



PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE

Conférence de presse Périphérique Nantais 29 juin 2017



CONTACT PRESSE

Préfecture de la région Pays de la Loire
Préfecture de la Loire-Atlantique

Service de communication interministérielle (SCI)

02 40 41 20 91 / 92

pref-communication@loire-atlantique.gouv.fr

www.loire-atlantique.gouv.fr



@Prefet44



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE

DOSSIER DE PRESSE

PÉRIPHÉRIQUE NANTAIS

SOMMAIRE

- INTRODUCTION
- 1 - AMÉNAGEMENT DU PÉRIPHÉRIQUE NORD
- 2 - PORTE D'ANJOU (N°43)
- 3 - PORTE DE REZÉ (N°49)
- 4 - REMPLACEMENT DES JOINTS DE CHAUSSÉE
DES DEUX VIADUCS FRANCHISSANT LA SÈVRE
- 5 - RÉNOVATION DE LA CHAUSSÉE INTÉRIEURE ENTRE
LE PONT DE CHEVIRÉ ET LA PORTE D'ARMOR
- 6 - ÉVALUATION – RÉGULATION D'ACCÈS ET VOIE
AUXILIAIRE SUR LE PONT DE CHEVIRÉ
- 7 - LE SDAGT, UN NOUVEL OUTIL POUR OPTIMISER LE
FONCTIONNEMENT DU PÉRIPHÉRIQUE
- 8 - PORTE DE GESVRES (N°38)



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE



Région
PAYS DE LA LOIRE



Loire
Atlantique



Nantes
Métropole



PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE

DOSSIER DE PRESSE

INTRODUCTION

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.

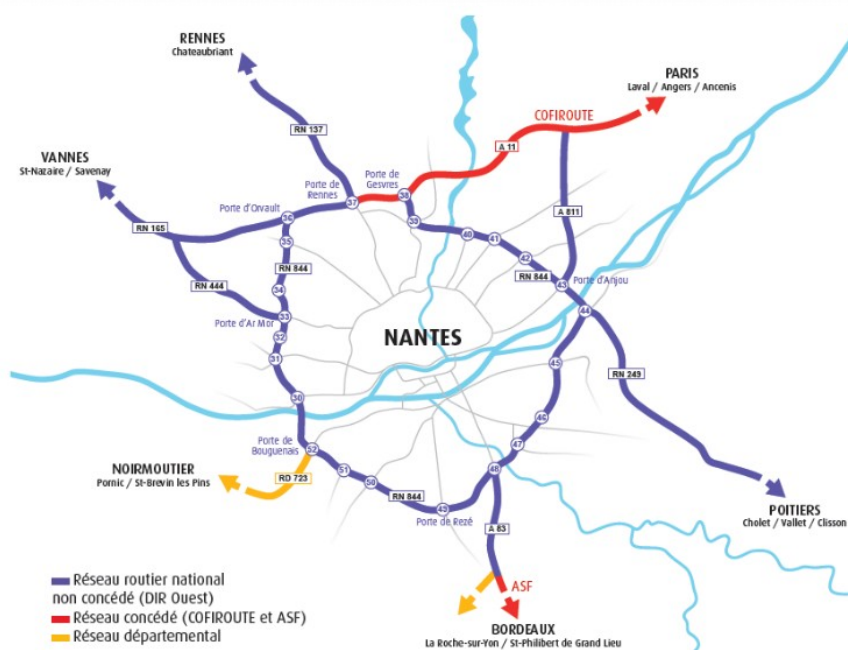
Les porteurs de projets

La maîtrise d'ouvrage des opérations d'investissement est assurée par la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) des Pays de la Loire 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.

