

### **Nouveau projet de territoire**

---

15 février 2011



**Contribution de Jean-Paul DELOUCHE, Hervé GUEVEL,  
Sandrine MOUILLE-TINGUY, Jean-Pierre BOUTIN,  
Conseillers Consultatifs de Quartier de Saint Herblain**

[jean-paul.delouche@wanadoo.fr](mailto:jean-paul.delouche@wanadoo.fr)

### **Le périphérique nantais**

#### **Contribution à la séance du 15 février avec Jean-François Retière**

La ville de Saint-Herblain est concernée par la partie ouest du périphérique, du rond point du Forum d'Orvault jusqu'au rond point du bas de Chantenay au pied des piles du pont de Cheviré.

La liste des remarques et suggestions, qui déborde un peu le cadre de la commune, émane de conseillers de quartier, elle s'appuie sur l'important travail réalisé à l'occasion des contributions et ouvrages cités en références.

#### **1) LE PERIPHERIQUE**

Imaginé et conçu il y a moins de 30 ans, longtemps retardé en raison de l'incertitude du choix du mode de franchissement de la Loire à Cheviré entre un pont et un tunnel, le coût de l'opération a eu raison des choix techniques.

Sa mise en place a été pour Nantes un véritable ballon d'oxygène où les véhicules, voitures et camions en transit ne venaient plus perturber le trafic interne.

Cependant son tracé, logique dans sa forme, n'a prévu que 2x2 voies et non, hormis le pont, 2x3 voies comme certaines grandes villes qui peuvent être comparées comme Bordeaux.

De plus, son profil présente, pour sa partie nord-Loire, au moins quatre points singuliers :

- Le pont de Cheviré qui nécessite sa fermeture dès que le vent dépasse les 90 km/H, à juste titre d'ailleurs, depuis la tempête du vendredi 8 décembre 2006 où trois camions se sont couchés en sommet de pont, jetés comme des cartes. L'un des rapporteurs était présent ce jour là, il en a gardé un souvenir traumatisant. De plus cet ouvrage est régulièrement la cause d'importants bouchons dans les sens sud/nord le matin et nord/sud le soir
- L'inondation fréquente de la chaussée par le Gesvres aux abords de la Beaujoire
- Le rétrécissement à une voie, porte de Gesvres, dans les sens Beaujoire-Rennes, qui génère d'importants ralentissements et des remontées de bouchons bien au delà de la porte de la Chapelle
- Enfin l'anomalie du rond point de la Porte d'Ar Mor qui oblige au mélange des flux, les servitudes de l'agglomération et le transit des véhicules et en particulier ceux venant du sud et repartant vers la Bretagne.

*« La Porte D'Armor est embouteillée de façon permanente, à cause du rond point d'Atlantis grand carrefour de l'Ouest de Nantes, et plus important rond point du Grand Ouest. » dit le site Internet. Avec un trafic estimé à plus de 100 000 véhicules par jour, les tronçons **nord et ouest** du périphérique sont les plus chargés ; on assiste tous les jours à des ralentissements importants aux heures de pointe aux entrées de l'agglomération et sur le périphérique.*

*Selon le magazine « Auto Plus » et le fabricant de GPS « TomTom », Nantes intra-muros serait en 2010 la ville la plus embouteillée de France avec plus de 40% de son réseau routier régulièrement ralenti ».*

Cela ne peut que s'aggraver mais je vous renvoie au chapitre sur les accès.

### **Suggestions :**

- Limiter la vitesse à 70 km/h en amont du pont (par panneau lumineux clignotant) le matin dans le sens Sud-Nord et le soir dans le sens Nord/Sud, ceci afin de fluidifier la circulation, notamment les entrées sur le périphérique. Une limitation à 2 voies sur toute la longueur du pont, dans les mêmes plages horaires, pourrait également faciliter l'écoulement du trafic car le rétrécissement de 3 à 2 voies en haut du pont n'est pas de nature à le faciliter
- Rehaussement de la chaussée entre la porte de La Chapelle et la Beaujoire
- Doublement de la voie, porte de Gesvres et dans l'attente de ces travaux importants, matérialisation par panneaux et par marquage au sol de 2 files distinctes sitôt le pont de la Beaujoire passé. L'une indiquant la direction de Rennes/Vannes l'autre la direction de Paris. Cela permettrait d'anticiper ce rétrécissement et de fluidifier la circulation
- Renforcer et crédibiliser les PMV (Panneaux à Message Variables) où les informations sont souvent en retard d'une situation et par conséquent développer des zones et circuits de délestage
- Mettre en place une protection carénée sur le coté aval du pont, qui permettrait de limiter la poussée des vents forts dominants sur les véhicules hauts et peu lestés. Voilà une belle étude pour le bassin des carènes de l'Ecole Centrale de Nantes !

## 2) LES ACCES

Dans la partie ouest de ce périphérique fleurissent et prolifèrent les zones de chalandise : le Forum, la route de Vannes et surtout Atlantis qui drainent des quantités de véhicules de consommateurs et donc de camions de livraisons. Elles rayonnent sur plusieurs régions par leurs enseignes nationales d'hypermarchés de consommation courante ou de meubles, mais aussi par des salles de spectacles telle le Zénith.

