

UN PARTI D'AMÉNAGEMENT

POUR UNE VISION PARTAGÉE
DU PÉRIPHÉRIQUE DE 2035



PONT DE BELLEVUE - JUIN 2007
DREAL PAYS DE LA LOIRE

UN PROGRAMME COMPLET D'ÉTUDES ET DE TRAVAUX

Le périphérique nantais accueille un trafic de plus en plus important, avec plus de 100 000 véhicules par jour sur certaines sections. Chaque jour de la semaine et sur les périodes de pointe du matin et du soir, 8000 heures sont perdues par les usagers du périphérique.

Aussi, l'Etat, la Région des Pays de la Loire, le Département de Loire-Atlantique et Nantes Métropole ont décidé conjointement en 2010 de lancer un programme complet d'études et de travaux.

VERS UN PARTI D'AMÉNAGEMENT COHÉRENT

Les objectifs de ce programme d'études sont :

- Décider des fonctionnalités attendues du périphérique et des objectifs généraux recherchés ;
- Choisir les caractéristiques techniques à terme du périphérique pour assurer son homogénéité ;
- Fixer les priorités des aménagements : sécurité des usagers, fluidité du trafic, aménagements environnementaux (assainissement, continuité écologique...).

LA CONCERTATION

1 objectif : recueillir vos avis sur les enjeux, les variantes d'aménagement et les priorités d'intervention pour faire émerger ensemble un parti d'aménagement de qualité

10 communes traversées : un dossier de concertation présentant l'étude, ainsi qu'un registre destiné au recueil de vos avis sont tenus à votre disposition

1 boîte mail dédiée : concertation.peripherique-nantes.dreal-pdl@developpement-durable.gouv.fr

2 réunions publiques : respectivement dans les secteurs de Nantes Nord (Saint-Herblain) et de Nantes Sud (Basse-Goulaine)

1 bilan : le résultat de la concertation sera formalisé dans un bilan rendu public. Une fois le parti d'aménagement validé par décision ministérielle, le public et les acteurs locaux seront de nouveau consultés dans le cadre des études spécifiques à chaque aménagement défini comme prioritaire.

LE PÉRIPHÉRIQUE AUJOURD'HUI

QUELQUES REPÈRES

LES ACTEURS

LE MAÎTRE D'OUVRAGE

la **DREAL** (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement des Pays de la Loire)

LES GESTIONNAIRES

la **DIR Ouest** (Direction interdépartementale des routes - Ouest) pour le réseau routier national non concédé

COFIROUTE sur le réseau concédé

LES PORTEURS DE PROJETS

la **DREAL** pour les grands projets

COFIROUTE pour les opérations sur son réseau

la **DIR Ouest** pour les opérations directement liées à l'exploitation

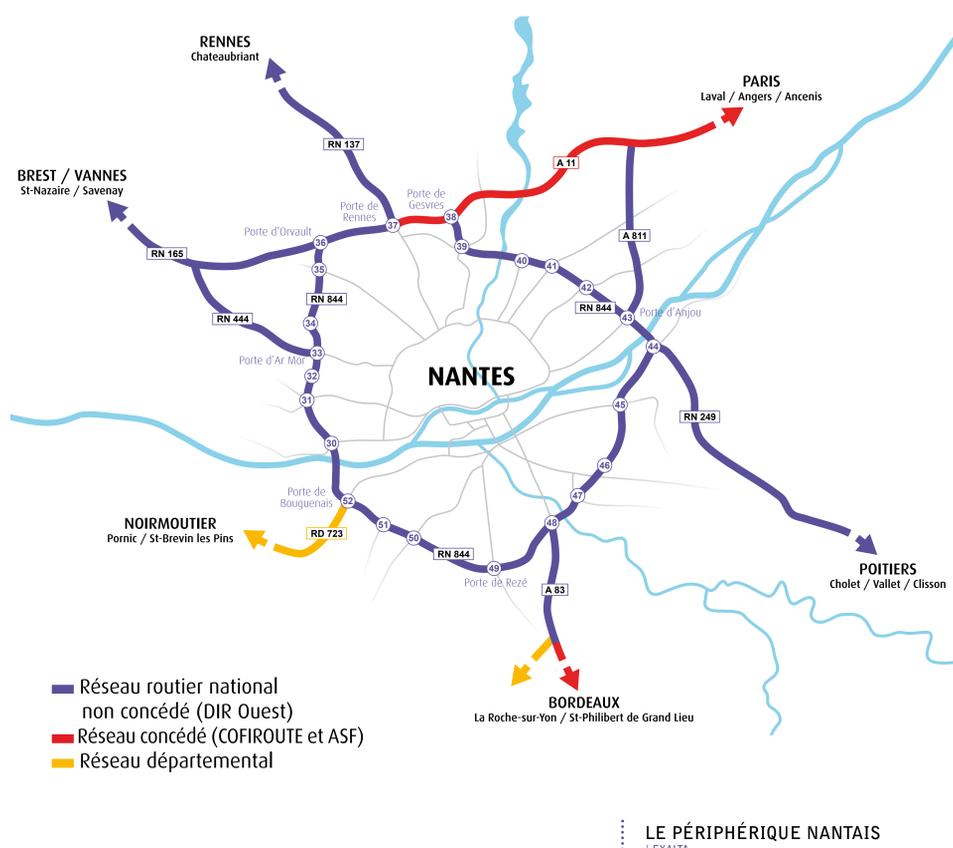
Nantes Métropole sur certaines portes pour des aménagements d'intérêt local

LES PARTENAIRES DE L'ÉTAT

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 Département 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 pour tout ou partie des études et des projets.