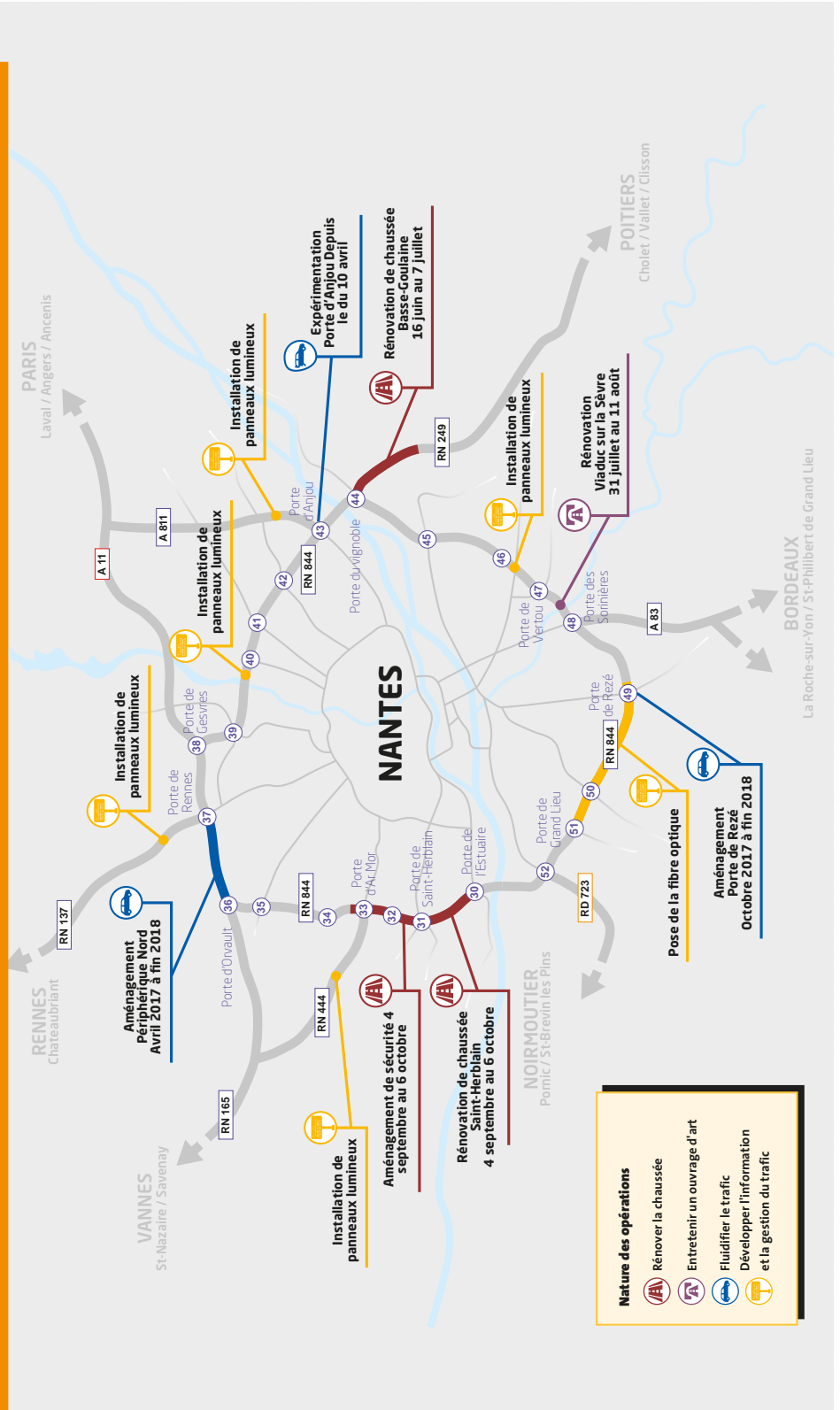
Les partenaires de l'État

Le comité de pilotage du périphérique nantais, présidé par la préfète 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.

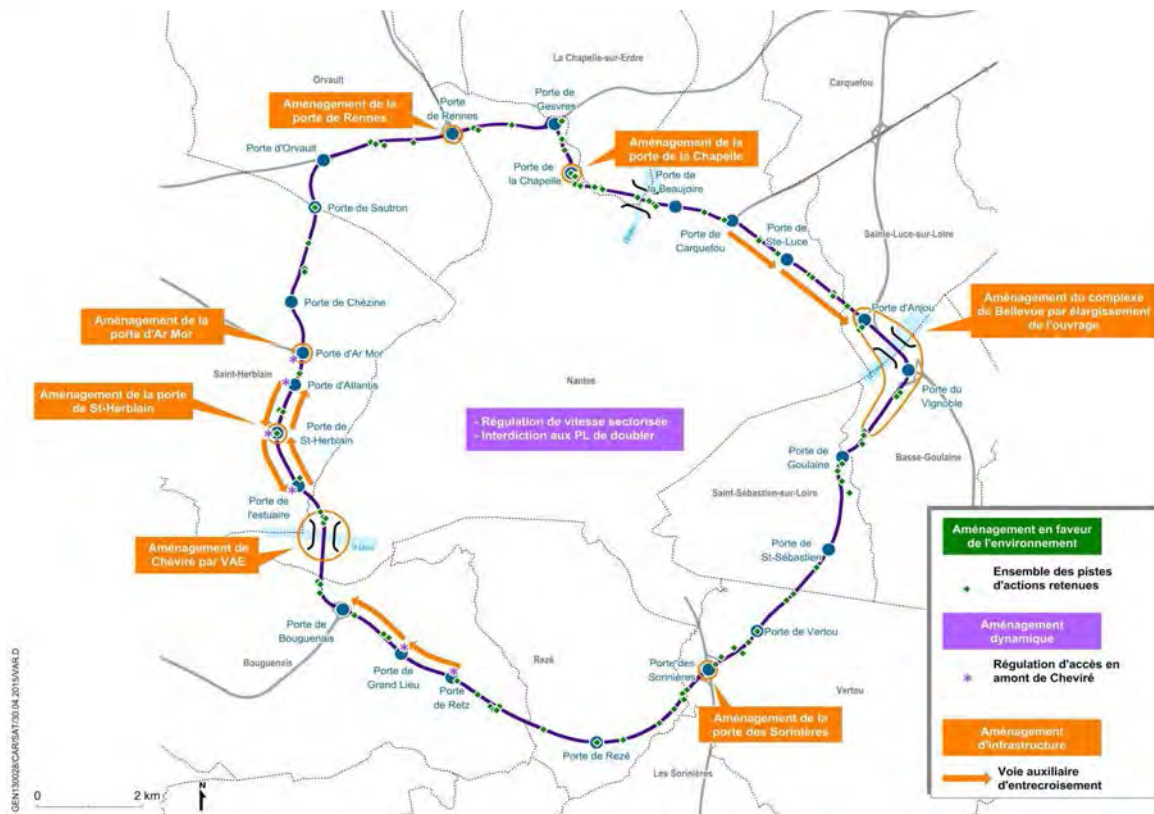


DOSSIER DE PRESSE

2017 : des opérations pour rénover le périphérique nantais et fluidifier la circulation



1 - AMÉNAGEMENT DU PÉRIPHÉRIQUE NORD



À l'issue de la concertation, la variante intégrant l'ensemble des aménagements structurels (cf. schéma ci-dessus) a été retenue par le comité de pilotage du périphérique du 7 juillet 2016.

