



**PRÉFET
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



DOSSIER DE PRESSE

Périphérique Nantais

14 octobre 2021





**PRÉFET
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

SOMMAIRE

1. Les acteurs et les mesures d'aménagement dans l'agglomération nantaise
2. Périphérique nord entre les portes de Rennes et Orvault
3. Bifurcation RN165 - RN444
4. Concertation publique du complexe de Bellevue
5. Le SDAGT de Nantes
6. Un plan de gestion du trafic (PGT) pour organiser le report du trafic en cas de crise sur le périphérique
7. Campagne de mesures acoustiques dans le cadre de l'observatoire du bruit du périphérique
8. Voies réservées au covoiturage et aux transports en commun : outre le périphérique, d'autres projets sont en cours
9. Le Département, lauréat pour ses voies réservées aux transports collectifs et aux covoitureurs
10. Aménagement de la porte de Gesvres

LES ACTEURS

Les gestionnaires

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

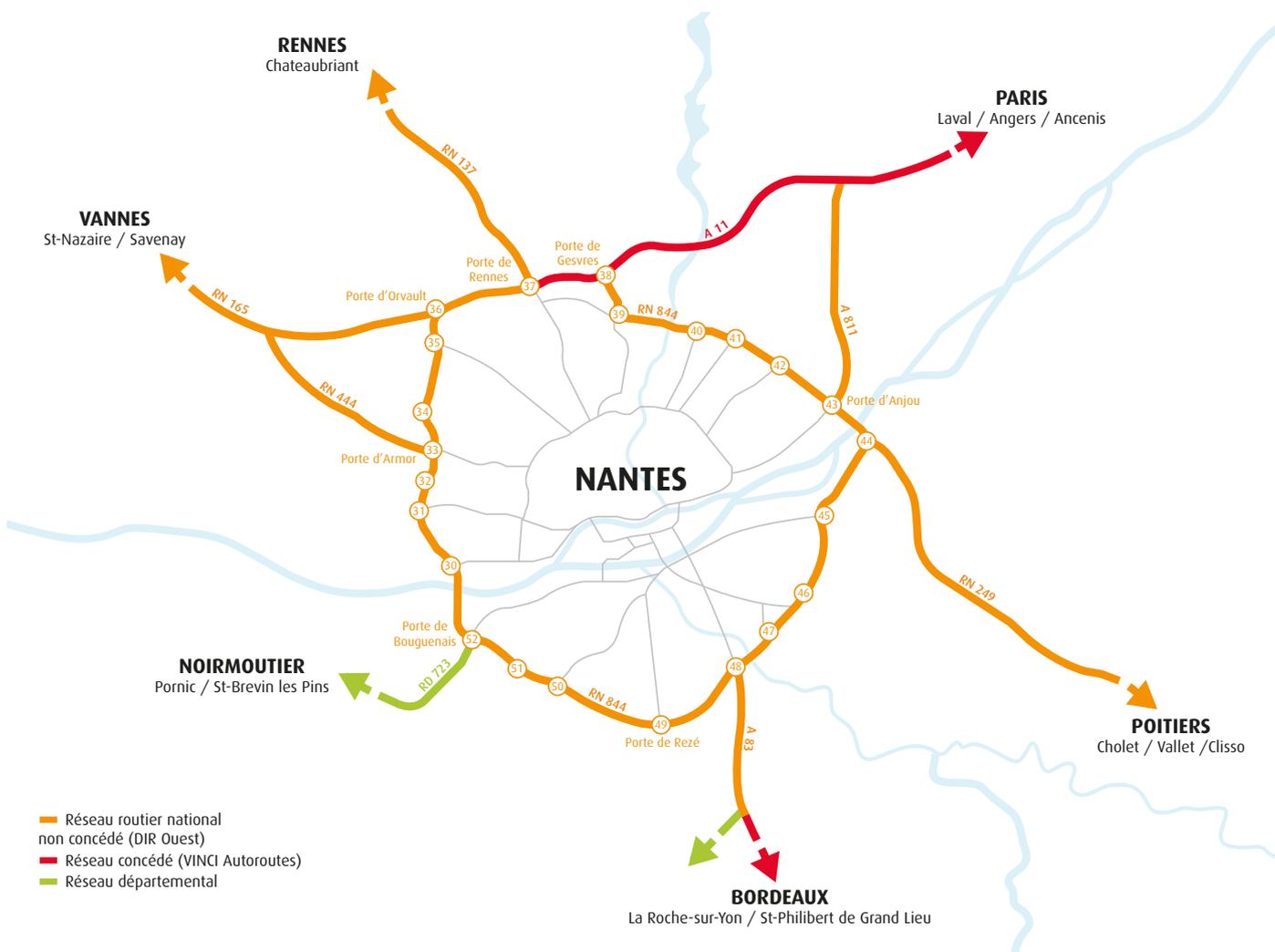
Les porteurs de projets

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, VINCI Autoroutes pour les opérations sur son réseau (porte de Gesvres), la DIR Ouest pour les opérations directement liées à l'exploitation et à la modernisation du réseau et Nantes Métropole sur certaines portes pour des aménagements d'intérêt local. La DIR Ouest assure également la maîtrise d'oeuvre des projets portés par les services de l'État.