Le périphérique de Nantes assure la continuité de grands itinéraires de transit nationaux et 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, ce qui a conduit à lui donner des caractéristiques relativement hétérogènes.



EN CHIFFRES

2 PONTS
SUR LA LOIRE

42km DE VOIRIE

23 PORTES

JUSQU'À
100 000
VÉHICULES/JOUR
SUR CERTAINES
SECTIONS

PORTE D'ATLANTIS
| DIR OUEST



PRÉFET
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE

CONCERTATION | AMÉNAGEMENT
PÉRIPHÉRIQUE DE NANTES

LE PÉRIPHÉRIQUE AUJOURD'HUI

DES ENJEUX DE SÉCURITÉ, DE FLUIDITÉ DU TRAFIC ET ENVIRONNEMENTAUX

Pour aboutir à une vision partagée des aménagements à réaliser, un diagnostic fonctionnel et un diagnostic environnemental ont été établis. Ils ont permis d'identifier les enjeux auxquels devront répondre les futurs aménagements du périphérique.



SÉCURITÉ

- Réduction des phénomènes de congestion pour limiter les problèmes de sécurité existants



FLUIDITÉ DU TRAFIC

- Réduction des points de congestion, notamment ceux concernant les franchissements de la Loire (ponts de Cheviré et de Bellevue)



BRUIT

- Surveillance des niveaux sonores et respect de la réglementation



AIR

- Réduction des phénomènes de congestion afin de limiter les émissions de polluants



MILIEU HUMAIN

- Maintien et amélioration des conditions de circulation des transports en commun
- Amélioration des franchissements du périphérique pour les modes doux
- Amélioration de l'accessibilité aux activités et services par la réduction des phénomènes de congestion



MILIEUX NATURELS

- Amélioration des continuités écologiques
- Limitation des impacts sur les zones d'enjeux écologiques et de biodiversité



EAUX ET MILIEUX AQUATIQUES

- Amélioration des continuités écologiques des cours d'eau
- Amélioration de la qualité des eaux et protection de la ressource en eau
- Maintien de la circulation routière durant les périodes d'inondations



PAYSAGES

- Meilleure insertion paysagère de l'infrastructure dans le territoire

POORTE DE SAINT-HERBLAIN
DIR OUEST



LE SCÉNARIO DE RÉFÉRENCE 2035

UNE PROJECTION À LONG TERME DE L'AGGLOMÉRATION

PORTE DU VIGNOBLE
DREAL

Afin de permettre la définition d'aménagements répondant aux besoins identifiés lors de la phase de diagnostic mais aussi aux besoins futurs, une projection à l'horizon 2035 a été réalisée.



DES HYPOTHÈSES D'ÉVOLUTION DU TERRITOIRE PARTAGÉES

Une démarche prospective associant l'État, les Régions des Pays de la Loire et Bretagne, les 7 Départements du Grand Ouest et les métropoles de Nantes et Rennes a été menée pour définir ce scénario de référence.

Il a été établi à partir d'un ensemble d'hypothèses partagées sur l'évolution du territoire, en cohérence avec les documents de planification urbaine.



UN RENFORCEMENT DES PÔLES EXISTANTS

Le scénario retenu 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...

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



DES PRÉVISIONS D'AUGMENTATION DU TRAFIC

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%).

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 Cheviré 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.

PORTE DE LA BEAUJOIRE
DREAL



DES SOLUTIONS D'AMÉNAGEMENT

CONSTRUITES AUTOUR DE 3 THÉMATIQUES

DES OPÉRATIONS DÉJÀ INTÉGRÉES

Certaines opérations, jugées comme prioritaires par les partenaires, ont d'ores et déjà été engagées :

- aménagement du périphérique nord entre les portes d'Orvault et de Rennes ;
- aménagement de la porte de Gesvres ;
- aménagement des portes de la Beaujoire, de Sainte-Luce et de Rezé.

Elles sont donc, de fait, intégrées au parti d'aménagement final.



Une bande d'arrêt d'urgence dynamique (**BAUD**) est un dispositif permettant d'ouvrir à la circulation la bande d'arrêt d'urgence en heure de pointe et ainsi d'adapter l'infrastructure en fonction des besoins.



