



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

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement**

Service intermodalité, aménagement et logement
Division maîtrise d'ouvrage
Affaire suivie par : Thomas PELE
thomas.pele@developpement-durable.gouv.fr
Réf : M23EF137_COPI2023

Nantes, le 13 juin 2023

**Périphérique Nantais
Comité de pilotage du 6 juin 2023**

Participants :	<p><u>Préfecture de région</u> M. Pascal OTHEGUY, secrétaire général de la préfecture de Loire Atlantique M. Matthieu REUNAVOT, chargé de mission transport mobilités Mme Christine LEDUC, chargée du suivi des sujets urbanisme, environnement, logement</p> <p><u>Région des Pays de la Loire :</u> M. Julien BAINVEL, conseiller régional M. Jean-Roger BOUDAUD, responsable du pôle transports et infrastructures</p> <p><u>Département de Loire-Atlantique :</u> M. Freddy HERVOCHON, vice-président mobilités M. Guillaume LE DENMAT, adjoint au directeur des déplacements</p> <p><u>Nantes Métropole :</u> M. Bertrand AFFILE, vice-président chargé de la stratégie de mobilité et des déplacements M. Michel LUCAS, vice-président chargé de la voirie M. Brice GALLAIS, directeur des investissements et de la circulation Mme Anne-Charlotte DAVID, chargée de projets mobilités</p> <p><u>Vinci Autoroute :</u> M. Eric BON, chef de service échangeur</p> <p><u>DIRO :</u> M. Arnaud GAUTHIER, directeur adjoint M. Lionel LILAS, chef du service mobilité trafic M. Raphaël CHATEAU, chef de projet gestion dynamique de trafic</p> <p><u>DDTM44 :</u> M. Mathieu BATARD, directeur</p> <p><u>DREAL :</u> M. David GOUTX, directeur adjoint Mme Manuelle SEIGNEUR, cheffe du service intermodalité aménagement logement M. Thomas PELE, chef de la division maîtrise d'ouvrage M. Eric FLOCH, responsable d'opérations routières Mme Léa LUDECKE, chargée du développement des mobilités propres</p>
-----------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Monsieur OTHEGUY ouvre la séance et présente l'ordre du jour. Un point est présenté pour validation et porte sur le bilan de la concertation et le choix de la solution retenue de l'aménagement du complexe de Bellevue. Les autres sujets sont présentés pour information.

Le diaporama de la présentation est joint au présent compte-rendu.

Opérations sous maîtrise d'ouvrage État (DREAL)

Complexe de Bellevue

M. PELE présente le bilan de la concertation publique menée par la DREAL en fin d'année 2021, les caractéristiques de la variante (2bis) proposée à la validation et les études complémentaires réalisées en 2022 sur les modes actifs et les mobilités douces.

Le coût de la variante 2bis est de 117 M€ TTC et le coût des aménagements complémentaires est de 22 M€ TTC.

M. OTHEGUY sollicite la position des partenaires du comité de pilotage sur la proposition d'aménagement du complexe de Bellevue, portée par l'État.

M. HERVOCHON se félicite de la qualité du projet et souligne en particulier la qualité de la concertation. Il relève l'attention portée aux continuités cyclables et au covoiturage et indique qu'il s'agit d'un signal fort pour le territoire. Il rappelle la politique portée par le Département de la Loire-Atlantique en faveur de la circulation à vélo et cite les aménagements réalisés sur les ponts sur la Loire à Varades, Thouaré et Mauves.

Il indique enfin que le Département de Loire-Atlantique ne finance pas ce projet.

M. BAINVEL abonde dans le sens du Département de la Loire-Atlantique sur la qualité de la concertation et la prise en compte des modes actifs et des mobilités douces. Il souligne que la Région des Pays de la Loire est la première de France en matière de covoiturage et rappelle l'effort réalisé sur le développement des lignes régulières de transport en commun.

Il indique enfin que la Région ne participera plus financièrement aux nouveaux projets routiers tant que la Politique Routière d'Intérêt Régional actuelle n'est pas finie (mise en œuvre et versements jusqu'en 2027) et qu'il s'abstient donc sur le choix de la variante.

M. AFFILE souligne à son tour la qualité de la démarche de concertation menée sur ce projet. Il se félicite de la part prise par les transports en commun qui sera de nature à améliorer la liaison entre le Sud-Est et le Nord-Est de l'agglomération. Les aménagements proposés en matière de transports en commun préservent l'avenir dans un horizon de 15 à 20 ans, les travaux lourds étant différés en l'attente de la mise en place des services. Il souligne la prise en compte des continuités cyclables et piétonnes dans le projet, même si peu de piétons utilisent à ce jour le franchissement de la Loire.

En conclusion et suite à ces échanges, M. OTHEGUY invite les partenaires à se prononcer sur le projet et le choix de la variante 2bis et des aménagements complémentaires :

M. HERVOCHON, au nom du Département de Loire-Atlantique vote favorablement.

M. BAINVEL, au nom de la Région des Pays de la Loire s'abstient.

M. AFFILE, au nom de Nantes Métropole vote favorablement.

=> la variante 2 bis et ses aménagements complémentaires sont retenus pour la poursuite des études.

