



DREAL PAYS DE LOIRE

RN844 - ETUDE DU COMPLEXE DE BELLEVUE SUR LE PERIPHERIQUE NANTAIS

ETUDE D'OPPORTUNITE PHASE 2

ETUDES PREALABLES A LA DUP

DOSSIER DES ETUDES D'OPPORTUNITE DE PHASE 2

2. Contexte général de l'opération
2.1 et 2.2 Présentations

Groupement Arcadis - SCE

Emetteur	Phase / cat	Réf	Type	Indice	Statut
AFR	EP	01 100	RPT	A01	
Réf Aff. Arcadis / 17-000629		AFR-EP-01100-RPT-A01-Contexte-general-operation.docx			



Emetteur Arcadis
Réf affaire Emetteur 17-000629
Chef de Projet Mickaël GIRET
Auteur principal D MEDARD
Nombre total de pages 7

Indice	Date	Objet de l'édition/révision	Etabli par	Vérfifié par	Approuvé par
A01	19/03/2021	Première diffusion	DAM	MGT	MGT

Il est de la responsabilité du destinataire de ce document de détruire l'édition périmée ou de l'annoter « Edition périmée ».

Document protégé, propriété exclusive d'ARCADIS ESG.
Ne peut être utilisé ou communiqué à des tiers à des fins autres que l'objet de l'étude commandée.

Table des Matières

1 PRESENTATION DU PLAN « PARTI D'AMENAGEMENT » DU PROJET ET DES OBJECTIFS DE L'OPERATION	6
1.1 Plan « parti d'aménagement » du projet	6
1.2 Objectifs de l'opération	6
2 PRESENTATION ET JUSTIFICATION DE LA ZONE D'ETUDE	7

Liste des tableaux

Aucune entrée de table d'illustration n'a été trouvée.

Liste des figures

Aucune entrée de table d'illustration n'a été trouvée.

Liste des photos

Aucune entrée de table d'illustration n'a été trouvée.

ABREVIATIONS DE TERMES TECHNIQUES ET SIGLES UTILISES

Nota : Par convention, nous appellerons dans la suite du texte :

B

BAU : Bande d'Arrêt d'Urgence

BDD : Bande Dérasée de Droite

BDG : Bande Dérasée de Gauche

BM : Bassin Multifonction

D

Da : Distance d'arrêt

DBA : Double Glissière en Béton Adhérent

DR : Dispositif de Retenue

G

GBA : Glissière en Béton Adhérent

H

HPM : Heure Pointe Matin

HPS : Heure Pointe Soir

I

ITPC : Interruption de Terre-Plein Central

M

MES : Matières En Suspension

N

N_{PV} : Niveau de Performance de Visibilité

O

OA : Ouvrage d'Art

OANC : Ouvrage d'Art Non Courant

OH : Ouvrage Hydraulique

P

PAU : Poste d'Appel d'Urgence

PHE : Plus Hautes Eaux

PI : Passage Inférieur

PICF : Passage Inférieur à Cadre Fermé

PIPO : Passage Inférieur à Portique Ouvert

PL : Poids Lourd

PMV : Panneau à Messages Variables

PPHM : Portiques, Potences et Haut Mâts

PRAD : Ponts à poutres Préfabriquées précontraintes par Adhérence

PS : Passage Supérieur

PT : Profil en Travers

Q

Qae : Débit d'accueil de la voie de droite, au droit d'une entrée

R

RAU : Réseau d'Appel d'Urgence

RD : Route Départementale

RN : Route Nationale

S

SC : Section Courante

SIG : Système d'Information Géographique

SMV : Séparateurs Modulaires de Voies

T

TPC : Terre-Plein Central

TPL : Terre-Plein Latéral

U

UVP : Unité Véhicule Particulier

V

VL : Véhicule Léger

VLA : Vitesse Limite Autorisée

ABREVIATIONS DE TERMES ADMINISTRATIFS ET SIGLES UTILISES

A

APOA : Avant-Projet Ouvrage d'Art

ARP : Aménagement des Routes Principales

AVP : Avant-Projet

C

CD : Conseil Départemental

CEREMA : Centre d'Etudes et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement

D

DDTM : Direction Départementale des Territoires et de la Mer

DIRO : Direction Interdépartementale des Routes Ouest

DM : Décision Ministérielle

DREAL : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

DUP : Déclaration d'Utilité Publique

I

ICTAAL : Instructions sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Autoroutes de Liaison

ICTAVRU : Instructions sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Voies Rapides Urbaines

IISR : Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière

P

PLU : Plan Local d'Urbanisme

R

RNER : Réglementation Nationale des Equipements de la Route

S

SIROA : Service d'Ingénierie Routière et des Ouvrages d'Art

V

VSA : Voies Structurantes d'Agglomération

1 PRESENTATION DU PLAN « PARTI D'AMENAGEMENT » DU PROJET ET DES OBJECTIFS DE L'OPERATION

1.1 Plan « parti d'aménagement » du projet

Le périphérique de Nantes d'une longueur totale de 42 km a été aménagé progressivement sous diverses maîtrises d'ouvrage (État, Conseil Général, agglomération de Nantes entre 1972 et 1994). Le périphérique Nantais dans son ensemble a été classé dans le réseau routier national structurant à compter du 1er 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 Loire Atlantique. Le périphérique est ainsi actuellement exploité par la Direction Interdépartementale des Routes (DIR) Ouest à l'exception de la section comprise entre les portes de Gesvres et de Rennes, concédée et exploitée par Cofiroute.