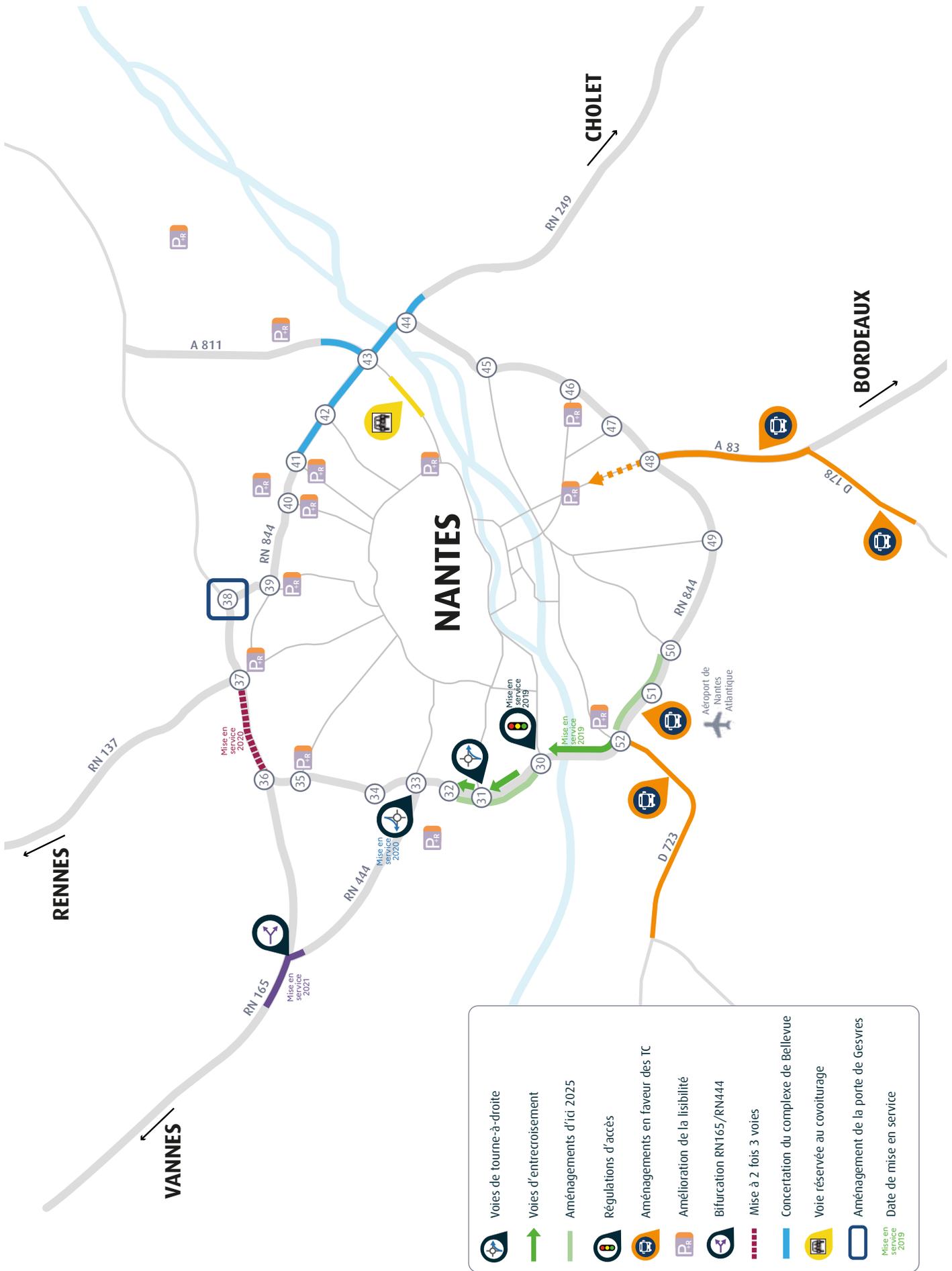
La Direction départementale des territoires et de la mer de Loire-Atlantique (DDTM44) assure le pilotage de l'observatoire du bruit du périphérique ainsi que celui du projet de gestion des crises, dont la gestion des alertes inondation du périphérique est.

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 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.



LES MESURES D'AMÉNAGEMENT DANS L'AGGLOMÉRATION NANTAISE



-  Voies de tourne-à-droite
-  Voies d'entrecroisement
-  Aménagements d'ici 2025
-  Régulations d'accès
-  Aménagements en faveur des TC
-  Amélioration de la lisibilité
-  Bifurcation RN165/RN444
-  Mise à 2 fois 3 voies
-  Concentration du complexe de Bellevue
-  Voie réservée au covoiturage
-  Aménagement de la porte de Gesvres
- Mise en service 2019



PRÉFET
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE

Liberté
Égalité
Fraternité

PÉRIPHÉRIQUE NORD ENTRE LES PORTES DE RENNES ET ORVAULT



Écran neuf porte de Rennes

Le périphérique Nord de Nantes a été mis en service en juillet 2020 à trois voies de circulation dans chaque sens, entre les portes de Rennes et Orvault.

La crise sanitaire avait conduit à interrompre le chantier de chaussées en mars 2020, et les équipes en charge de l'opération ont redoublé d'efforts tout en mettant en place les mesures sanitaires pour l'ensemble des intervenants, afin de mettre en service l'aménagement dans les délais.

L'opération s'est poursuivie en 2021 par :

- les aménagements paysagers des talus de l'infrastructure et de la zone des bassins d'eaux pluviales ;
- la réalisation d'un écran acoustique en périphérique intérieur, porte de Rennes et la réhabilitation de l'écran acoustique au niveau du passage inférieur de la voie métropolitaine 42, en périphérique extérieur.

Les derniers travaux à réaliser concernent :

- d'ici la fin d'année 2021 : des travaux d'assainissement au niveau du lieu-dit Moque-Souris, pour éviter l'écoulement des eaux pluviales sur le talus de déblai du périphérique ;
- en 2022 : les travaux de l'ouvrage de franchissabilité piscicole dans le lit du Cens.

Maître d'ouvrage :

DREAL Pays de la Loire

Montant :

1,5 M€ (études)
13,8 M€ (travaux)

Calendrier :

- Concertation : 2014
- Étude de la solution retenue : février 2016
- Fin des travaux : 2022

Financement des travaux:

État : 7,55 M€

Nantes Métropole : 6,25 M€ avec le soutien financier du Département de Loire-Atlantique d'un montant de 3,5 M€



PRÉFET
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE

Liberté
Égalité
Fraternité

BIFURCATION RN165 - RN444

Mise en service de la chaussée sud

Le 7 mai 2021, après un an de travaux, la RN165 dans le sens Vannes-Nantes a été élargie pour passer progressivement de 2 à 4 voies de circulation jusqu'à la bifurcation avec la RN444. Ces 4 voies se divisent ensuite en 2 voies vers le périphérique Nord et 2 voies vers la RN444 en direction du périphérique Ouest.

Cet aménagement permet de fluidifier le trafic notamment lors des heures de pointes du matin et du dimanche soir.

Cet aménagement, réalisé sous maîtrise d'ouvrage de la DREAL Pays de la Loire fait suite aux travaux d'aménagement de la bifurcation dans le sens Nantes-Vannes mis en service en 2012.

L'opération est donc terminée.