En ce qui concerne le financement :

M. HERVOCHON, au nom du Département de Loire-Atlantique s'abstient.

M. BAINVEL, au nom de la Région des Pays de la Loire s'abstient.

M. AFFILE réserve la position de Nantes Métropole aux négociations à venir sur le Contrat de Plan Etat-Région (CPER).

=> le conventionnement du financement d'une première phase d'étude sera discuté dans le cadre des négociations du volet mobilités du CPER 2023-27.

Périphérique Nord

M. FLOCH présente les derniers travaux réalisés en 2022 sur l'aménagement du périphérique Nord de Nantes, entre les portes de Rennes et Orvault.

Schéma Directeur d'Agglomération de Gestion de Trafic – SDAGT (DIRO)

Voies d'entrecroisement au nord du pont de Cheviré

Monsieur GAUTHIER présente les aménagements de quatre voies d'entrecroisement au nord du pont de Cheviré :

- en sens intérieur d'une part, entre les portes de l'Estuaire et de Saint-Herblain et entre les portes de Saint-Herblain et d'Atlantis ;
- en sens extérieur d'autre part, entre les portes d'Atlantis et de Saint-Herblain et entre les portes de Saint-Herblain et de l'Estuaire.

Une concertation préalable a été effectuée au lancement des études pour les quatre projets d'aménagement au nord du pont, en décembre 2021. Une enquête publique sera réalisée en décembre 2023 pour ces voies d'entrecroisement. Les travaux des voies en sens intérieur sont prévus au dernier trimestre 2024.

Aménagements mixtes – voies réservées aux transports en commun (VRTC) et voies d'entrecroisement et desserte aéroport au sud du pont de Cheviré

Monsieur GAUTHIER présente les aménagements de VRTC et de voies d'entrecroisement au sud du pont de Cheviré :

- voies d'entrecroisement entre les portes de Retz à Grand-Lieu et entre les portes de Grand-Lieu à Bouguenais ;
- VRTC entre les portes de Grand-Lieu à Bouguenais et entre les portes de Bouguenais à Grand-Lieu.

Une concertation préalable aux projets étudiés au sud du pont de Cheviré sera lancée en octobre 2023.

Monsieur GAUTHIER signale que le financement initial du SDAGT ne permettait pas la réalisation de l'ensemble des aménagements au nord et au sud du pont de Cheviré.

Le montant permettant de mettre en œuvre l'ensemble des mesures a été réévalué à 28,9 M€. Les 8,1 M€ nécessaires à la réalisation de la totalité des mesures devront faire l'objet d'un financement complémentaire.

Evolution de la voie réservée aux transports en commun (VRTC) sur A83 vers une voie réservée au covoiturage (VR2+)

Monsieur LILAS dresse tout d'abord un premier bilan du fonctionnement de la VRTC sur A83 :

- la régularité des cars Aléop (de + ou – 30mn à + ou – 3 mn),
- l'attractivité des TC (augmentation significative du nombre de passagers, renforcement d'une ligne),
- le temps de parcours (gain moyen estimé de 6 mn),
- pas d'impact sur les autres voies circulées,
- pas d'accidentologie corporelle,
- vitesse limitée à 70 km/h.

Monsieur LILAS présente ensuite le projet d'ouverture de la VRTC de l'A83 à titre expérimental aux « covoitureurs » (véhicules avec au moins 2 personnes à bord) d'ici fin septembre 2023, pour une durée d'un an. Ce projet s'inscrit dans le cadre de la loi « climat et résilience qui permet d'expérimenter des VR2+ sur les routes nationales à 2x2 voies pour favoriser la circulation de véhicules transportant plusieurs personnes lors de congestions.

L'objectif recherché est de partager le gain de temps et de régularité dont bénéficient les transports en commun avec les covoitureurs.

La vitesse sera limitée à 50 km/h sur la VR2+ (contre 70km/h sur la VRTC actuellement) mais davantage de véhicules y circuleront. Les limitations de vitesse sur les autres voies ne seront pas modifiées.

Une signalisation indiquera les usagers autorisés à emprunter la VR2+ :

- les usagers étant au moins 2 dans le véhicule,
- les transports en commun,
- les véhicules de secours et d'intervention,

- les taxis, VSL, véhicules à faible émission, s'il y a au moins deux personnes à bord.

MM. HERVOCHON et AFFILE s'interrogent sur la composition du panneau de signalisation notamment sur les mentions qui sont barrées, et en particulier celle relative aux « TAXIS ». Ils relèvent que le panneau de signalisation sur A83 n'est pas cohérent avec ceux installés sur le boulevard de la Vendée et de la prairie de Mauves (ndlr : voir supra), qui autorisent la circulation des taxis, même à vide.

M. GAUTHIER indique que le dispositif de signalisation s'inscrit dans un cadre expérimental devant faire l'objet d'une autorisation nationale. Ce sujet fait partie des points de validation et fera l'objet d'une communication adaptée.

M. OTHEGUY évoque la nécessité de mettre en place une signalisation cohérente, homogène et lisible sur tous les projets de VR2+ de l'agglomération.