Une décision ministérielle du 18 octobre 2016 a validé cette proposition locale avec une priorisation des aménagements. La commande d'études pour le complexe de Bellevue fait partie de cette décision ministérielle. Cette variante d'aménagement est constituée des opérations hiérarchisées suivantes :

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 de pistes environnementales relatives aux continuités écologiques ;

Priorité 3 : aménagement des portes de Rennes et de La Chapelle, régulation sectorisée dynamique des vitesses et interdiction de doubler des poids-lourds et mise hors d'eau du périphérique est.

Les études d'opportunité de phase 2 vont démarrer mi-2017 pour le complexe de Bellevue, comprenant l'élargissement du franchissement de la Loire, la création de voies auxiliaires d'entrecroisement sur le périphérique intérieur entre les portes de Carquefou et d'Anjou et la réalisation de bretelles directes d'accès au périphérique intérieur depuis le boulevard de la prairie de Mauves et l'A811.

Quest-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.



Aménagement du périphérique nord

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.

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 a fait l'objet d'une enquête publique en février/mars 2016. Les différentes phases d'échanges avec les élus et la population (concertation, enquête publique et réunions de présentations en septembre 2016, avant le démarrage des travaux préparatoires) ont fait ressortir une forte sensibilité sur les questions du bruit, du déboisement et de la fermeture du chemin de randonnée le long du Cens.

En ce qui concerne le bruit, des moyens spécifiques d'accompagnement du projet pour la réduction des niveaux sonores (écran acoustique existant à réhabiliter, nouvel écran acoustique à réaliser, isolations de façade, enrobé acoustique) sont prévus.

Le déboisement a été très nettement diminué par rapport à ce qui était prévu initialement. Le chemin de randonnée ne sera fermé que pendant certaines phases de travaux et restera ouvert tous les week-ends.

Les travaux préparatoires ont été réalisés en octobre/novembre 2016 conformément aux prévisions. Les travaux de mesures de compensation environnementale sont terminés pour ce qui concerne l'amélioration du boisement et sont programmés pour l'amélioration d'une zone humide. Les travaux de déviation de réseau de fibre optique sont en cours.

Les travaux routiers ont démarré en avril 2017 avec maintien de la circulation en 2x2 voies au droit du chantier. Des difficultés de circulation sont néanmoins attendues. Une information spécifique des usagers et des itinéraires de délestage seront mis en place. Ces travaux se dérouleront jusqu'en décembre 2018.

Maître d'ouvrage :

DREAL

Montants :

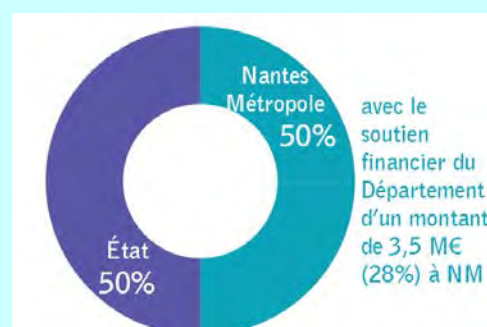
1,5 M € (études)

12,5 M € (travaux)

Calendrier :

- . concertation : été 2014
- . enquête publique : février 2016
- . travaux : fin 2016-2019

Financement :





DOSSIER DE PRESSE PÉRIPHÉRIQUE NANTAIS

2 - PORTE D'ANJOU (n°43) Des feux de régulation pour fluidifier la circulation

Porte stratégique du Sud-est de l'agglomération, située sur les communes de Nantes et Sainte-Luce-sur-Loire, la Porte d'Anjou est l'un de ces points névralgiques identifiés avec des difficultés récurrentes de circulation.

Après des études approfondies en 2016, le choix a été fait d'expérimenter depuis le 10 avril deux feux de régulation sur le giratoire de la Prairie de Mauves. L'objectif est de réguler, fluidifier mais aussi sécuriser la circulation sur ce secteur en résorbant les bouchons sur ce giratoire.

A partir des mesures du trafic prises en temps réel par des capteurs placés sur la chaussée, le feu rouge se déclenche automatiquement pour faciliter l'insertion des véhicules sur le giratoire et permettre ainsi le bon écoulement de la circulation.

Une évaluation de ce nouveau dispositif est en cours depuis début juin, à partir :

- des mesures réalisées sur site grâce aux capteurs et caméras,
- et d'un questionnaire en ligne qui permet aux usagers de donner leur avis.

Ce questionnaire est accessible jusqu'à fin juillet sur le site WWW.DIRO.FR

Maître d'ouvrage :

Nantes Métropole

Coût global :

100 K€

Calendrier :

- . études : 2016
- . mise en service : avril 2017
- . évaluation de l'expérimentation : juin et juillet 2017
- . bilan de l'évaluation : rentrée 2017

3 - PORTE DE REZÉ (n°49)

Un aménagement pour la mobilité de tous et l'attractivité économique du sud-loire



Située sur le périphérique Sud, la Porte de Rezé représente avec ses 49.000 véhicules / jour et plusieurs lignes de transports collectifs un accès routier important pour le centre de la métropole.

Elle est aussi une entrée métropolitaine stratégique en termes d'attractivité et d'échanges économiques du territoire. Dans ce secteur en plein développement, elle desservira l'extension des parcs Océane, le transfert du MIN à l'horizon 2018 pour y accueillir 120 entreprises et plus de 1.300 salariés, l'installation du futur pôle agroalimentaire, ...

En accord avec l'État et le Département, Nantes Métropole est maître d'ouvrage d'un vaste projet d'aménagement de la Porte en partenariat avec les villes de Rezé et des Sorinières.

