



MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER



Direction générale des infrastructures  
des transports et de la mer

La Défense, le

18 OCT. 2016

Direction des infrastructures de transport

Le secrétaire d'État chargé des transports, de la  
mer et de la pêche

Sous-direction de l'aménagement du réseau routier national

à

Bureau de l'animation et du pilotage des projets – zone nord

Monsieur le préfet de la région Pays de la Loire

Réf. : DEP2016-876  
Affaire suivie par : Louisa BADOR  
louisa.bador@developpement-durable.gouv.fr  
Tél. : 01 40 81 14 67

Direction régionale de l'environnement, de  
l'aménagement et du logement de la région Pays  
de la Loire

**Objet :** RN844 – aménagement du périphérique Nantais, complexe de Bellevue  
Validation du bilan de la concertation publique relative au parti d'aménagement du périphérique  
de Nantes et commande des études d'opportunité de phase 2 pour le complexe de Bellevue

### 1 – Objectifs de l'opération

D'une longueur de 42 kilomètres, le périphérique nantais a été aménagé progressivement, entre 1972 et 1994, sous diverses maîtrises d'ouvrage (État, conseil général de Loire-Atlantique, agglomération de Nantes), ce qui a conduit à lui donner des caractéristiques relativement hétérogènes.

Le périphérique nantais a été classé dans le réseau routier national structurant à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2006 par arrêté ministériel du 9 décembre 2005, conformément aux dispositions du Dossier de Voirie d'Agglomération, signé le 11 juillet 2005 par le président de Nantes Métropole et le Préfet de Loire-Atlantique. Il est actuellement exploité par la DIR Ouest, à l'exception de la section concédée comprise entre les portes de Gesvres et de Rennes, exploitée par Cofiroute.

Selon les sections du périphérique, le trafic moyen journalier annuel varie entre 62 000 et 100 000 véh/j.

Les différentes études menées jusqu'ici sur le périphérique ne concernaient que des sections partielles et il semblait nécessaire de disposer d'une réflexion sur la globalité de l'infrastructure. C'est dans ce cadre que vous avez piloté la réalisation d'une étude d'opportunité visant à établir un parti d'aménagement du périphérique nantais à long terme, conformément à la commande du 24 février 2011, du ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement.

Par anticipation, certaines études, jugées comme prioritaires, ont d'ores et déjà été engagées sur deux sections du périphérique :

- l'aménagement du périphérique nord entre les portes d'Orvault et de Rennes, ce projet a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique le 29 juin 2016 ;
- l'aménagement de la porte de Gesvres, études commandées par l'État à Cofiroute.

Dans le cadre des études d'opportunité du parti d'aménagement de l'ensemble du périphérique nantais, vous avez réalisé un diagnostic du fonctionnement du périphérique et des scénarios d'évolution de la demande et de l'offre de transport, et ainsi identifié les enjeux auxquels devront répondre les futurs aménagements du périphérique. Au regard de ceux-ci vous avez établi trois scénarios (requalification environnementale, amélioration du fonctionnement par des moyens de gestion dynamique du trafic, amélioration du fonctionnement par des aménagements structurels) qui vous ont permis de définir et d'analyser quatre variantes constituées d'une combinaison plus ou moins large des différentes mesures étudiées.

Ces quatre variantes ont été soumises à l'avis des acteurs locaux et de la population lors d'une concertation publique menée du 2 mai au 3 juin 2016. Il ressort de cette concertation que la variante D est privilégiée. Cette dernière a été validée dans le cadre du comité de pilotage des études du périphérique du 7 juin 2016.

La variante D, estimée à 213 M€ à ce stade des études, 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.

## **2 – Validation du bilan de la concertation et du choix de la variante**

Après la consultation du public menée du 2 mai au 3 juin 2016 dont vous m'avez transmis le bilan, je valide, par la présente, ce bilan ainsi que la variante préférentielle et la priorisation des opérations.