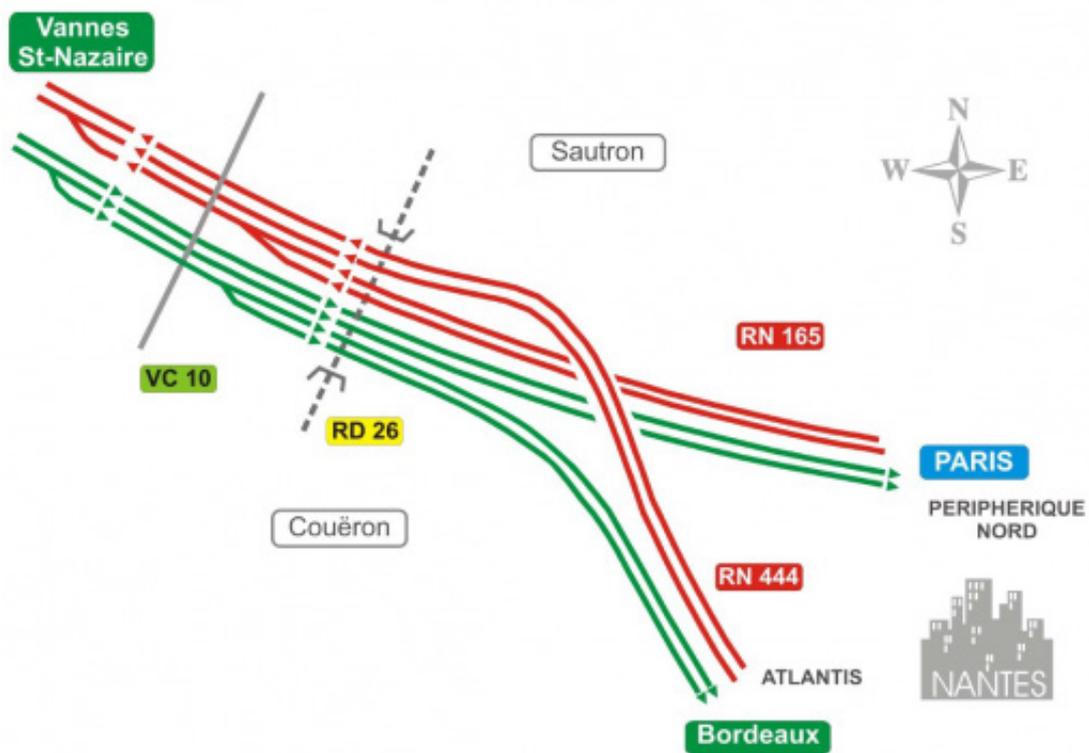


Schéma synoptique de l'aménagement de la bifurcation chaussées Nord et Sud



Photo de la bifurcation prise depuis la RN165

Maître d'ouvrage :
DREAL Pays de la Loire

Maître d'Oeuvre :
DIR Ouest
SIR de Nantes

Montant :
4,9 M€ inscrits au CPER 2015 - 2020

Financement des travaux:
État : 100%



**PRÉFET
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

CONCERTATION PUBLIQUE DU COMPLEXE DE BELLEVUE



L'État (DREAL) a engagé en 2017 les études d'opportunité du complexe de Bellevue, priorité n°1 du parti d'aménagement du périphérique nantais.

Le projet porte sur l'ensemble du tronçon compris entre les portes de Carquefou et du Vignoble et vise à résorber les importantes congestions observées en heure de pointe du soir en périphérie intérieure.

Les études d'opportunité 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'A10 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 périphérie intérieure 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 création de deux voies se raccordant directement sur le périphérique extérieur.

Les études d'opportunité intègrent la possibilité de mettre en œuvre des voies réservées aux transports en commun ou au covoiturage.

L'État a souhaité présenter les cinq variantes dans le cadre d'une concertation volontaire destinée à éclairer sur le choix de la solution à retenir pour la suite des études.

La Commission Nationale de Débat Public (CNDP) a ainsi été saisie et a désigné dans sa séance plénière du 28 juillet 2021, un garant pour mener la concertation du complexe de Bellevue.

Le calendrier prévisionnel de la procédure de concertation publique est le suivant :

- Concertation publique (5 semaines) novembre/décembre 2021
- Bilan du garant et du maître d'ouvrage : janvier 2022

Maître d'ouvrage : DREAL Pays de la Loire Montant des études : 1,5 M€ Calendrier : <ul style="list-style-type: none">• Concertation : 2021• Étude de la solution retenue : 2022• Enquête d'utilité publique : à partir de 2024	Financement des travaux: Études : État 100%
---	---

**NANTES DÉPLOIE SON SCHEMA DIRECTEUR D'AGGLOMÉRATION
DE GESTION DU TRAFIC (SDAGT)**

**PRÉSENTATION DES MESURES QUI VONT ÊTRE MISES EN OEUVRE
D'ICI 2024**



1

CONTEXTE ET OBJECTIFS PARTAGÉS

Le réseau routier structurant de l'agglomération nantaise se compose d'un périphérique et de huit pénétrantes vers le coeur de ville. Ce réseau est exploité par quatre gestionnaires différents : l'État via la DIR Ouest, le Conseil Départemental de Loire-Atlantique, Nantes Métropole et Vinci Autoroutes.

Ce réseau supporte un trafic journalier allant jusqu'à 110 000 véhicules sur certaines sections entraînant d'inévitables congestions aux heures de pointes du matin et du soir.

LE PÉRIPHÉRIQUE EN CHIFFRES

- 42 km de voirie
- 23 portes
- Jusqu'à 110 000 véhicules / jour sur certaines sections



Début 2017, les collectivités (Nantes Métropole, le Conseil Départemental de Loire Atlantique, la Région Pays de la Loire) et l'État se sont réunis dans une démarche commune pour la préparation d'un Schéma Directeur d'Agglomération de la Gestion du Trafic afin d'améliorer les mobilités du quotidien en optimisant les infrastructures existantes.

Après avoir établi un diagnostic détaillé des offres de mobilités à l'échelle de l'agglomération, les partenaires se sont mis d'accord sur les **4 grandes orientations** du SDAGT :



- Limiter les congestions récurrentes
- Améliorer la performance des transports collectifs
- Favoriser l'intermodalité
- Améliorer la coordination entre les acteurs et mieux informer les usagers

2 PROGRAMMATION

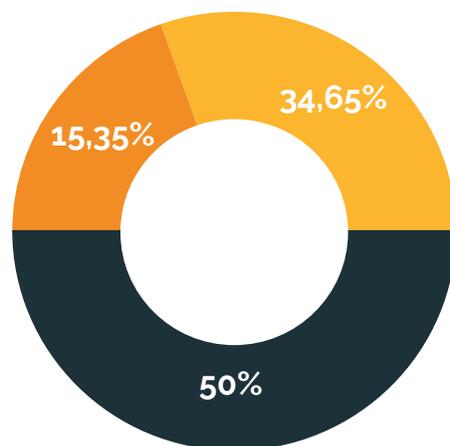
Afin de répondre aux 4 grandes orientations, les partenaires ont établi un programme global d'opérations comprenant

11 mesures pour un budget

de **21** millions d'euros cofinancés.

Ce programme va être progressivement déployé sur tout le réseau jusqu'en 2024.

21 millions d'euros cofinancés



- État
- Nantes Métropole
- Région des Pays de la Loire

3

QUELLES MESURES VONT ÊTRE MISES EN OEUVRE ?

→ LIMITER LES CONGESTIONS RÉCURRENTES

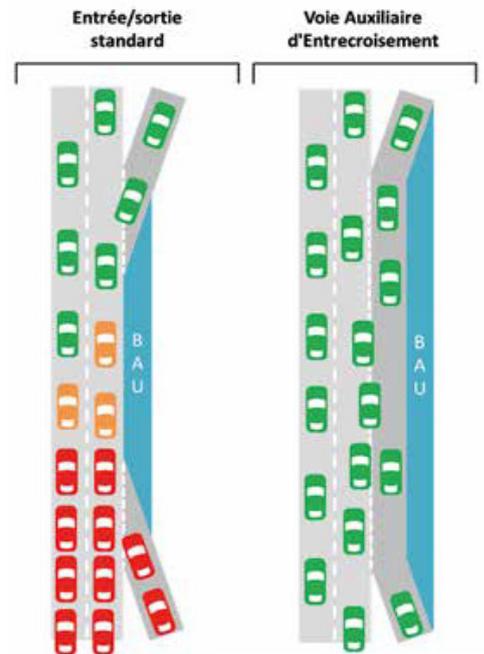


> VOIES D'ENTRECROISEMENT

Le principe des voies d'entrecroisement est de créer une augmentation ponctuelle de la capacité entre deux bretelles d'entrée et de sortie qui supportent un trafic élevé.