Afin d'éviter la saturation à l'horizon 2030, d'améliorer les conditions de circulation et la sécurité de tous les usagers mais aussi de contribuer à l'attractivité économique de ce secteur en pleine mutation, les aménagements visent à :

- **améliorer les conditions de franchissements de la Porte de Rezé pour la ligne C4** en améliorant sa régularité pour favoriser le report modal sur le transport collectif ;
- **assurer la sécurité et la fluidité du trafic routier en limitant les remontées de file** sur les bretelles du périphérique ;
- **réaliser des cheminements piétons et cyclistes** lisibles, continus, sécurisés et confortables ;
- **intégrer ces aménagements de manière optimum dans l'environnement** urbain et paysager afin de diminuer l'effet de coupure de l'échangeur au profit d'un boulevard urbain.



PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE

DOSSIER DE PRESSE

Lors de la concertation, le projet a reçu un accueil favorable des habitants et des acteurs du territoire. Dans le cadre de cet échangeur complexe que représente la Porte de Rezé, cet ambitieux projet consiste à aménager :

- **2 giratoires aux extrémités** directes des bretelles du périphérique ;
- **3 bretelles d'évitement** de ces nouveaux giratoires, au sud-est, sud-ouest et nord-est de l'échangeur ;
- **2 voies de circulation** dans chaque sens entre les différents giratoires de l'échangeur ;
- **1 couloir central de bus en site propre**, de part et d'autre du franchissement du périphérique,
- pour permettre la bonne circulation des chronobus de la ligne C4.

Mais aussi :

- Construire une nouvelle passerelle de franchissement du périphérique pour les piétons et cyclistes ;
- Mettre en place un système de priorité par feux rouges clignotants (R24), donnant la priorité aux bus, pour l'insertion dans les giratoires comme pour leur traversée directe ;
- Créer un itinéraire nord-sud en site propre lisible, confortable et sécurisé pour les modes doux de déplacements.

Après une période préparatoire à l'été 2017, les travaux débuteront à l'automne 2017 pour une mise ne service envisagée fin 2018. Le montant total des travaux est estimé à 5,4M€ TTC pour une enveloppe financière de l'opération de 6,5M€ (valeur juin 2014).

Porte de Rezé (N°49)

Maître d'ouvrage :

Nantes Métropole

Coût global :

6,5 M€ (valeur juin 2014)

Études :

2014 à 2016

Travaux :

Automne 2017

Livraison prévisionnelle :

fin 2018

4 - REMPLACEMENT DES JOINTS DE CHAUSSEE DES DEUX VIADUCS FRANCHISSANT LA SÈVRE

Pour des questions de sécurité, les joints de la chaussée qui équipent les viaducs (extérieur et intérieur) de la RN844 qui franchissent la Sèvre entre les portes des Sorinières et de Vertou, vont être remplacés.

Les viaducs franchissant la Sèvre

Le franchissement de la Sèvre au sud du périphérique nantais est composé de deux viaducs en parallèle, de type pont à poutre caissons en béton précontraint. Ces ouvrages ont été construits en 1985 pour l'ouvrage supportant le périphérique intérieur (sens Nord- Sud) et en 1991 pour l'ouvrage supportant le périphérique extérieur (sens Sud-Nord).

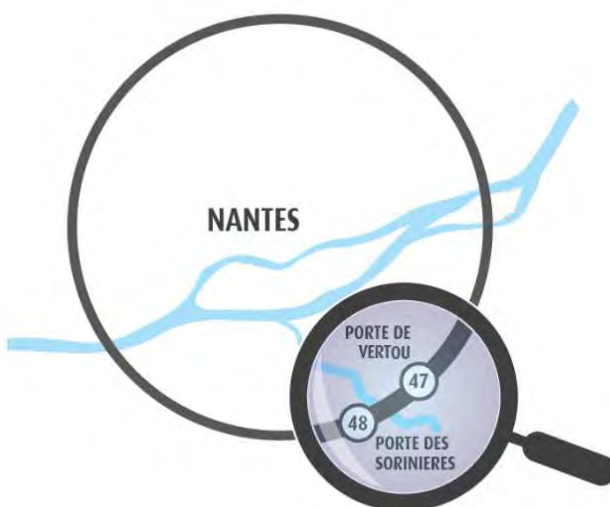
Les joints de chaussée des deux ouvrages, qui permettent aux viaducs de se dilater ou de se rétracter librement par rapport aux remblais contigus aux ouvrages en fonction de la température, sont fortement sollicités et dégradés. Ces désordres sont engendrés par la circulation d'une part et par les mouvements du tablier d'autre part.

Les travaux deviennent indispensables



Depuis plusieurs années, des réparations ponctuelles ont été réalisées en urgence afin de sécuriser les éléments de joints qui viennent régulièrement à rompre. Ces travaux d'urgence ne permettent plus d'offrir une pérennité optimale des joints. La récurrence des interventions a conduit la DIR Ouest à programmer durant l'été le remplacement complet des quatre lignes de joints (2 lignes par ouvrage).

Le coût des travaux est estimé à 350 000 €.



Deux semaines de travaux du 31 juillet au 11 août 2017

- **31 juillet au 4 août** : remplacement des joints de chaussée sur le viaduc extérieur ;
- **7 au 11 août** : remplacement des joints de chaussée sur le viaduc intérieur.

Des contraintes de circulation sur le périphérique

Afin de limiter la gêne aux usagers, la direction interdépartementale des routes (DIR) Ouest a programmé les travaux entre le 31 juillet et le 11 août, période où le trafic en semaine est moins important.

Des travaux qui ne peuvent pas se faire de nuit

Il n'est pas envisageable de remplacer les joints de chaussée équipant les viaducs sur la Sèvre en intervenant uniquement les nuits.