M. BAINVEL s'interroge sur le risque d'altération du gain de temps et de régularité obtenu par les transports en commun, par l'ouverture de la VRTC aux covoitureurs. Il considère aussi que l'efficacité de l'expérimentation repose sur la mise en œuvre d'un dispositif de contrôle des usagers qui emprunteront cette voie.

M. GAUTHIER indique ce projet s'inscrit dans le cadre d'une expérimentation nationale et que la DIR Ouest réfléchit à mettre en place un dispositif de contrôle si possible du même type que celui qui va être expérimenté sur la RN137 à Noyal-Châtillons-sur-Seiche en Ille et Vilaine pour une VR2+ en entrée de Rennes. L'expérimentation fera l'objet d'une évaluation et d'un bilan établi après un an d'exploitation (septembre 2024).

Il ajoute cependant que la compétence en matière de contrôle-sanction dans le cadre de cette expérimentation revient aux communes (Les Sorinières et Vertou dans ce cas) et à la police municipale en particulier, par des agents habilités. Il précise qu'un radar pourra être installé en fin de parcours.

M. AFFILE s'interroge sur la capacité en moyens humains des communes concernées pour réaliser ce type de contrôle, et sur la prise en charge d'une compensation pour la commune.

M. HERVOCHON insiste sur la nécessité de mettre en place un contrôle sanction efficace dès la mise en service afin de crédibiliser l'aménagement.

En conclusion, les membres du comité de pilotage s'accordent pour demander au niveau national une mise en cohérence de la signalisation des VR2+ pour assurer la lisibilité auprès des usagers. Ils ajoutent qu'un dispositif de contrôle-sanction efficace devra accompagner cette expérimentation.

Projets VRTC/VR2+ (DIRO)

Monsieur GAUTHIER présente une cartographie des projets de voies réservées autour de l'agglomération nantaise, portés par l'État, Nantes Métropole, le Département de Loire-Atlantique et Vinci Autoroutes.

Opération sous maîtrise d'ouvrage Nantes Métropole

Voie réservée au covoiturage sur le boulevard de la Prairie de Mauves

Mme DAVID présente le projet d'aménagement d'une voie réservée au covoiturage (VR2+) sur le boulevard de la Prairie de Mauves dans le sens sortant (Nantes vers le périphérique Est), dont la mise en service interviendra en juin 2023.

Il s'agit d'une expérimentation d'une durée de 3 ans faisant l'objet d'une autorisation de l'État et d'une évaluation par le Cerema.

Les usagers autorisés sont les véhicules avec au moins un passager, les taxis en service, les transports en commun en service, véhicules de secours et d'intervention, mais pas les véhicules électriques.

M. OTHEGUY s'interroge sur la cohérence de la signalisation entre les différents projets de VR2+ dans l'agglomération, qui semble différente selon le milieu (urbain ou autoroutier). Il considère que cela peut

nuire à la lisibilité et la compréhension de la signalisation par l'utilisateur. Il rappelle que beaucoup de taxis font aussi du transport sanitaire.

M. AFFILE rappelle que l'enjeu est de réduire la place de la voiture et peu importe que ce soit un véhicule électrique ou non.

M. HERVOCHON regrette également que la signalisation soit différente selon le type de voirie empruntée. Il rappelle que la vocation du comité de pilotage du périphérique nantais est d'instaurer une cohérence entre les projets portés par les partenaires, et que le sujet de la signalisation des VR2+ doit être traité dans ce cadre.

En conclusion, les membres du comité de pilotage renouvellent leur demande de mise en cohérence de la signalisation des VR2+ pour assurer la lisibilité auprès des usagers.

Opération sous maîtrise d'ouvrage Vinci autoroutes

M. BON présente l'avancement des travaux d'aménagement de la porte de Gesvres qui ont démarré en février 2021 et devraient s'achever au premier trimestre 2024.

Le projet a notamment fait l'objet de la mise en service d'une VRTC sur l'A11 entre les échangeurs 24 et 25.

M. AFFILE félicite le maître d'ouvrage pour le respect des délais et le soin pris pour maintenir une fluidité du trafic pendant les travaux. Il se satisfait également du réemploi des déblais avec le CETEX de la Semitan.

Travaux en centralité Nantes Métropole

En fin de comité de pilotage, Brice GALLAIS attire l'attention des partenaires sur les travaux qui vont être engagés par Nantes Métropole en centralité de l'agglomération entre mi 2024 et 2026 (nouveau CHU, pont Anne de Bretagne, route de Pornic notamment). Ces travaux auront des impacts sur la circulation et nécessiteront une coordination, avec les services de l'État en particulier, sur les conditions d'utilisation du périphérique.

Conclusion

L'ordre du jour étant épuisé, M. OTHEGUY lève la séance et remercie les participants pour la qualité des présentations et des échanges.

Un prochain COPIL se tiendra en 2024 à l'issue des études de la solution retenue du complexe de Bellevue.

Une conférence de presse commune entre l'État, Nantes Métropole, la Région et le Département s'est tenue à la suite de ce comité de pilotage.