Plusieurs voies d'entrecroisement vont être aménagées sur le périphérique, pour fluidifier le trafic sur les secteurs les plus circulés.

Ces aménagements vont aussi permettre de limiter la congestion en amont de ces zones.



Sur le périphérique ouest, au nord du pont de Chéviré, les aménagements de voies d'entrecroisement sur le périphérique intérieur entre les portes de l'Estuaire et de Saint Herblain, et entre les portes de Saint Herblain et d'Atlantis sont déjà **en étude pour des travaux d'ici 2023**.

Des aménagements visant à répondre à la fois aux enjeux de mobilité du périphérique et d'accès à l'aéroport de Nantes-Atlantique sont actuellement à l'étude par la DIR Ouest pour une mise en œuvre dans le cadre du SDAGT de Nantes.

> VOIES DE TOURNE-À-DROITE

Les voies de tourne-à-droite visent à **fluidifier la circulation** au niveau des bretelles où sont observées des remontées de files sur le périphérique.

Deux voies de tourne-à-droite (shunt) sont réalisées dans le cadre du SDAGT :

- le shunt de la porte Ar-mor a été réalisé en 2020
- le shunt de la porte de Saint Herblain sera couplé à la voie d'entrecroisement prévue entre les portes de l'Estuaire et de Saint Herblain.

> RÉGULATION D'ACCÈS

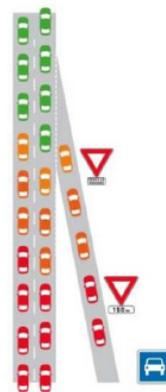


Le principe des régulations d'accès est de maîtriser le flux de véhicules qui entre sur la voie rapide pour maintenir la fluidité globale du trafic.

En effet, à l'approche des bretelles d'entrées sur le périphérique, se forment souvent des ralentissements dus à l'afflux de véhicules supplémentaires. Si le trafic est déjà dense, c'est le bouchon garanti ! D'où l'idée d'intervenir à la hauteur des bretelles d'accès et d'y faire patienter les véhicules entrants, le temps que la circulation se fluidifie sur la voie rapide et que celle-ci soit de nouveau en mesure d'assimiler de nouveaux entrants.

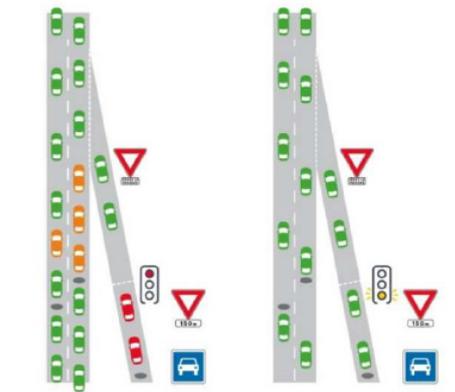
Ce dispositif a déjà été mis en place sur la porte de l'Estuaire en 2019, en avance du reste du programme SDAGT.

TRAFIC SANS RÉGULATION



La circulation est dense, les véhicules entrants provoquent un ralentissement sur la voie rapide en amont de la bretelle d'accès.

TRAFIC AVEC RÉGULATION



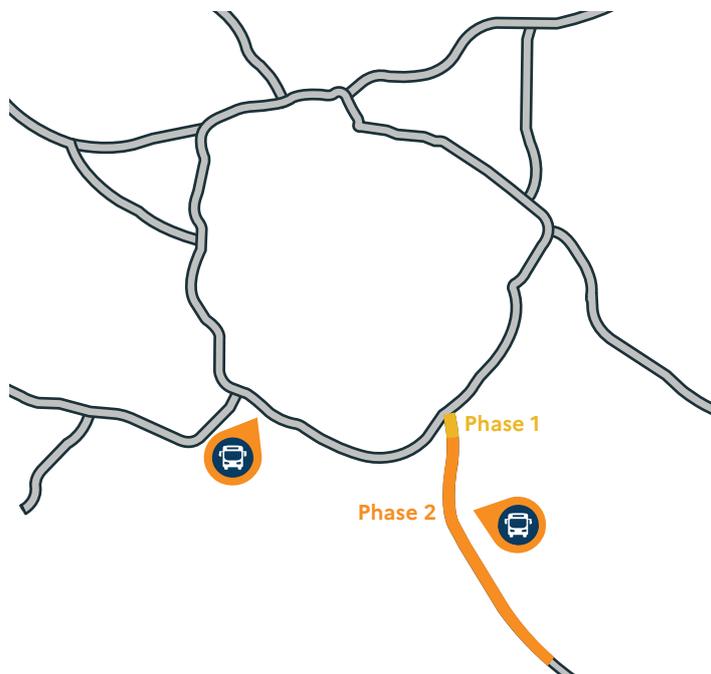
Les véhicules entrants sont arrêtés, par un feu rouge, et contenus quelques instants sur la bretelle d'accès.

La circulation sur la voie rapide se fluidifie.

les véhicules entrant sont libérés, par un feu jaune clignotant, dans un flux qui peut les accueillir sans ralentissement.

→ AMÉLIORER LA PERFORMANCE DES TRANSPORTS COLLECTIFS

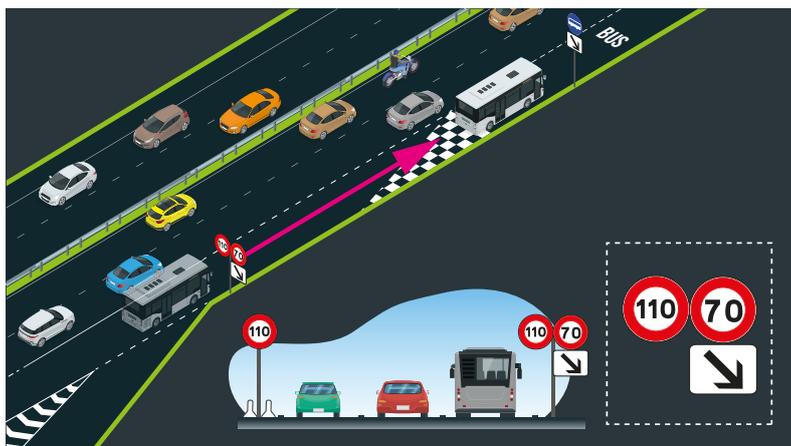
> VOIES RÉSERVÉES



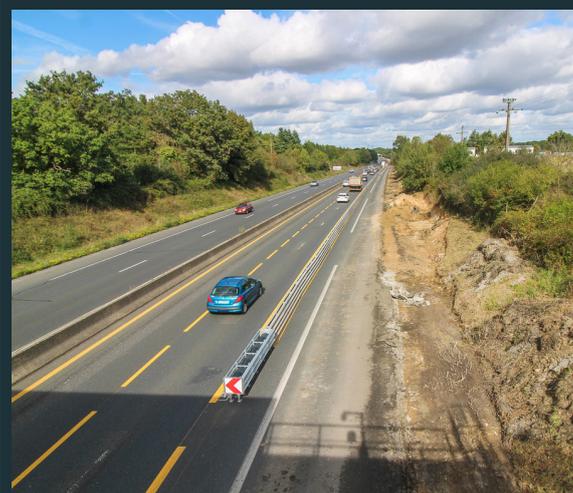
L'objectif de la voie réservée est de favoriser les modes de transports alternatifs à la « voiture solo » en rendant les lignes de transports en commun plus performantes :

