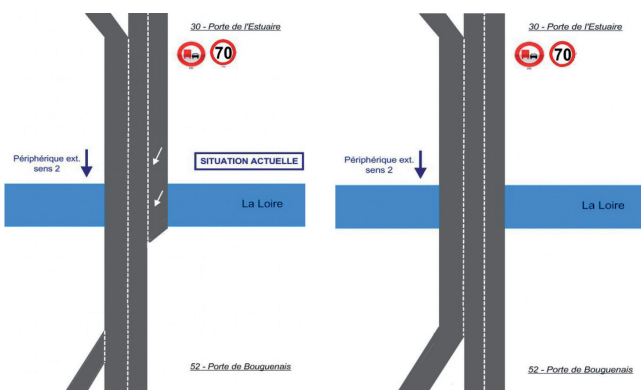
Le rabattement de 3 à 2 voies en haut du pont de Chevirié créait, en période de pointe, un goulet d'étranglement pénalisant fortement le fonctionnement du périphérique.

En complément de la régulation des 4 accès sur le périphérique extérieur au nord de Chevirié (cf. ci-dessus), une voie d'entrecroisement continue entre les portes de l'Estuaire et de Bouguenais a été réalisée.

Elle permet d'assurer la **continuité de la circulation sans réduction du nombre de voies** en traversée de la Loire.

Les travaux ont été réalisés en septembre 2015. Une évaluation de cette opération est en cours.

SCHÉMA DE PRINCIPE DE L'AMÉNAGEMENT ENVISAGÉ | DIRO



QU'EST-CE QU'UNE VOIE D'ENTRECROISEMENT ?

Une voie d'entrecroisement est une voie supplémentaire facilitant les échanges entre deux portes successives en reliant leurs entrée et sortie.



TRAVAUX PORTE D'ANJOU

Maître d'ouvrage :
Nantes Métropole

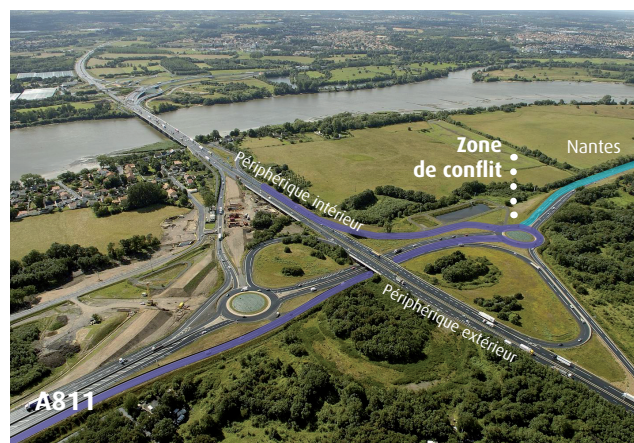
Éléments de calendrier :

- études > 2015
- travaux > 2016
- évaluation > à suivre

Les usagers sortant de Nantes sont impactés par un mouvement parasite des véhicules venant de l'A811 et souhaitant rejoindre le périphérique intérieur.

Les solutions envisagées - de modification du flux venant de l'A811, testée physiquement en 2012, ou de réalisation d'une voie d'évitement du giratoire, testée sur modèle - n'ont pas permis d'obtenir des résultats globalement positifs pour une majorité des usagers.

Un dispositif expérimental de **régulation par feux** de la circulation sur le giratoire est en cours d'étude.



DREAL
PAYS DE LA LOIRE

AMÉNAGEMENT DE LA PORTE DE REZÉ

Maître d'ouvrage :
Nantes Métropole

Coût :

6,5 M€ TTC (valeur juin 2014)

Éléments de calendrier :

- études > mi 2016
- travaux > début 2017

Le marché d'intérêt national (MIN) sera transféré dans la ZAC de la Brosse à Rezé.

Cette zone est desservie par l'échangeur de la porte de Rezé. Le trafic généré par le MIN et l'ensemble des projets d'aménagement situés dans le secteur nécessitent une optimisation de sa capacité. Les propositions d'aménagement en cours d'étude intègrent la création d'une voie de transport en commun en site propre et la sécurisation des modes doux.