Les joints de chaussée utilisés sur les ouvrages de grande longueur tels que les viaducs franchissant la Sèvre sont des joints à dents qui acceptent un déplacement important des ouvrages. Ils ne peuvent pas être saucissonnés en petites parties sans diminuer considérablement leur pérennité.

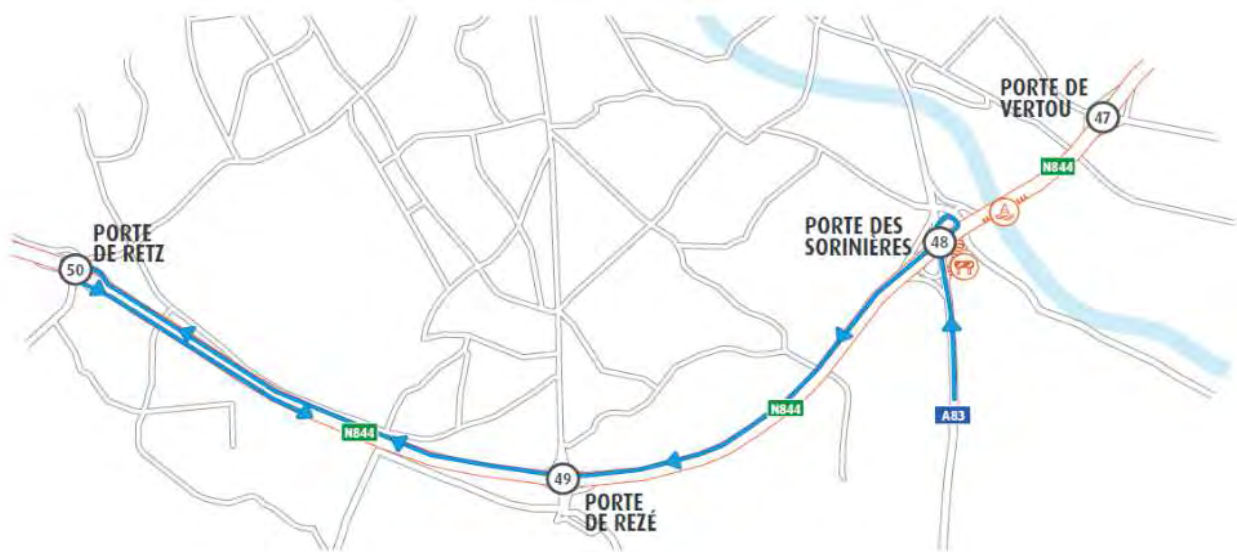
D'importantes difficultés de circulation sont malgré tout prévisibles pendant les deux dernières semaines de travaux sur les ouvrages, du 31 juillet au 11 août, sauf pendant le week-end du 5 et 6 août où la circulation sera remise en configuration normale.

Du 31 juillet 8h00 au 4 août 17h30

- Mise en place d'un basculement de la circulation (uniquement durant les jours ouvrés) sens Sud-Nord ;
- Fermeture de la bretelle d'insertion venant de l'autoroute A83.



Déviation de l'accès au périphérique extérieur depuis l'A83



Du 7 août 8h00 au 11 août 17h30

- Mise en place d'un basculement de la circulation (uniquement durant les jours ouvrés) Nord-Sud ;
- Porte de Vertou : fermeture de la bretelle d'entrée Vertou/Bordeaux ;
- Porte des Sorinières : fermeture de la bretelle de sortie Nantes centre.





PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE

DOSSIER DE PRESSE

Déviations Nantes centre et périphérique intérieur depuis porte de Vertou



QUELLES PRÉCAUTIONS PRENDRE ?

Adapter ses horaires et privilégier les transports en commun

Compte tenu de l'importance habituelle du trafic dans l'agglomération nantaise, il est recommandé aux usagers de la route de différer, s'ils le peuvent, leurs déplacements, ou d'emprunter les transports en commun, quand cela est possible, afin d'éviter la formation de bouchons que la fermeture d'un axe aussi important que le périphérique risque d'entraîner.

QUELLES ALTERNATIVES ?

Pour les usagers en transit, des itinéraires de déviation «grande maille» leur seront proposés. Ces itinéraires permettront d'éviter aux automobilistes d'être pris dans des ralentissements extrêmement importants.



5 - RÉNOVATION DE LA CHAUSSÉE INTÉRIEURE ENTRE

LE PONT DE CHEVIRÉ ET LA PORTE D'ARMOR

La section entre le pont de Cheviré et la Porte d'Armor supporte une grande partie des mouvements entre le sud et le nord de la Loire sur l'Ouest de l'agglomération nantaise, avec un trafic de près de 100 000 véhicules par jour.

Une chaussée vieillissante et sollicitée

La chaussée intérieure du périphérique entre le pont de Cheviré et la Porte d'Armor, qui date des années 1990 et dont la couche de roulement a fait l'objet d'un premier renouvellement en 2000, présente d'importantes dégradations de surface, liées au vieillissement de l'enrobé et à l'intensité du trafic, l'un des plus importants de tout le réseau géré par la DIR Ouest.

Une nouvelle chaussée

Les travaux consistent à raboter l'actuelle couche de roulement, à renforcer localement les zones où la chaussée présente des défauts structurels, puis à renouveler la couche de roulement.

Les travaux se dérouleront à partir du 4 septembre, pendant cinq semaines.

Des contraintes de circulation limitées pour les automobilistes

Afin de minimiser la gêne à l'usager, les travaux seront réalisés de nuit sous fermeture complète du périphérique intérieur entre les portes de Bouguenais et d'Armor.

Le pont de Cheviré sera fermé à la circulation dans le sens Sud-Nord pendant les nuits de travaux.

