



SEPTEMBRE 2006

# Le schéma routier

## Département de Loire-Atlantique



LOIRE  
ATLANTIQUE

Département solidaire

Conseil général



# Préambule

Le schéma routier, approuvé par l'assemblée départementale le 21 mars 2006, a vocation à s'inscrire dans une approche globale des déplacements et de développement durable. Celui-ci reflète notre vision du développement du réseau routier du département dans l'avenir.

Nous avons souhaité limiter l'étalement urbain et combattre le tout-voiture en cherchant à diversifier les modes de transport.

Nous avons voulu équilibrer le développement qui nécessite des infrastructures plus modernes et plus sûres et améliorer la qualité de vie des habitants de Loire-Atlantique.

## **Bernard Deniaud**

Vice-Président du Conseil général  
de Loire-Atlantique,  
en charge des routes, ports,  
voies de communication  
et bâtiments

## **Patrick Mareschal**

Président du Conseil général  
de Loire-Atlantique





# Un projet structurant pour la Loire-Atlantique

**Développement économique et démographique du département, désenclavement de certains secteurs, sécurité des utilisateurs et des riverains : le réseau routier structure et équilibre le territoire.**

Le schéma routier a vocation à s'inscrire dans une approche globale des déplacements où tous les modes de transport sont pris en compte (voitures, trains, transports collectifs, vélos, bacs de Loire, navettes fluviales...).

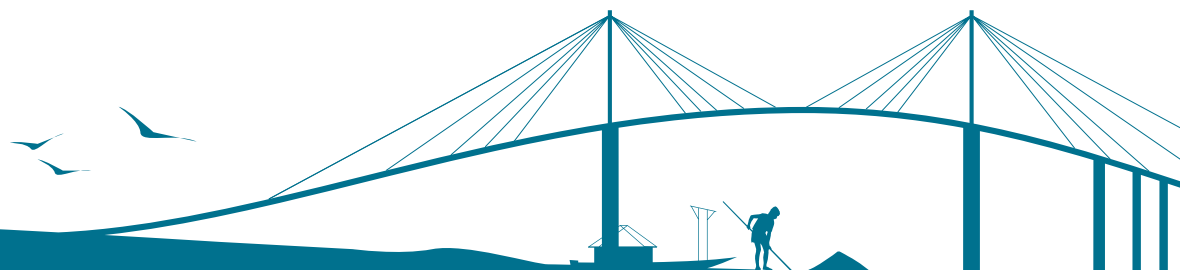
## D'hier à aujourd'hui : une politique routière innovante en accord avec son temps

En matière d'investissements routiers, les décisions du département ont été longtemps guidées par un plan directeur routier approuvé en 1977. En 1991, ce plan devenant obsolète, le Conseil général de Loire-Atlantique s'est engagé dans l'élaboration d'un schéma routier de développement (SRD). Celui-ci, approuvé le 24 novembre 1992, définissait les principes d'aménagement du réseau routier à l'horizon 2010. Après plus de dix années d'application, il convenait de réviser ce schéma routier pour le réactualiser.

## La réactualisation du SRD de 1992 : une nécessité

La révision du Schéma Routier de Développement était devenue nécessaire pour plusieurs raisons. Les données socio-économiques ont évolué. Après un bilan précis et objectif de celles-ci, elles ont été mises à jour. Par ailleurs, le Conseil général a approuvé en décembre 2004 un projet politique, notamment en matière **d'aménagement du territoire et de déplacements** s'appuyant sur des valeurs de solidarité et de développement durable.

C'est ainsi que, dans sa nouvelle version, le schéma routier prend en compte les grands itinéraires Est-Ouest visant à mailler le territoire départemental, le développement des pôles d'équilibre, les projets de grands équipements (Notre-Dame-des-Landes, Donges Est...) et aussi la complémentarité avec les autres modes de transports (ferroviaire, collectifs urbains et périurbains, deux-roues...).



► Avec plus de 1,13 million d'habitants (recensement 1999), la Loire-Atlantique se distingue par une densité de population élevée et par un dynamisme démographique nettement supérieur à la moyenne nationale. Le bipôle Nantes/Saint-Nazaire représente 60 % de la population du département, 70 % des emplois, 80 % des bureaux construits depuis 10 ans et plus de 60 % des bâtiments industriels.

## Constat

Évolution socio-économique, augmentation et diversification des déplacements, nouvelles contraintes environnementales, volonté de valorisation du patrimoine culturel, historique et naturel... Le nouveau Schéma Routier prend en compte les importantes mutations que connaît notre département.

### L'importance grandissante de Nantes et de Saint-Nazaire

Présente dans la plupart des secteurs économiques et forte de plusieurs domaines d'excellence, la Loire-Atlantique profite d'un dynamisme essentiellement généré par le bipôle Nantes - Saint-Nazaire. Celui-ci génère un accroissement des besoins de déplacements et renforce la pression sur les réseaux structurants des deux agglomérations ainsi que sur leurs principaux accès. À elle seule, l'extension progressive de l'agglomération nantaise entraîne un besoin croissant en infrastructures et services afin de relier les pôles périurbains et de développement au cœur de la ville.