Les hypothèses d'aménagement retenues à ce jour portent sur la **création de deux giratoires au droit des bretelles** actuelles et le raccordement direct des sorties du périphérique à la voirie secondaire. Une voie de bus en site propre permettra la traversée de la porte dans les deux sens. Une passerelle parallèle à l'ouvrage permettra de faciliter les liaisons modes doux à double sens à l'ouest de l'équipement.

AMÉNAGEMENT DU PÉRIPHÉRIQUE NORD

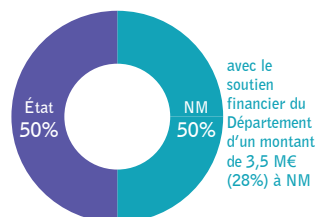
Maître d'ouvrage :
DREAL

Montants :

1,5 M€ (études)

12,5 M€ (travaux)

Financement des études :



Éléments de calendrier :

- concertation > été 2014
- enquête publique > février 2016
- travaux > fin 2016

Le périphérique nord, long de 2 km entre les portes d'Orvault et de Rennes, est la section la plus chargée et connaît aujourd'hui des congestions récurrentes. Cette situation provoque ralentissements et zones de conflit entraînant une concentration d'accidents supérieure à la moyenne du périphérique.

Dès 2011, les études préalables à la déclaration d'utilité publique de l'aménagement du périphérique nord ont été engagées pour permettre de mobiliser les crédits de travaux de cette opération de fluidification du trafic jugée prioritaire (inscrite au CPER 2015-2020).

A l'issue des échanges institutionnels et de la concertation publique, qui s'est tenue du 11 juin au 17 juillet 2014, le scénario de **création**

de voies auxiliaires d'entrecroisement avec une bande d'arrêt d'urgence de 2,50 mètres a été proposé au comité de pilotage du 2 décembre 2014.

L'opération fait l'objet d'une enquête publique en février/mars 2016. Les différentes phases d'échanges avec les élus et la population (concertation et enquête publique) ont fait ressortir une forte sensibilité sur les questions du bruit. Des moyens spécifiques d'accompagnement du projet pour la réduction des niveaux sonores (écran acoustique, isolations de façade, enrobé acoustique) sont prévus afin de répondre à cette préoccupation des riverains.

Les travaux préparatoires démarreront fin 2016.

AMÉNAGEMENT DE LA PORTE DE GESVRES

Maître d'ouvrage :

COFIROUTE

Financement des études :

Contrat de plan
État-COFIROUTE

Éléments de calendrier :

■ concertation
> printemps 2015

La Porte de Gesvres constitue la dernière section du périphérique à 2 x 1 voie, ce qui entraîne quotidiennement de fortes congestions. Aussi, pour **achever la continuité du périphérique à 2x2 voies** sur l'ensemble de son parcours, 4 variantes d'aménagement ont été soumises à l'avis du public lors de la concertation qui s'est déroulée entre le 3 avril et le 7 mai 2015.

L'analyse de la centaine d'avis recueillis a révélé que la très grande majorité des contributeurs partage les constats des difficultés actuelles de la Porte de Gesvres et accueille favorablement le projet d'aménagement. Des quatre variantes soumises à la concertation, ce sont celles proposant une nouvelle liaison par le sud ou par le sud et l'ouest (vitesse limitée à 70 km/h) qui ont eu la préférence des participants.

Après la publication du bilan de la concertation fin juillet 2015 sur www.portedegesvres.fr, les équipes de COFIROUTE

ont engagé des études approfondies qui ont abouti à proposer une nouvelle solution optimisée. Ces études ont été menées en veillant particulièrement à **limiter les emprises foncières et les impacts sur l'environnement**, thèmes largement abordés par le public lors de la concertation.



LA PORTE DE GESVRES AUJOURD'HUI | COFIROUTE

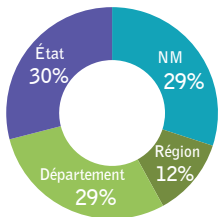
Cette solution, issue de la concertation, actuellement en cours de validation par les services de l'État, sera **présentée au public lors de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique**.