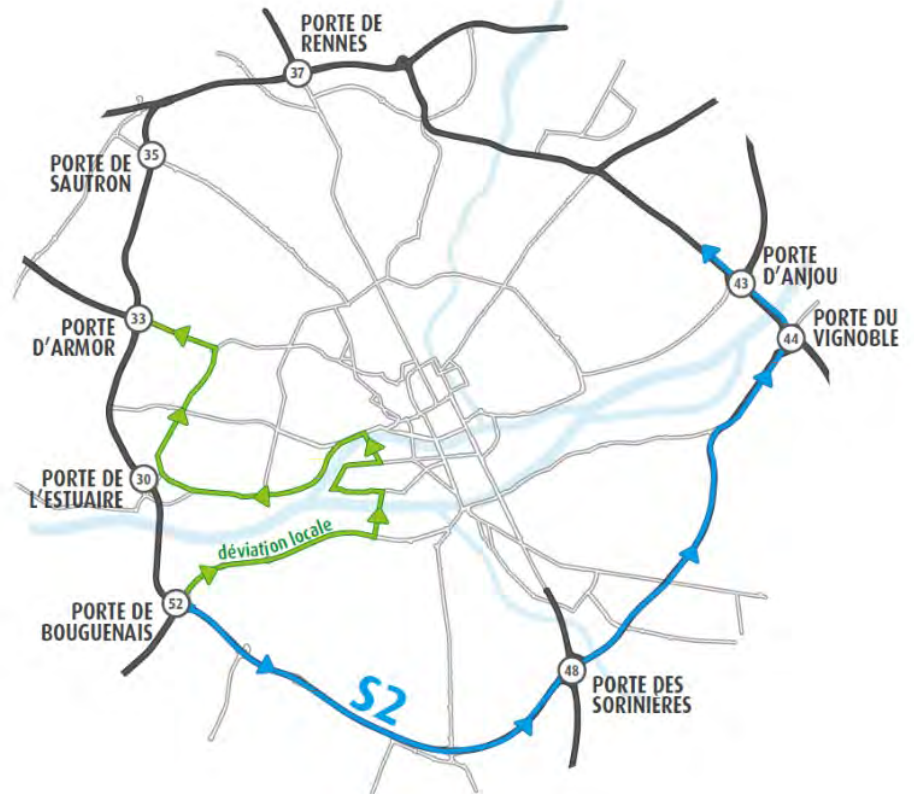
Des déviations lors des fermetures

Pour orienter les automobilistes en transit, une déviation sera activée par la DIR Ouest depuis la Porte de Bouguenais jusqu'à la Porte d'Armor, en utilisant l'itinéraire S2.

Une déviation locale sera également mise en place.

Aucun impact n'est à prévoir sur le périphérique extérieur (sens Nord-Sud).





Des améliorations attendues et des aménagements de sécurité qui évoluent

Les travaux amélioreront la sécurité et le confort des usagers. La nature du revêtement utilisé présente des caractéristiques phoniques éprouvées afin de limiter à la source le bruit routier.

Cette opération intègre sur l'ensemble de l'année 2017 un programme d'amélioration de la sécurité routière sur cette portion du périphérique déjà engagé en 2016. Les éléments clés de ce programme sont :

- la suppression des obstacles latéraux (candélabres) et des glissières associées ;
- la poursuite du remplacement des glissières métalliques en terre plein central par une glissière en béton.

Des équipements qui ne transigent pas avec la sécurité

Les séparateurs en béton présentent de nombreux avantages en matière de sécurité routière :

- réduction des risques de blessures graves occasionnées aux motocyclistes lors de collisions, de sorties de route ou de simples chutes ;
- efficacité en tant que barrière de sécurité du fait de la très grande inertie liée à leur poids et à la continuité du dispositif ;
- entretien limité, du fait de leur durabilité et de leur insensibilité à la corrosion. Un atout pour la sécurité, car les chantiers d'entretien entraînent des perturbations et des risques d'accident, pour les automobilistes mais également nos agents.



DOSSIER DE PRESSE PÉRIPHÉRIQUE NANTAIS

6 - ÉVALUATION - RÉGULATION D'ACCÈS ET VOIE AUXILIAIRE SUR LE PONT DE CHEVIRÉ

Le périphérique Ouest supporte 100 000 véhicules/jour en moyenne.

En parallèle de projets structurants de moyen terme, L'État et les Collectivités partagent la volonté commune d'optimiser la capacité de l'infrastructure existante afin d'améliorer les conditions de circulation à court terme.

La volonté partagée d'agir sur le secteur du pont de Cheviré

Des phénomènes de congestion récurrente étaient observés aux heures de pointe dans le secteur du Pont de Cheviré.

Un diagnostic mené en 2013 sur le périphérique Ouest avait permis de bien identifier les difficultés rencontrées et leurs causes.

L'État, Nantes Métropole, la Région Pays de la Loire et le Département de Loire Atlantique ont alors décidé d'agir sur le secteur le plus congestionné : le périphérique extérieur dans le sens Nord Sud en amont du pont de Cheviré.

Deux mesures pour améliorer les conditions de trafic sur le périphérique ouest extérieur

Le diagnostic réalisé a permis d'identifier deux mesures complémentaires à mettre en œuvre sur le secteur :

- expérimentation d'une régulation d'accès par feux sur les 4 bretelles au périphérique extérieur en amont du pont de Cheviré ;

- création d'une voie auxiliaire d'entrecroisement permettant d'assurer la continuité de la circulation à trois voies dans la descente du pont de Cheviré jusqu'à la porte suivante de Bouguenais.