### Un trafic routier en forte croissance sur l'ensemble du département

Au cours des 15 dernières années, la croissance du trafic routier s'est élevée à 4 % par an, soit 1,8 % au-delà de la croissance enregistrée au niveau national. L'autre caractéristique du trafic routier en Loire-Atlantique est que l'essentiel de celui-ci est concentré sur les axes desservant Nantes et sa périphérie. Depuis 1992, les plus fortes hausses ont été enregistrées sur le périphérique nantais dont plusieurs sections sont saturées. Enfin, il faut souligner l'importance des franchissements de la Loire qui ont d'ores et déjà atteint leur capacité maximale en heures de pointe alors que les déplacements Nord-Sud continuent de croître.

► **Les déplacements Nord/Sud révèlent un déséquilibre fondamental :**

- **sur les agglomérations de Nantes ou de Saint-Nazaire, on observe un déséquilibre entre un habitat localisé au Sud de la Loire et des emplois plus nombreux au Nord**
- **ce déséquilibre génère des déplacements domicile - travail importants entraînant une saturation de l'ensemble des modes de franchissement de la Loire (pont de Saint-Nazaire, pont de Bellevue, pont de Cheviré, bacs aux heures de pointe).**

## La multiplicité des moyens et infrastructures de transport

Les liaisons ferroviaires dont le TGV qui met Nantes à deux heures de Paris, les liaisons aériennes avec l'aéroport international Nantes - Atlantique et le projet d'un nouvel aéroport pour Nantes et le Grand Ouest sur le site de Notre-Dame-des-Landes, le trafic maritime avec le port qui s'étend de Nantes à Saint-Nazaire sur environ 60 kilomètres... tous ces moyens de communication, combinés à un réseau routier performant, constituent des atouts de premier ordre pour le département.

## Des préoccupations émergentes

Notre société en mutation accepte de plus en plus difficilement un développement irréfléchi. Cette prise de conscience affecte le cœur même des réflexions d'aménagement, notamment sur le souci de la préservation de notre environnement, de notre cadre de vie, de nos ressources. Le réseau routier n'y échappe pas, son développement doit en conséquence être réalisé dans le respect de ces préoccupations.



► Nos partenaires :

- 4 départements limitrophes,
- une région,
- des entités économiques importantes : un port international, des structures industrielles importantes,
- 6 SCOT et 6 communautés de communes couvrant l'ensemble du territoire,
- un bipôle fort : Nantes Métropole et la Communauté d'Agglomération de la Région Nazairienne et de l'Estuaire,
- des institutions : Direction départementale de l'équipement, Chambre de commerce et d'industrie, Chambre d'agriculture, Comité départemental du tourisme...

## La prise en compte des avis des partenaires

La révision du schéma routier a suivi une démarche partenariale, basée sur l'écoute et la restitution des demandes exprimées par un grand nombre d'acteurs institutionnels, économiques et civils du département et de la région.

### La rencontre de nombreux interlocuteurs

Élus du département et des départements voisins, représentants des administrations et des institutions publiques, acteurs économiques et sociaux ont eu l'occasion de s'exprimer sur de nombreux sujets au cours d'une série d'entretiens.

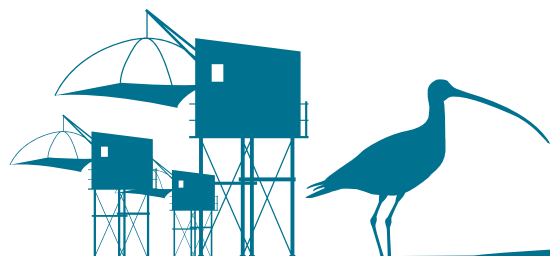
Ces échanges ont été organisés en amont de la réflexion mais aussi dans un deuxième temps pour valider ou réagir sur le projet de révision du schéma routier.

### Les principaux aménagements souhaités

De nombreux souhaits d'ordre général ont été formulés par les acteurs interrogés.

Parmi ces sujets, on peut citer : la prise en compte du cadre environnemental, l'aménagement de voies cyclables, l'accès des sites touristiques, l'amélioration de la signalisation, la nécessité d'une prise en compte des intérêts agricoles, le transport des matières dangereuses, l'amélioration des conditions de sécurité.

Chacune de ces propositions a été analysée et confrontée aux données réelles du trafic routier et aux grands principes du schéma routier.





► **Prise en compte des autres modes de transport dans une logique de schéma de déplacements :**

- schéma directeur des transports (transports collectifs, voies ferrées, bacs, navettes fluviales...),
- schéma directeur vélo,
- plan départemental des itinéraires de randonnées.