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

Au regard des enjeux identifiés, des solutions d'aménagement du périphérique ont été étudiées, sur la base des 3 thèmes suivants :

1 REQUALIFICATION ENVIRONNEMENTALE

45 pistes d'actions ont été étudiées. Classées en catégories, elles sont en lien avec :

- l'amélioration des systèmes d'assainissement ;
- le maintien, l'amélioration ou la création de continuités écologiques ;
- le risque de fermeture lié aux inondations ;
- le franchissement du périphérique pour les modes doux ;
- la protection des bâtiments exposés à des niveaux sonores trop élevés.

2 MOYENS DE GESTION DYNAMIQUE

Ils comprennent :

- la régulation d'accès par un système de feux sur certaines bretelles d'insertion ;
- la régulation dynamique des vitesses ;
- la gestion dynamique de l'interdiction de doubler pour les poids-lourds pour la limiter aux seules sections congestionnées ;
- la Bande d'Arrêt d'Urgence Dynamique (BAUD).

3 AMÉNAGEMENTS PHYSIQUES

Des portes et sections prioritaires ont été définies.

Les aménagements concernent :

- la création de voies auxiliaires d'entrecroisement (VAE) ;
- l'aménagement du complexe de Bellevue (portes d'Anjou et du Vignoble, et pont de Bellevue) par élargissement de l'ouvrage ;
- l'aménagement de portes de Saint-Herblain, d'Armor, de Rennes, de La Chapelle et des Sorinières.

PONT DE CHEVIRÉ
DIR OUEST



LES 4 VARIANTES PROPOSÉES

UNE COMBINAISON PLUS OU MOINS LARGE DE MESURES

Sur la base des 3 thèmes d'aménagement étudiés, 4 variantes (de A à D) ont, dans un second temps, été construites. Elles sont constituées d'une combinaison plus ou moins large des mesures issues des 3 thèmes (la variante D intégrant le plus grand nombre de mesures).



LA CONSTRUCTION DES VARIANTES

Ces 4 variantes permettent de répondre aux dysfonctionnements observés du périphérique, avec des degrés d'efficacité et un niveau d'investissement variables. Elles proposent donc différents niveaux d'aménagement à confronter à un principe de réalité budgétaire et aux capacités d'investissements de l'État et des collectivités partenaires.

Ce sont ces variantes qui sont soumises à la concertation publique.

Elles possèdent un socle commun permettant, chacune, de répondre aux enjeux majeurs identifiés lors de la phase diagnostic :

- prise en compte des exigences légales en termes d'environnement ;
- suppression des deux grands points durs fonctionnels au niveau des franchissements de la Loire : Cheviré et Bellevue.

La variante D intègre l'ensemble des aménagements structurels. La variante A privilégie les aménagements dynamiques. Les variantes B et C sont constituées d'une combinaison d'un nombre plus ou moins important d'aménagements structurels.



PORTE DE LA CHAPELLE | DREAL

PORTE DE BOUGUENAIS
DIR OUEST



ANALYSE COMPARATIVE

DES ÉLÉMENTS POUR SE FAIRE UN AVIS



Situation de la moins à la plus favorable

VARIANTE A

VARIANTE B

VARIANTE C

VARIANTE D

VOLET FONCTIONNEMENT

Période de pointe du matin	Périphérique intérieur	■	■	■	■
	Périphérique extérieur	■	■	■	■
Période de pointe du soir	Périphérique intérieur	■	■	■	■
	Périphérique extérieur	■	■	■	■

VOLET ENVIRONNEMENTAL

Milieu naturel	Complexe de Bellevue	■	■	■	■
	Emprises / Espèces protégées		■	■	■
	Porte des Sorinières				■
	Porte de la Chapelle et périphérique Est				■
	Habitat et espèces	■	■	■	■
	Bras du Gesvres	■	■	■	■
Eau	Complexe de Bellevue	■	■	■	■
	Assainissement	■	■	■	■
	Continuités écologiques	■	■	■	■
	Eaux de ruissellement	■	■	■	■
Paysage	Complexe de Bellevue	■	■	■	■
	Porte de Saint-Herblain		■	■	■
	Porte d'Armor			■	■
	Porte de Rennes				■
	Continuités paysagères				■
Urbanisme	Acquisitions foncières / Mise en compatibilité	■	■	■	■
Bruit	Nombre de protections à la source prévisible	3	3	4	8
Air	Qualité de l'air	■	■	■	■

VOLET FINANCIER

Coût des aménagements	92 M€ TTC	98 M€ TTC	139 M€ TTC	213 M€ TTC
-----------------------	-----------	-----------	------------	------------

PLUS D'INFORMATIONS

Vous retrouverez ce tableau en détails dans le dossier de concertation joint à cette exposition.

..... PORTE DE LA BEAUJOIRE | DREAL



PRÉFET DE LA RÉGION PAYS DE LA LOIRE

CONCERTATION | AMÉNAGEMENT PÉRIPHÉRIQUE DE NANTES