- des temps de parcours réduits,
- une meilleure régularité,
- une bonne interconnexion avec les autres modes de transports.

Le principe est d'aménager la bande d'arrêt d'urgence pour y faire circuler les transports en commun aux heures de pointes et ainsi fiabiliser leur temps de parcours.



Une série de mesures spécifiques sera mise en œuvre afin de **conserver la fonction «arrêt d'urgence»** de cette voie, pour la sécurité des usagers et des intervenants de la route (limitation de vitesse de la voie, formation, etc...)



Depuis le 20 septembre 2021, la première phase des travaux d'aménagement d'une VRTC a démarré sur l'A83. Ce chantier sera interrompu durant les mois d'hiver, pour raison technique, et se terminera au printemps 2022.

- Cette première phase verra la création d'une VRTC du raccordement de la bretelle de la RD 178, jusqu'à l'amont de la porte des Sorinières, peu avant l'ouvrage du clouet.
- La seconde phase de l'opération permettra de faciliter la traversée de l'échangeur de la porte des Sorinières par les transport en commun. elle sera réalisée à l'été 2022.

Des aménagements TC sont actuellement à l'étude autour du secteur de l'aéroport.

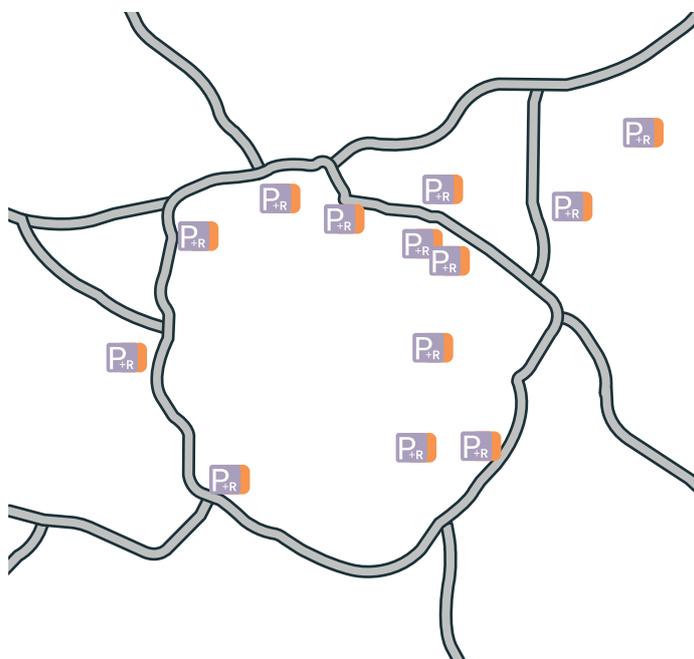
→ FAVORISER L'INTERMODALITÉ

> EXPÉRIMENTER LE COVOITURAGE

Sur l'axe A83 en direction de Nantes, une expérimentation de voie réservée au covoiturage est à l'étude, dans la dynamique de la loi Climat et Résilience, loi du 22 août 2021. Cette première

expérimentation devrait avoir lieu à compter de 2024, et permettre une généralisation progressive de ces voies réservées.

> AMÉLIORER L'UTILISATION DES PARCS RELAIS



L'objectif de cette mesure est d'inciter à l'utilisation des P+r - Parcs relais et au report vers des modes de déplacements collectifs sur les derniers kilomètres au sein de la métropole.

Le but est de faire connaître à l'usager le nombre de place disponible sur les parkings, et qu'il puisse suivre des indications claires et homogènes sur le périphérique afin d'accéder aux P+r - Parcs relais.

Le SDAGT prévoit l'amélioration de l'information aux usagers sur les parcs-relais existants :

- renforcement de la signalisation pour faciliter le cheminement des usagers
- utilisation des panneaux d'information lumineux pour informer de l'occupation des P+r - Parcs relais.

→ AMÉLIORER LA COORDINATION ENTRE LES ACTEURS ET MIEUX INFORMER LES USAGERS

> UNE INFORMATION DES CONDITIONS DE CIRCULATION RENFORCÉE

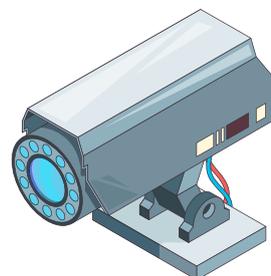
Les partenaires vont renforcer l'information aux usagers de la route et des transports en commun, en développant le partage des données trafic sur le réseau routier national, départemental, métropolitain et sur les transports de voyageurs.

Les usagers retrouveront ainsi sur leurs applications habituelles d'aide au déplacement toutes les informations relatives aux conditions de trafic routier, quel que soit le réseau emprunté.

> DÉPLOIEMENT D'ÉQUIPEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

De nouveaux équipements vont être installés afin d'améliorer la gestion du trafic et de mieux informer les usagers :

- des **caméras** pour mieux superviser le trafic et gérer les accidents
- des **capteurs** pour le suivi du trafic et la prévision météo
- des **panneaux d'information lumineux** pour informer des temps de parcours et des conseils d'itinéraires



4 QUELLES ÉCHÉANCES ?

PLANNING DES MESURES MISES EN OEUVRE

2021

2022

2023

2024

Voies réservées aux TC sur l'A83

Voies d'entrecroisement

Tourne-à-droite St Herblain

Expérimentation Covoiturage

Amélioration du jalonnement des P+r

Outil d'exploitation intergestionnaire

Nouveaux équipements dynamique

PLAN DE GESTION DU TRAFIC (PGT) pour organiser le report du trafic en cas de crise sur le périphérique nantais

Au cœur de nos déplacements, les infrastructures routières concentrent régulièrement des situations de crises aux origines diverses : routière, naturelle, sociale, technologique...

Afin de faire face à des événements aléatoires impactant la circulation sur le périphérique nantais, le plan de gestion du trafic (PGT) est un **outil de gestion de crise routière** dont les objectifs sont de :

- faciliter la prise de décisions des autorités compétentes ;
- mettre en place des mesures d'exploitation appropriées et concertées ;
- coordonner les autorités et les gestionnaires routiers.