Certains jours de la semaine, cette zone grouille, comme une ruche, de quantités de clients qui essaient d'y rentrer et d'en sortir de façon anarchique. A titre d'exemple, une fiche d'étude concernant Atlantis, a été réalisée par 2 conseillers consultatifs du quartier Centre de la ville de Saint Herblain. Cette fiche montre le circuit complexe que doivent suivre les voitures et camions lorsqu'ils veulent sortir de cette zone. Outre qu'aucune indication n'est prévue pour passer de cette zone vers le nord en direction d'Angers ou Paris, le schéma des pancartes conduit inexorablement vers le rond point d'Armor car il y a de nombreuses contradictions entre le panneauage de la zone marchande et celui de NM.

### Suggestions :

- Poursuivre la réflexion sur une meilleure signalétique des pancartes mais aussi installer des PMV pour dissuader les conducteurs de s'engouffrer dans un périphérique déjà saturé à certaines heures avec des informations en temps réel
- Prolonger le tramway ou autre transport en commun bien au delà de la couronne du périphérique avec des parkings largement dimensionnés
- Terminer en urgence le bouclage du tramway du terminus Mitterrand au Sillon de Bretagne
- Elaborer et proposer un questionnaire sur la revue Nantes Métropole ou réactiver des bases de données sur la typologie des usagers qui utilisent ce périphérique afin d'en dégager le meilleur compromis.

## 3) CAS PARTICULIER DE LA PORTE D'AR MOR

Cette porte matérialisée par un immense rond-point est la source de nombreux problèmes de circulation.

Il faut tout d'abord dire que ce « carrefour » a été complètement négligé lors de son étude. Comment en effet ne pouvait-on prévoir qu'il serait vite saturé, étant à la croisée de 2 axes majeurs, le périphérique et la sortie vers la Bretagne notamment St Nazaire, deuxième ville du département en terme de population et principal pôle d'activité économique en associant Donges et Montoir ? Il aurait fallu concevoir un véritable échangeur autoroutier à cet endroit.

Malheureusement, il n'a pas été prévu ainsi à l'époque et pire, il n'est même plus possible de le configurer comme tel, tous les abords étant maintenant urbanisés. Il y a là une véritable faute collective.

Il devient urgent de trouver des solutions pour remédier à cet état de fait qui crée des situations dangereuses à certaines heures. En exemple, nous prendrons les automobilistes venant du sud et allant vers la Bretagne le matin. Ils se trouvent contraints de se ranger sur l'accotement du périphérique pour accéder au rond-point.

D'autre part, l'encombrement récurrent du rond-point incite nombre d'usagers à prendre des voies de délestage et ainsi passer au travers de zones pavillonnaires non prévues à l'origine pour accepter ce surplus de circulation.

## **Suggestions :**

- Une solution, ou du moins une alternative, serait peut-être d'indiquer la direction de Vannes à partir de la porte de St Herblain et ainsi dévier une partie du flux par le Bd Charles de Gaulle et la départementale 75
- Pour faciliter l'accès sur le rond-point, rendu extrêmement difficile à certaines heures à cause de la vitesse des voitures, il serait nécessaire de supprimer à la circulation la voie la plus à gauche comme cela a été fait, avec succès, sur le rond-point Abel Durand (Châtaigniers)

L'aéroport de Notre Dame des Landes va drainer un trafic très spécifique à vocation internationale nous dit on, un quasi troisième aéroport de Paris ! Les passagers vont-ils accepter de passer ½ heure dans l'avion et 2 heures dans un taxi pour aller à leur rendez vous ou leur hôtel. La prise en compte de cette nouvelle activité ne peut avoir pour conséquence de déverser une population supplémentaire dans ce périphérique déjà encombré. Nous craignons qu'il ne faille envisager son évolution substantielle avec un ouvrage de franchissement de la Loire ou le contournement de l'agglomération entre Nantes et Saint Nazaire

- L'ultime solution, beaucoup plus onéreuse, mais qui à terme risque d'être nécessaire, est la reprise de l'étude fonctionnelle complète de ce rond point qui prenne en compte le réaménagement du boulevard de la Baule, le flux du futur aéroport et l'attractivité Nantes / Saint-Nazaire
- Enfin, regarder la réalité en face et arrêter de penser que la voiture est condamnée à échéance de 30 ans ! et si cela était, nous aurions créé de belles artères pour faire circuler les voitures à cheval, les quad et vélo électriques ou pratiquer la marche à pied, telle que nous le faisons aujourd'hui (pour certains rédacteurs de cet article) !

## *Références :*

*PDU Nantes Métropole et Plan Vélo du 19/01/2010*

*CR n° 4 PDU Déplacements doux de Saint-Herblain du 19/01/2010*

*PDU Observations et propositions du Conseil de Développement du 16/03/ 2010*

*Contribution de J-P Delouche du 12/04/2010 : Les palpitations du périphérique*

*Contribution de G. Bourgoin du 26/04/2010 : À propos du périphérique...*

*Synthèse du Conseil de Développement du 16/06/2010 PDU 2010-2015. Objectifs et actions*

*Politique des déplacements du Pôle Loire Chézine du 22/06/2010*