Maître d'ouvrage :

DREAL (pour les études)
DIR Ouest (pour les travaux)

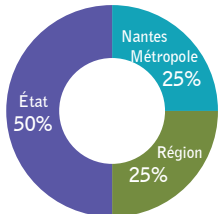
Montant SEXTAN 1 :

10 M€



Montant SEXTAN 2 :

14 M€



Éléments de calendrier :

■ inauguration CIGT
> janvier 2014
■ déploiement progressif
des équipements

SEXTAN

SEXTAN, pour Système d'Exploitation du Trafic de l'Agglomération de Nantes, est un système de **gestion dynamique** visant à optimiser la capacité d'écoulement du périphérique, à améliorer la connaissance du trafic et l'information de l'utilisateur, et à accélérer les interventions sur incidents.

Une première phase d'équipement du périphérique a permis l'installation de :

- 77 stations de comptage des véhicules,
- 17 panneaux à messages variables,
- 15 panneaux d'information d'accès aux échangeurs,
- 28 caméras de vidéosurveillance de la circulation,
- un dispositif de fermeture automatique du pont de Cheviré,
- 22 km de fibre optique,
- des itinéraires pré-fléchés.

Un nouveau centre de gestion du trafic a été inauguré le 28 janvier 2014.



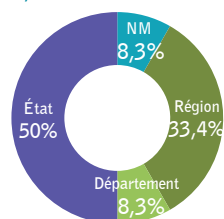
Une deuxième phase va être mise en œuvre. Elle comprend des équipements traditionnels tels que ceux de la première phase (cf. ci-contre) et des mesures d'optimisation du trafic et de l'infrastructure issues du parti d'aménagement ou d'études de cas ponctuels.

DIRO

ÉLABORATION DU PARTI D'AMÉNAGEMENT

Montant des études :

1,5 M€



Éléments de calendrier :

- validation diagnostic
> COPIL du 12/12/13
- validation scénarios 1 et 2
> COPIL du 2/12/14
- validation des variantes
> COPIL du 8/07/15
- concertation
> mai-juin 2016
- proposition du parti d'aménagement
> été 2016

La **phase de diagnostic initiée en 2011** a mis en évidence les enjeux associés à l'aménagement du périphérique (cf. pages 4 à 7 du présent document). Elle a été **étendue à l'horizon 2035** afin de disposer d'une vision à long terme du fonctionnement du périphérique et d'évaluer les impacts des aménagements proposés (cf. pages 8 et 9).

Au regard des enjeux identifiés, les études de parti d'aménagement sont conduites selon le découpage suivant :

- **Scénario 1** : requalification environnementale
- **Scénario 2** : optimisation de l'infrastructure à l'aide de moyens de gestion dynamique
- **Scénario 3** : réduction des points durs restants à l'aide d'aménagements physiques de l'infrastructure

Les **portes et sections prioritaires** pour les aménagements structurels ont été définies :

- l'ensemble porte d'Anjou / pont de Bellevue / porte du Vignoble ;
- les portes de Rennes, d'Armor, des Sorinières et de Bouguenais, ainsi que la création d'un demi-échangeur entre porte de Retz et porte de Rezé ;
- les sections Bouguenais-Armor, Gesvres-Orvault et Sainte-Luce-Gesvres.

Ces sections contiennent les deux franchissements de Loire (Bellevue et Cheviré). De plus l'ensemble des opérations en cours ou dont les études ont été anticipées (tels que les aménagements de la porte de Gesvres ou du périphérique Nord) a vocation à être intégré dans le parti d'aménagement final. **Ces éléments ont été validés en comité de pilotage le 12 décembre 2013.**

Ces 3 scénarios servent d'hypothèses de travail partagées par les partenaires. En effet le programme de travaux associé ne sera pas compatible avec les capacités de financement de l'État. **Ainsi, à partir de ces hypothèses, 4 variantes ont été étudiées**, composées d'un mix ambitieux des mesures issues des scénarios.

Ce sont ces variantes qui seront proposées à la concertation publique en mai-juin 2016.