Le PGT vise à organiser le report du trafic en cas de coupure sur un des tronçons de son périmètre. Il n'a pas pour objectif de diminuer la congestion du trafic existant.

Composé d'un volet technique et d'un volet organisationnel, le PGT du périphérique nantais est un outil « local ». Il est le fruit d'une concertation, sous la coordination de l'État, entre les gestionnaires de réseaux routiers, les communes traversées, les forces de l'ordre et les services de secours. Ce plan s'intègre ainsi dans les documents existants ou en cours d'élaboration, tels que le Schéma directeur d'agglomération de gestion du trafic (SDAGT).

Le périmètre d'application du PGT concerne le périphérique nantais (N844, A11, A811, A82, A844, N444 et A83) mais s'étend aussi à des portions de voies structurantes reliées au périphérique (RN137, RN165, RN249, RD723 et VM85).

L'élaboration du PGT a débuté en juin 2021 et sa conception doit se poursuivre jusqu'en **décembre 2022**.



**PRÉFET
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

CAMPAGNE DE MESURES ACCOUSTIQUES

dans le cadre de l'observatoire du bruit du périphérique nantais

Commencé dans les années 70, le périphérique a été bouclé fin 1994. Rapidement les riverains de l'infrastructure ont manifesté leur mécontentement face à cette nouvelle source de nuisance.

Initialement limitée à 110 km/h, la vitesse fut ramenée à 90 km/h en 1998 et un observatoire du bruit fut créé avec comme objectif d'assurer la protection de la population des effets nuisibles de l'exposition au bruit et de mesurer l'empreinte sonore de l'infrastructure.

Pour prendre en compte l'évolution du trafic du périphérique nantais, trois campagnes de mesurage de bruit ont eu lieu en 2000-2001, en 2006-2007 et en 2013-2014.

Ces campagnes ont été effectuées en référence à un cahier des charges établi en conformité avec la réglementation en vigueur. Les points de mesures ont été définis et choisis en concertation avec les différents maîtres d'ouvrage, les élus et les associations de riverains.

En prévision d'une nouvelle campagne de mesures, une réunion de lancement a été organisée le vendredi 10 septembre 2021 en préfecture et a réuni les collectivités, les associations de riverains, les gestionnaires et les services de l'État. Le protocole de mesure ainsi que les points de mesures, dont 5 nouveaux, ont été validés.

Le recrutement d'un bureau d'étude est en cours. Les mesures devraient être réalisées au cours du 1er semestre 2022, pour une restitution des résultats à la rentrée 2022.

Nantes, 14 octobre 2021,

VOIES RÉSERVÉES AU COVOITURAGE ET AUX TRANSPORTS EN COMMUN : outre le périphérique, d'autres projets sont en cours

En lien avec le périphérique, plusieurs projets sont menés par Nantes Métropole et ses partenaires pour s'articuler avec les objectifs du Plan de Déplacements Urbains 2018-2027, horizon 2030. L'ambition du PDU de « faire de la voiture le transport collectif de demain » se traduit par un objectif d'une voiture sur deux partagée au lieu d'un peu plus d'une voiture sur quatre aujourd'hui.

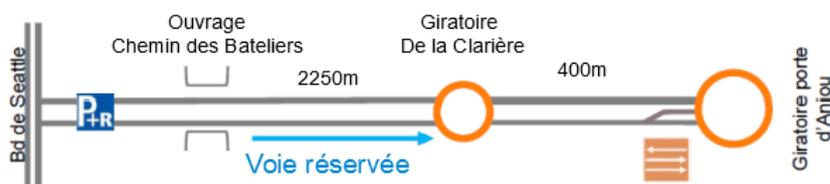
Afin d'accompagner ce changement de pratique, la métropole mène avec le Département de Loire Atlantique une étude de faisabilité sur des voies réservées au covoiturage sur différentes pénétrantes de l'agglomération se connectant au périphérique, et prévoit dans ce cadre d'expérimenter prochainement sur son réseau des aménagements en faveur du covoiturage et des transports collectifs.

La future voie dédiée au covoiturage sur le boulevard de la Prairie de Mauves

Ce projet, voté au Bureau Métropolitain du 20 novembre 2020, prévoit la création d'une future voie de 2,2 km réservée au covoiturage sur la file de droite dans le sens sortant depuis Nantes vers le périphérique. La voie

dans le sens entrant restera inchangée. La voie créée sera réservée aux véhicules transportant deux personnes et plus (y compris le conducteur), en plus des véhicules de secours et transports collectifs. Une signalisation sera mise en place pour que les usagers puissent repérer la voie. Les études réalisées montrent que l'aménagement proposé permettra de réduire significativement le temps de parcours pour les covoitureurs entre le boulevard de Seattle et la Porte d'Anjou en période de congestion.

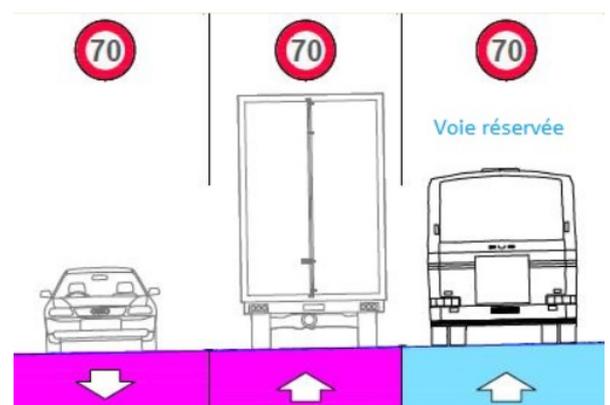
Principe d'implantation de la voie réservée pour l'aménagement expérimental 2021 sur le boulevard de la Prairie de Mauves



Une évaluation de cette expérimentation est prévue pour mesurer la pertinence du projet et le cas échéant la pérennisation de la voie. Une demande d'autorisation préalable d'expérimentation a été déposée par Nantes Métropole auprès des services de l'État.

Des études en cours pour une voie réservée aux transports collectifs sur le boulevard de Vendée

Nantes Métropole étudie également la création d'une voie réservée aux transports collectifs (VRTC) sur la voie de droite en sens entrant entre l'échangeur des Sorinières et le giratoire des Bourdonnières (axe de 800 mètres). Le projet prévoit le maintien des deux sens de circulation pour tous les véhicules, comme c'est le cas actuellement, la troisième voie pouvant être créée sur le zébra central existant. L'objectif est une mise en service en 2022, au même moment que l'aménagement de la VRTC sur l'A83, mené par la DIRO. Cette voie permettra de conforter le gain de temps et la régularité des lignes de transport en commun Aléop en provenance de l'A83 jusqu'au parc-relais des Bourdonnières. Enfin, l'aménagement pourrait intégrer une évolution possible vers un usage réservé au covoiturage, à plus long terme.



