

1 - Genèse et périmètre du projet

Aménagement antérieur du système d'échanges de Bellevue

L'objectif principal des derniers aménagements du complexe de Bellevue au début des années 2000, était d'assurer la continuité à 2x2 voies du périphérique nantais (« priorité à l'anneau »).

En 2002, un programme de travaux était lancé. Il portait sur le branchement direct de l'A811 sur la porte d'Anjou et de la RN249 sur la porte du Vignoble, l'amélioration des liaisons des communes de Sainte-Luce-sur-Loire et de Basse-Goulaine au périphérique, et enfin la mise en place d'une continuité cyclable. Les travaux se sont achevés en 2006.

Parti d'Aménagement du Périphérique Nantais (PAPN)

Lors de la concertation publique sur le parti d'aménagement du périphérique nantais, menée du 2 mai au 3 juin 2016, quatre variantes ont été soumises à l'avis des acteurs locaux et de la population.

Il est ressorti de cette concertation que la variante D était privilégiée. Cette dernière a été validée dans le cadre du comité de pilotage du périphérique nantais du 7 juin 2016.

La variante D, estimée à 213 M€ à l'époque, est la variante la plus ambitieuse. Les opérations la constituant sont hiérarchisées de la façon suivante :

- **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 des pistes environnementales élevées relatives aux continuités écologiques ;
- **priorité 3** : aménagement des portes de Rennes et de La Chapelle, régulation sectorisée dynamique des vitesses et d'interdiction de doubler des poids-lourd et mise hors d'eau du périphérique est.

Les études du complexe de Bellevue (priorité 1) s'inscrivent dans la continuité de la concertation sur le périphérique nantais de 2016.

Le périmètre du complexe de Bellevue s'étend de la porte de Carquefou à la porte du Vignoble sur le périphérique, et intercepte l'A811, le boulevard de la prairie de Mauves et la RN249. Le projet prend en compte le franchissement de la Loire à Bellevue.

Les aménagements des autres portes (Sorinières, Armor, Rennes et La Chapelle) figurent dans les priorités 2 et 3 de la variante D retenue à l'issue de la concertation de 2016.

2 – Augmentation de l'offre de circulation sur le périphérique nantais

L'aménagement du périphérique nantais à 2x3 voies ou dans un grand contournement de Nantes ne font pas partie des options à l'étude, compte tenu des impacts considérables (techniques, environnementaux, financiers) de tels projets.

Des projets sont cependant mis en œuvre pour limiter les congestions récurrentes sur le périphérique nantais :

> Voies d'entrecroisement

Périphérique Nord entre les portes d'Orvault et de Rennes (mis en service en juillet 2020)

Périphérique Ouest (intérieur) entre les portes de l'Estuaire et Saint-Herblain et entre les portes de Saint-Herblain et Atlantis (2023)

> Voies de tourne-à-droite (shunt)

Périphérique Ouest (extérieur) porte d'Armor (2020)

Périphérique Ouest (intérieur) porte de Saint-Herblain (2023)

3 – Nouveaux franchissements de Loire

La Région des Pays de la Loire mène une étude exploratoire sur un nouveau franchissement de Loire, côté Ouest dont les résultats seront connus en 2022.

La réalisation d'un nouveau franchissement aurait un impact sur le trafic du pont de Bellevue compris entre 500 et 1000 veh/jour à l'horizon 2035 soit au maximum 0,8 % du trafic. L'effet est ainsi négligeable et un tel aménagement ne permettrait pas de supprimer l'intérêt de l'aménagement du complexe de Bellevue.

La part du trafic de transit sur le périphérique de Nantes est faible au regard du trafic local et d'échange.

L'aménagement d'autres franchissements de Loire (ponts de Mauves et Thouaré par exemple) n'apporterait qu'une réponse résiduelle aux problèmes de congestion observés sur le périphérique nantais. De plus, ces franchissements de Loire relève de la compétence du Département et nécessiterait l'aménagement de nouvelles infrastructures routières, dont les impacts techniques, environnementaux et financiers seraient considérables.

Autres modes de franchissement de la Loire

L'étude d'autres modes de transport pour franchir la Loire (téléphérique, monorail, bac de Loire...) n'entre pas dans le champ de compétences de l'État, maître d'ouvrage du réseau routier national.

4 – Aménagement sur place

Le projet du complexe de Bellevue est un « aménagement sur place » : il augmente l'offre de circulation, quelles que soient les variantes, par la création d'un nouvel ouvrage de franchissement de la Loire. Une voie d'entrecroisement ou une 3^e voie de circulation sera également créée en périphérique intérieur entre les portes de Sainte-Luce et d'Anjou.

Les résultats de l'étude de modélisation de trafic montrent des gains de fluidité significatifs en périphérique intérieur et les conditions de circulation devraient nettement s'améliorer.