L'étude montrait que la régulation d'accès était la mesure la mieux à même d'avoir un effet positif à court terme sur la congestion et que la continuité à trois voies générée par la création de la voie auxiliaire en augmentait les effets positifs.

Des mesures mises en œuvre en 2015

La régulation d'accès a été mise en œuvre en mars 2015 ;

La voie auxiliaire a été mise en œuvre en septembre 2015, de multiples aléas ayant retardé les travaux prévus initialement en juin.

La mise en œuvre successive des deux mesures a permis une évaluation distincte de leur efficacité.

Une évaluation menée en trois phases

Phase 1 : évaluation du dispositif de régulation d'accès pendant trois mois de fonctionnement, après le paramétrage stabilisé de mai à juillet 2015.

Phase 2 : évaluation du double impact voie auxiliaire et régulation d'accès, depuis la mise en service de la voie auxiliaire en septembre 2015.

Phase 3 : évaluation spécifique de l'impact de la voie auxiliaire de Chevigné, avec la désactivation temporaire de la régulation d'accès.

Résultats (synthétiques)

Phase 1 : régulation d'accès

Un système actif le soir	<ul style="list-style-type: none">• Système actif pendant l'heure de pointe du soir durant environ 2h30 du lundi au jeudi et jusqu'à 5h le vendredi ;• Respect des feux de plus de 99 %.
Efficace	<ul style="list-style-type: none">• Amélioration des conditions de circulation sur le périphérique dans le sens Nord-Sud ;• En section courante, gain de temps moyen aux heures de pointe du soir (16h-19h) sur le tronçon régulé de 1 min 30 par rapport à un trajet de 7 min.
Accepté par les usagers	<ul style="list-style-type: none">• 1 questionnaire de satisfaction renseigné par 182 usagers via le site internet de la DIR Ouest et des collectivités territoriales ;• Bonne compréhension de ce dispositif innovant ;• Impact global ressenti comme positif sur les conditions de trafic.
Étendu au-delà de la première phase	<ul style="list-style-type: none">• Activation du système étendue aux périodes de petites vacances scolaires.

Phase 2 : régulation d'accès + voie auxiliaire de Cheviré et phase 3 : Voie auxiliaire sans régulation

La régulation d'accès a été désactivée du 16 mai au 17 juin 2016 pour évaluer l'impact de la voie auxiliaire seule sur le trafic. Néanmoins, cette période d'évaluation a été perturbée par les événements sociaux. L'évaluation a donc nécessité des nouvelles mesures, pour plus de fiabilité réalisées du 9 janvier au 10 février 2017. Très peu de jours sont exploitables pour l'évaluation de la phase 3 (seulement 3 jours retenus dont 2 avec événements véhicule en panne).

Les résultats de la phase 2 et 3 sont présentés dans ce tableau (phase 3 comparée à la phase 2).

Où	Phase 2 « Voie Auxiliaire avec régulation d'accès »	Phase 3 « Voie Auxiliaire sans régulation d'accès »
Sur la section Porte de Chézine à Porte de Rezé	<ul style="list-style-type: none"> Globalement sur l'ensemble de l'itinéraire étudié le gain en temps de parcours est de l'ordre de 7 à 9 minutes pendant l'heure la plus chargée. 	<ul style="list-style-type: none"> En période de pointe du soir : Le périphérique est plus rapidement congestionné le soir, avec des remontées de file sur les bretelles un peu plus faibles.
Au Nord du pont de Cheviré	<ul style="list-style-type: none"> Augmentation des vitesses pratiquées sur le périphérique en période de pointe du soir jusqu'à 40km/h ; Amélioration du temps de parcours de l'ordre de 4 minutes. 	<ul style="list-style-type: none"> En période de pointe du soir : Le périphérique est congestionné plus longtemps sur un secteur plus vaste ; le retour à la normale est plus tardif.
Au Sud du pont de Cheviré	<ul style="list-style-type: none"> Légère baisse de la vitesse pratiquée sur le périphérique entre les portes de Bouguenais et Grand-Lieu. 	<ul style="list-style-type: none"> en période de pointe du soir: une apparition plus précoce de la congestion.

Chaque mesure prise séparément, voie auxiliaire d'entrecroisement ou régulation d'accès améliore la fluidité du trafic. Leur mise en place simultanée augmente l'efficacité du dispositif.



DOSSIER DE PRESSE PÉRIPHÉRIQUE NANTAIS

7 - LE SDAGT, UN NOUVEL OUTIL POUR OPTIMISER LE FONCTIONNEMENT DU PÉRIPHÉRIQUE

La DIR Ouest, la Région Pays de La Loire, Nantes Métropole, le Département de Loire Atlantique ont lancé début 2017 l'élaboration du schéma directeur d'agglomération de gestion de trafic (SDAGT).

Le SDAGT est un nouvel outil de programmation et de mise en œuvre de mesures de gestion du trafic.

Il vise à optimiser le fonctionnement du réseau routier structurant existant.

Les enjeux

- Améliorer la fiabilité du réseau routier pour tous les usagers en limitant les aléas et les congestions récurrentes tout en améliorant la sécurité des usagers ;
- Améliorer les performances de l'offre de transports en commun, notamment par une meilleure fiabilité des temps de déplacement sur les lignes empruntant le réseau routier structurant et améliorer la lisibilité de l'offre intermodale accessible depuis ce même réseau ;
- Fédérer la production et la diffusion d'information routière sur les réseaux structurants des grandes agglomérations, sur routes nationales et routes à domanialité territoriale.