## **3 – Éléments commandés**

Je vous demande de réaliser les études d'opportunité de phase 2 pour l'opération du complexe de Bellevue, telles que décrites dans l'instruction technique modifiée en date du 7 juin 2016 accompagnant l'instruction gouvernementale du 29 avril 2014 relative aux modalités d'élaboration des opérations d'investissement et de gestion sur le réseau routier national.

L'aménagement du complexe de Bellevue, opération en priorité 1 de la variante D, comprend :

- l'aménagement d'une voie auxiliaire d'entrecroisement 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 sur le périphérique intérieur entre les portes de Carquefou et d'Anjou.

Une attention particulière devra être portée aux conditions d'accès au périphérique de la pénétrante RN249 depuis la porte du Vignoble.

L'objectif des études d'opportunité de phase 2 est de comparer les différentes variantes d'aménagement possibles, de préciser leur faisabilité technique et leur coût, eu égard notamment aux enjeux environnementaux du projet, et d'identifier, au travers d'une analyse multi-critères, la solution préférentielle qui aurait vocation à être portée, le cas échéant, à l'enquête publique.

Pour ces études, vous veillerez à respecter le référentiel technique VSA90.

Au regard du coût prévisionnel de cette opération, et afin d'éclairer le choix de la variante préférentielle et les décisions ultérieures qui pourront être prises sur le projet, je souhaite que l'analyse multi-critères des variantes intègre explicitement des indicateurs socio-économiques quantifiés, qui permettront de mettre en regard, d'une part, les bénéfices socio-économiques et les coûts des différentes options de tracé, et, d'autre part, d'apprécier, in fine, la rentabilité socio-économique du projet.

Un point d'arrêt sera organisé, avec l'administration centrale du ministère en charge des transports, sur la base du dossier d'études d'opportunité de phase 2 que vous aurez produit et qui lui aura été communiqué. Il permettra de confirmer le choix de la variante préférentielle d'aménagement de l'État à porter dans le cadre d'une procédure de déclaration d'utilité publique.

Vous produirez une déclaration d'intention et un dossier de concertation qui seront examinés lors du point d'arrêt précité afin d'autoriser le lancement de la procédure de participation du public en vertu des dispositions des articles L.103-2 et suivants du code de l'urbanisme.

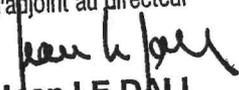
Conformément aux dispositions de l'instruction gouvernementale précitée, vous veillerez à établir et communiquer sous deux mois à la sous direction de l'aménagement du réseau routier national le Plan Qualité de l'Opération (PQO) de ce projet, définissant les modalités de son pilotage et comportant, notamment, une analyse des risques propres à celle-ci, ainsi que le plan de contrôles à mettre en place.

#### **4 – Enveloppe prévisionnelle plafond**

Je fixe le montant de l'enveloppe prévisionnelle plafond à 81 M€ TTC en euros constants (valeur novembre 2014). En cas de dépassement de ce montant, l'administration centrale devra en être informée et un point d'arrêt organisé avant que le projet ne puisse se poursuivre. Des optimisations devront être proposées, par la DREAL, pour approbation au niveau central, en lien avec l'Ingénieur Général Routes (IGR) territorialement compétent afin de respecter cette enveloppe ou, à minima, en réduire les dépassements.

Vous voudrez bien faire connaître vos besoins de crédits pour la conduite de ces études à la sous-direction de l'aménagement du réseau routier national, la tenir informée de l'état d'avancement de l'opération et la saisir le moment venu des dossiers nécessitant une levée de point d'arrêt.

Pour le Ministre et par délégation, par empêchement  
du directeur des infrastructures de transport  
l'adjoint au directeur

  
Jean LE DALL

Copie à : DGITM/DIT/MARRN/Pôle Nord-Ouest  
DIR Ouest  
DGITM/DIT/ARN 4  
DGITM/DIT/GRT

THE UNIVERSITY OF CHICAGO  
LIBRARY

1964