Communiqué de presse

Nantes, le 14 octobre 2021

DÉPARTEMENT DE LOIRE-ATLANTIQUE

Hôtel du Département
3, quai Ceineray
CS 94109 – 44041 Nantes cedex 1
loire-atlantique.fr

CONTACTS PRESSE :

service.presse@loire-atlantique.fr – 02 40 99 11 13
Laurence Corgnet : 02 40 99 17 45
Anaïs Hubert : 02 40 99 09 61
Gweltas Morice : 02 40 99 16 68

Loire
Atlantique

Le Ministère de la Transition Écologique a retenu le projet
du Département prévu sur deux axes encombrés

LE DÉPARTEMENT LAURÉAT POUR SES VOIES RÉSERVÉES AUX TRANSPORTS COLLECTIFS ET AUX COVOITUREURS

Le Département de Loire-Atlantique, qui entretient et modernise 4 300 kilomètres de routes départementales, conduit depuis 2019 un plan d'actions intitulé « Engagement départemental pour des déplacements partagés, sécurisés et durables ».

Celui-ci traduit les 11 engagements pris par le Département à l'issue de sa démarche « Inventons la route de demain » menée en 2018.

Le programme opérationnel se décline en **25 actions structurantes** et **une centaine de mesures concrètes** autour de **deux priorités** :

- Le **renforcement de la sécurité routière** par le **partage de la route** et le **changement de comportement**.
- La **maîtrise de l'artificialisation des sols** dans la construction routière et la préfiguration d'un **système de qualification environnementale**.

« Le partage de la route constitue l'un des axes forts de l'engagement départemental, souligne **Freddy Hervochon**, vice-président du Département aux mobilités. Le Département se réjouit donc d'avoir été retenu par le ministère de la Transition écologique pour l'expérimentation de voies réservées aux transports collectifs et aux covoitureurs sur la RD 178 et la RD 723, deux itinéraires majeurs assurant la liaison entre le sud Loire et la métropole nantaise mais particulièrement chargés. Il nous semble important de favoriser les déplacements de celles et ceux qui s'inscrivent dans une démarche collective vertueuse. »

La route partagée, axe fort de l'engagement départemental

Dans le cadre de son action pour la « route partagée », le **Département de Loire-Atlantique développe, sécurise et encourage notamment le covoiturage** à travers une véritable politique d'incitation à la pratique qui prend plusieurs formes :

- Le **développement d'un réseau d'aires de covoiturage**. Il s'agit à la fois d'aménager des parkings à proximité immédiate du réseau routier et de signaler des parkings existants (publics ou privés) pouvant accueillir une pratique de covoiturage sans conflits d'usage. Ces aires de covoiturage permettent souvent d'organiser des pratiques déjà existantes, mais surtout d'accompagner les covoitureurs, car il est parfois compliqué de covoiturer depuis son domicile. Le Département a déjà labellisé plus de 250 aires en Loire-Atlantique.

- **Le développement d'aires multimodales.** Il s'agit de compléter le maillage actuel des aires de covoiturage en aménageant des parkings de plus grande capacité (P+R covoiturage), principalement en seconde couronne de la métropole nantaise, pour favoriser la multimodalité avec une convergence des différents modes (transports collectifs, vélos, covoiturage), pour diminuer la pratique de l'autosolisme. Une quinzaine d'aires sont prévus à terme avec un premier aménagement qui a été mis en service à l'été 2021 à Héric.
- **Un site internet pour la mise en relation des candidats au covoiturage.** Le Département s'est associé avec sept autres collectivités pour mettre gratuitement les utilisateurs en relation à travers un service de covoiturage régulier et solidaire déployé à l'échelle interrégionale : ouestgo.fr

Pour les années à venir, l'objectif du Département reste d'augmenter le covoiturage régulier (courte distance), le covoiturage « spontané » (en expérimentant, par exemple, des points stop) et d'œuvrer pour un changement de comportement des usagers du réseau routier en favorisant et en valorisant la mobilité partagée.

Des voies réservées aménagées sur deux itinéraires chargés

La Loire-Atlantique fait partie des deux Départements lauréats de l'appel à projets lancé par le ministère de la Transition écologique. Il avait présenté un dossier concernant l'aménagement de voies réservées aux transports collectifs et aux covoitureurs pour chacun des deux axes d'accès à la métropole nantaise.

Au préalable, une étude conjointe a été menée avec Nantes Métropole pour préparer l'expérimentation de voies réservées aux transports collectifs et au covoiturage sur quatre pénétrantes de l'agglomération nantaise, dont deux routes départementales :

- **Axe RD 723 / route de Pornic** : voie réservée depuis Bouaye dans le sens Pornic -> Nantes. sur une longueur de 5,3 km sur la RD 723, entre la jonction avec la RD 751 et l'échangeur du périphérique (porte de Bouguenais). Les travaux sont programmés à partir de 2025 pour un coût global estimé, à ce stade des études, à 9,3 M€.
- **Axe RD 178 / A 83 / boulevard de Vendée** : voie réservée depuis Vias dans le sens Pont-Saint-Martin -> Nantes sur une longueur de 4,8 km entre l'échangeur de Vias et l'A83. Les travaux sont également programmés à partir de 2025 pour un coût global estimé à 7,6 M€.