L'aménagement de la voie sous diverses maîtrises d'ouvrage a conduit à des caractéristiques relativement hétérogènes sur l'ensemble du linéaire du périphérique. Un certain nombre d'études ou de travaux ont été engagés pour répondre à des problématiques localisées. Il n'existait cependant pas de vision globale d'aménagement du périphérique permettant une hiérarchisation des interventions, ce qui apparaît aujourd'hui comme un préalable à tout aménagement ponctuel.

Dans cet esprit, un accord entre le préfet de la Région Pays de la Loire et les collectivités locales (Région des Pays de la Loire, Conseil général de Loire-Atlantique et Nantes Métropole) s'est traduit par un protocole financier sur les investissements à réaliser sur le périphérique nantais dans le cadre du PDMI 2010 – 2015, puis du CPER 2015 – 2020. Cet accord prévoyait notamment la réalisation d'une étude globale de définition du parti d'aménagement du périphérique de Nantes à l'horizon 2035.

Après la réalisation de cette étude du parti d'aménagement du périphérique de Nantes à long terme et la définition de 4 scénarii d'aménagement, la DREAL Pays de la Loire a lancé la concertation auprès du public qui a été menée du 2 mai au 3 juin 2016. Celle-ci a permis à l'État et à ses partenaires de définir les aménagements à réaliser à l'horizon 2035 ainsi que leur hiérarchisation dans l'objectif de résoudre les difficultés de fonctionnement de l'infrastructure à court, moyen et long termes. **Le bilan de la concertation et la proposition locale de parti d'aménagement ont été validés par décision ministérielle le 18 octobre 2016.**

Les scénarios étudiés dans le cadre du parti d'aménagement ont porté sur :

- une requalification environnementale de l'ensemble de l'anneau,
- une gestion et une exploitation dynamique du trafic,
- des améliorations structurelles du réseau routier.

La variante retenue à l'issue de la concertation est la variante D qui est composée des éléments suivants pour le périphérique de Nantes :

- Aménagement de Cheviré par VAE (Voie Auxiliaire d'Entrecroisement),
- Aménagement du complexe de Bellevue par élargissement de l'ouvrage,
- Mise en place des mesures associées aux 2 franchissements :
 - Régulation d'accès en amont de Cheviré (intérieur et extérieur) qui sera supprimée lors de la mise en service de la VAE,
 - Régulation dynamique et sectorisée des vitesses,
 - Gestion dynamique de l'interdiction de doubler pour les poids-lourds,
 - VAE sur le périphérique intérieur : Carquefou - Sainte-Luce ; Sainte-Luce – Anjou ; Retz - Grand-Lieu ; Grand-Lieu – Bouguenais ; Estuaire - Saint-Herblain ; Saint-Herblain – Atlantis,
 - VAE sur le périphérique extérieur : Atlantis - Saint-Herblain ; Saint-Herblain - Estuaire

- Aménagement des portes de Saint-Herblain, Armor, Sorinières, La Chapelle, Rennes,
- Environnement : 45 pistes d'actions ont été étudiées dans le cadre de la mise à niveau environnementale du périphérique nantais. Elles sont en lien avec l'amélioration des systèmes d'assainissement de la plateforme routière (16 mesures), le maintien, l'amélioration ou la création de continuités écologiques (8 mesures), le risque de fermeture du périphérique nantais lié aux inondations (1 mesure), la perméabilité du périphérique pour les modes doux (18 mesures) et la protection des bâtiments exposés à des niveaux sonores dépassant les seuils de définition d'un Point Noir du Bruit (2 mesures).

1.2 Objectifs de l'opération

Les aménagements à réaliser en priorité sont ceux des deux franchissements de Loire de Bellevue et de Cheviré, qui représentent les points de congestion les plus marqués aux heures de pointe du matin et du soir.

Le présent dossier porte sur la réalisation des études d'opportunité de phase 2 et sur les études préalables à l'aménagement du complexe de Bellevue, suivant la commande de la décision ministérielle du 18 octobre 2016.

Les études préalables à l'aménagement du complexe de Bellevue sur le périphérique Nantais portent sur :

- l'aménagement d'une voie auxiliaire d'entrecroisement (VAE) entre les portes d'Anjou et du Vignoble avec réalisation de bretelles directes d'accès au périphérique intérieur depuis le boulevard de la prairie de Mauves et l'A811,
- l'aménagement de voies auxiliaires d'entrecroisement (VAE) sur le périphérique intérieur entre les portes de Carquefou et d'Anjou,
- l'amélioration de la capacité de la bretelle de sortie intérieure en créant une bretelle à deux voies, au niveau de la porte du Vignoble,
- des recherches d'amélioration des conditions d'accès au périphérique depuis la RN249.

L'objectif de l'aménagement est de résoudre les difficultés de fonctionnement de l'infrastructure à court, moyen et long termes, en particulier aux heures de pointe.

2 PRESENTATION ET JUSTIFICATION DE LA ZONE D'ETUDE

Les périmètres d'étude sont spécifiques à chaque thématique (socio-économie, trafic environnement, géométrie).

La présentation et la justification de la zone d'étude de chaque thématique sont définies dans l'état initial propre à ces thématiques.