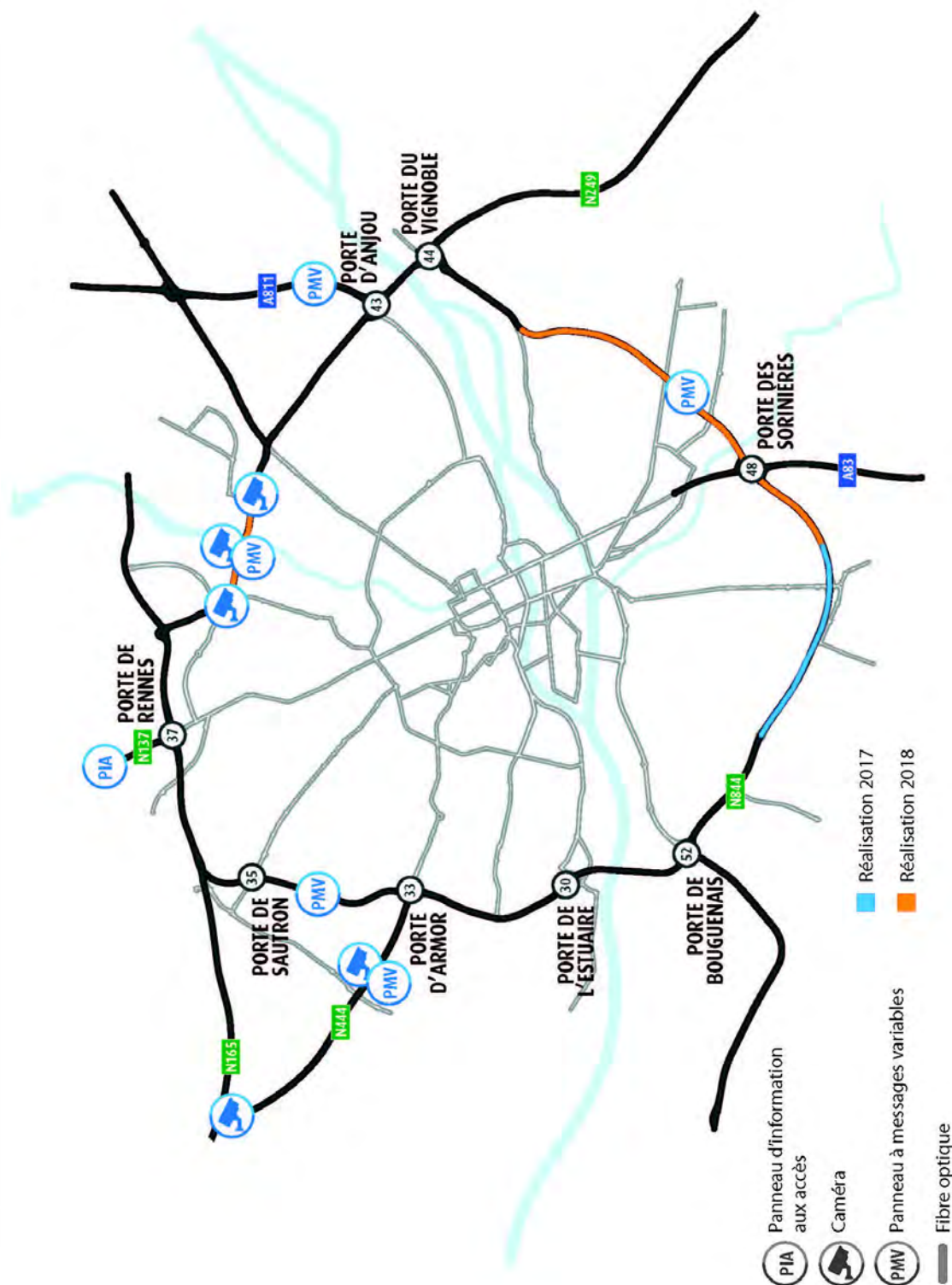
**Le SDAGT permettra d'expérimenter de nouvelles mesures de gestion
du trafic sur les voies structurantes**

La poursuite du déploiement des équipements

En parallèle de la prépartaion du futur SDAGT, le déploiement d'équipements de gestion de trafic (panneau à messages variables, panneau d'information aux accès, caméras, fibre optique) du programme actuellement en cours se poursuit (voir carte au verso).

Objectif : mieux surveiller le trafic et mieux informer les usagers.

DOSSIER DE PRESSE



8 - PORTE DE GESVRES (N°38)

La Porte de Gesvres constitue la dernière section du périphérique à 2x1 voie, qui entraîne quotidiennement de fortes congestions. Aussi pour **achever la continuité du périphérique à 2x2 voies** sur l'ensemble de son parcours, le projet consiste en l'aménagement à 2 voies des liaisons entre le périphérique nord et le périphérique est dans les deux sens de circulation ce qui induit une reconfiguration de toutes les bretelles existantes. Les études techniques et les procédures administratives en vue de la refonte de cet échangeur sont menées par Cofiroute en lien avec le programme d'aménagement du périphérique de Nantes piloté par les services de l'État (DREAL Pays de la Loire).

Le projet a été soumis à concertation publique du 3 avril au 7 mai 2015.

L'aménagement de la Porte de Gesvres fait partie des opérations retenues dans le Plan d'Investissement Autoroutier signé avec l'État le 26 janvier 2017. Le projet est financé dans le cadre du contrat de concession État/Cofiroute avec une participation de Nantes Métropole.

L'opération pourra se poursuivre après la publication du décret de modification du contrat de concession Cofiroute en Conseil d'État.

Maître d'ouvrage :

COFIROUTE

Financement des études :

Contrat de plan

État-COFIROUTE

Financement des travaux :

Contrat de concession État-COFIROUTE

Nantes Métropole