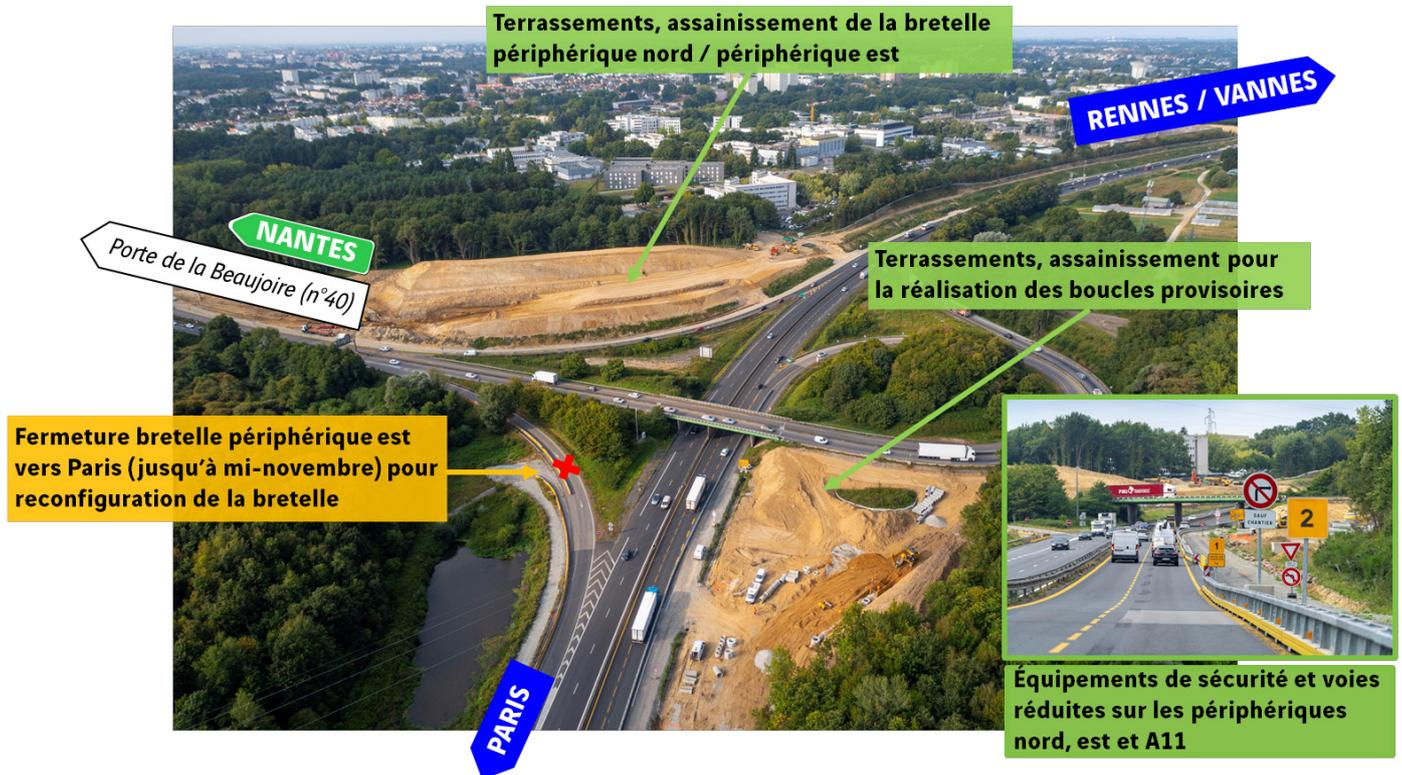
L'objectif est à la fois de faire gagner du temps de trajet aux personnes qui empruntent les transports en commun ou qui covoiturent, mais aussi d'inciter les automobilistes à ne pas voyager seuls dans leur voiture. Cela se traduirait par une diminution du nombre de véhicules sur la route et, par la même occasion, à une réduction des émissions de gaz à effet de serre.

L'aménagement de P+R covoiturage en amont de ces voies réservées est également prévu pour offrir un dispositif global aux covoitureurs.

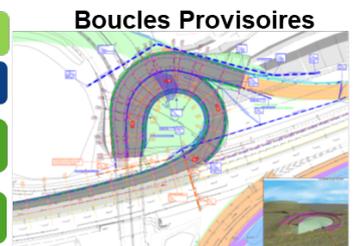
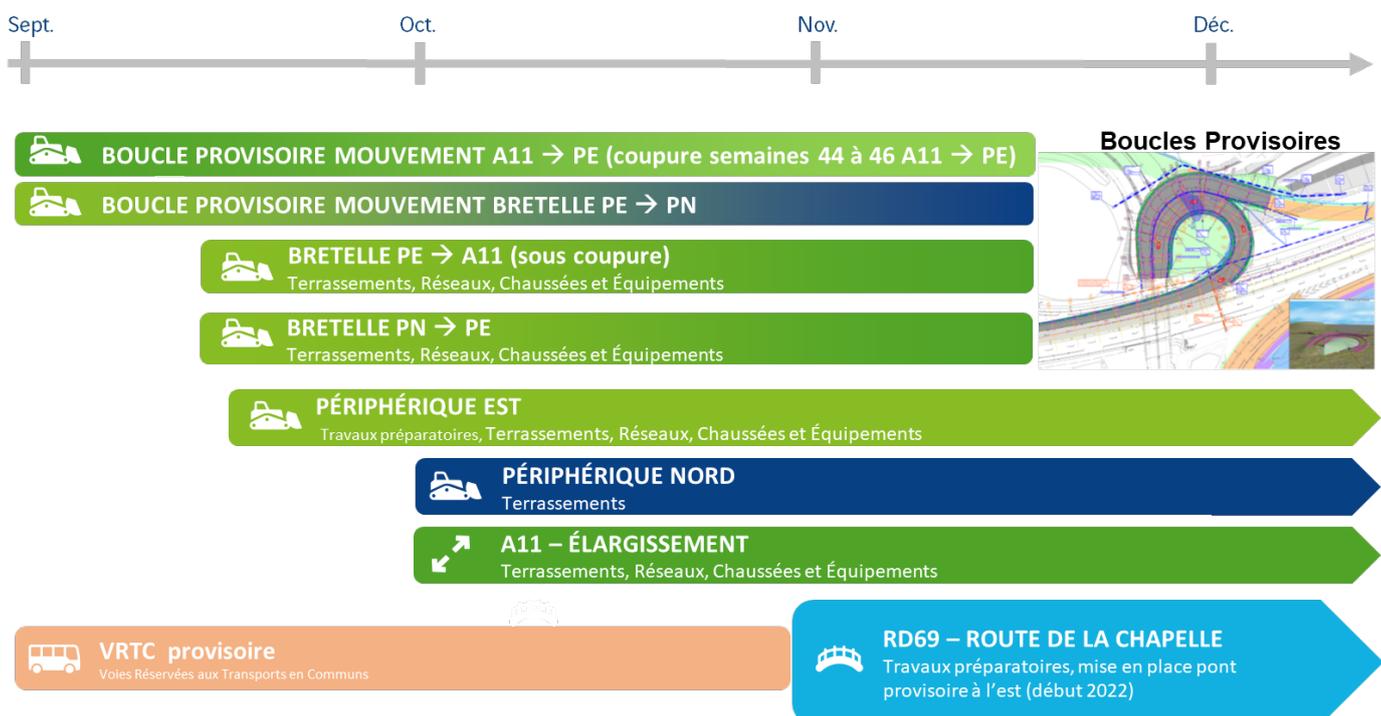
AMÉNAGEMENT DE LA PORTE DE GESVRES



Le point sur les travaux



Calendrier 2021



Le Chaucidou



Le chaucidou pour « Chaussées à Circulation Douce » est en service depuis le 24 septembre. Il s'agit d'un aménagement cyclable sur 3 km entre la commune de La Chapelle-sur-Erdre, rue du Château d'eau et le quartier Gesvrine. Réalisé en partenariat avec Nantes Métropole, cette solution constitue une solution alternative pour les trajets du quotidien.



La voie verte



L'opération comprend la création d'une voie verte de 4 m qui sera aménagée sur le pont de la route de La Chapelle-sur-Erdre. Un aménagement complémentaire est prévu par Nantes Métropole de part et d'autre du pont.

La VRTC



Pendant les travaux, une voie réservée aux transports en commun est créée entre les échangeurs Gachet (n°24) et La Chapelle (n°25) sur l'A11. Conjugué à l'augmentation de la fréquence de la ligne E5 (un passage toutes les 10 mn), cet aménagement, permettant aux bus d'éviter les ralentissements, garantit un temps de parcours incitatif aux usagers de la ligne Carquefou -> Fac de droit.