## Les orientations

Le schéma routier a pour ambition de répondre aux grands enjeux qui s'imposent à la Loire Atlantique :

- assurer la desserte des grands équipements (aéroport futur de Notre-Dame-des-Landes, port de Nantes/Saint-Nazaire, port de La Turballe, les grands pôles touristiques...).
- assurer un développement équilibré du territoire et le désenclavement du nord du département.
- favoriser l'irrigation du territoire et la circulation des grands flux régionaux et nationaux, avec la continuité de la route des Estuaires intégrant un franchissement de la Loire en aval de Nantes et la réalisation d'axes est-ouest.
- maîtriser l'étalement urbain.
- offrir aux habitants et aux usagers, une offre de transports diversifiée, s'inscrivant dans une véritable politique de déplacements, à l'échelle du département.
- respecter la diversité des espaces naturels et le cadre de vie des habitants.

### La conception et la structuration du réseau routier départemental

Elles ont été arrêtées à partir de divers scénarios de développement socio-économiques et de scénarios de déplacements.

La définition du nouveau réseau routier national fixée fin 2005 dans le cadre des lois de décentralisation constitue également un des fondements du schéma routier.

### Le réseau routier départemental est ainsi structuré en trois niveaux :

**Le réseau majeur** complète le réseau national et assure le trafic de transit. C'est ce réseau qui fait l'objet de grands projets d'aménagement et de modernisation.

**Le réseau de desserte locale** assure la desserte de proximité, l'irrigation fine du territoire à partir du réseau majeur. Sur ce réseau, seuls des aménagements qualitatifs et sécuritaires sont prévus.

**Le réseau périurbain départemental** de l'agglomération nantaise assure la liaison entre les principaux pôles périurbains, le réseau majeur et les points d'échanges intermodaux, notamment avec le réseau de transports collectifs urbains.



# Le réseau majeur

## Réseau majeur : 930 km

- ▶ Les Liaisons Structurantes (L.S) 265 km.  
Axes d'intérêt régional et interrégional.  
Desserte des grands pôles économiques.
- ▶ Les Routes Principales.  
Route Principale de catégorie 1 (RP1) 235 km.  
Trafic de transit à courte et moyenne distance.
- ▶ Route Principale de catégorie 2 (RP2) 430 km.  
Axes départementaux et flux touristiques.

Catégorie	Liaison structurante	Route principale		Réseau de Desserte Locale
		RP 1	RP 2	
Aménagements	2 x 2 voies	2 voies avec créniaux de dépassement à 2+1voies	2 voies	2 voies
Chaussée	2 x 7 m	10,5 m (7m hors créniaux)	6 à 7 m	5 à 6 m
Accotements	3,25 m	3,25 m	2,75	1,5 à 2 m
Bande multifonctionnelle (*)	Non	Possible	Possible	-
Échanges	échangeurs	carrefours	carrefours	carrefours
Inter distance minimale entre échanges	8 km	2 km	600 m	-
Vitesse limite autorisée	110 km/h	90 km/h	90 km/h	90 km/h
Accès directs	Interdits	Interdits	Regroupés	Autorisés
Recul minimum des constructions hors espaces urbanisés	100 m (habitat) 50 m (activités)	50 m	35 m	25 m
Agglomération	déviées	déviées	Extension linéaire contenu	Limitation des périmètres

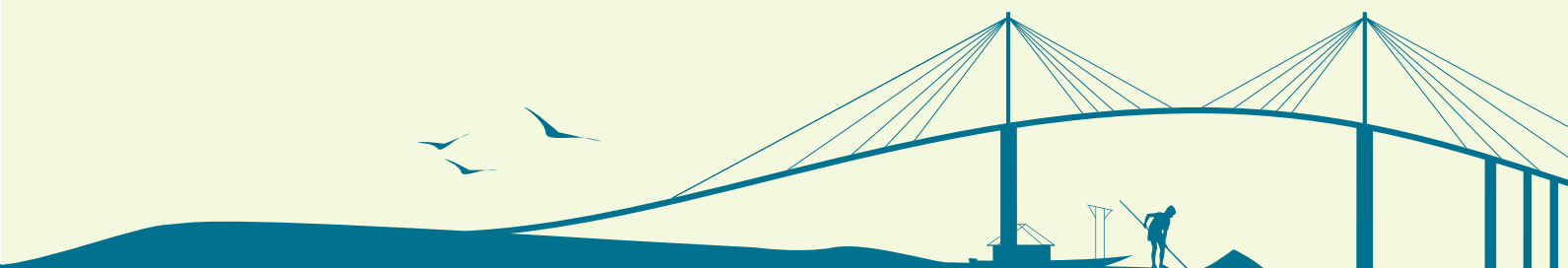
\* Bande multifonctionnelle : partie de l'accotement à droite de la chaussée, dégagée et revêtue, permettant aux piétons et aux cyclistes de circuler en sécurité.



## Le réseau majeur (horizon 20-25 ans)



Le schéma routier définit des principes de liaisons. Il ne préjuge pas de leurs tracés qui seront précisés dans les études d'itinéraires.



# Le réseau de desserte locale

Le réseau de desserte locale (RDL) : 3 510 km assure la desserte de proximité et l'accès au réseau majeur.

## Réseau de desserte locale 1 (RDL1)

- Desserte des chefs-lieux de canton, des zones d'activité avec un niveau de service hivernal minimal garanti.

## Réseau de desserte locale 2 (RDL2)

- Desserte de proximité.



## Le réseau périurbain départemental (130 km)

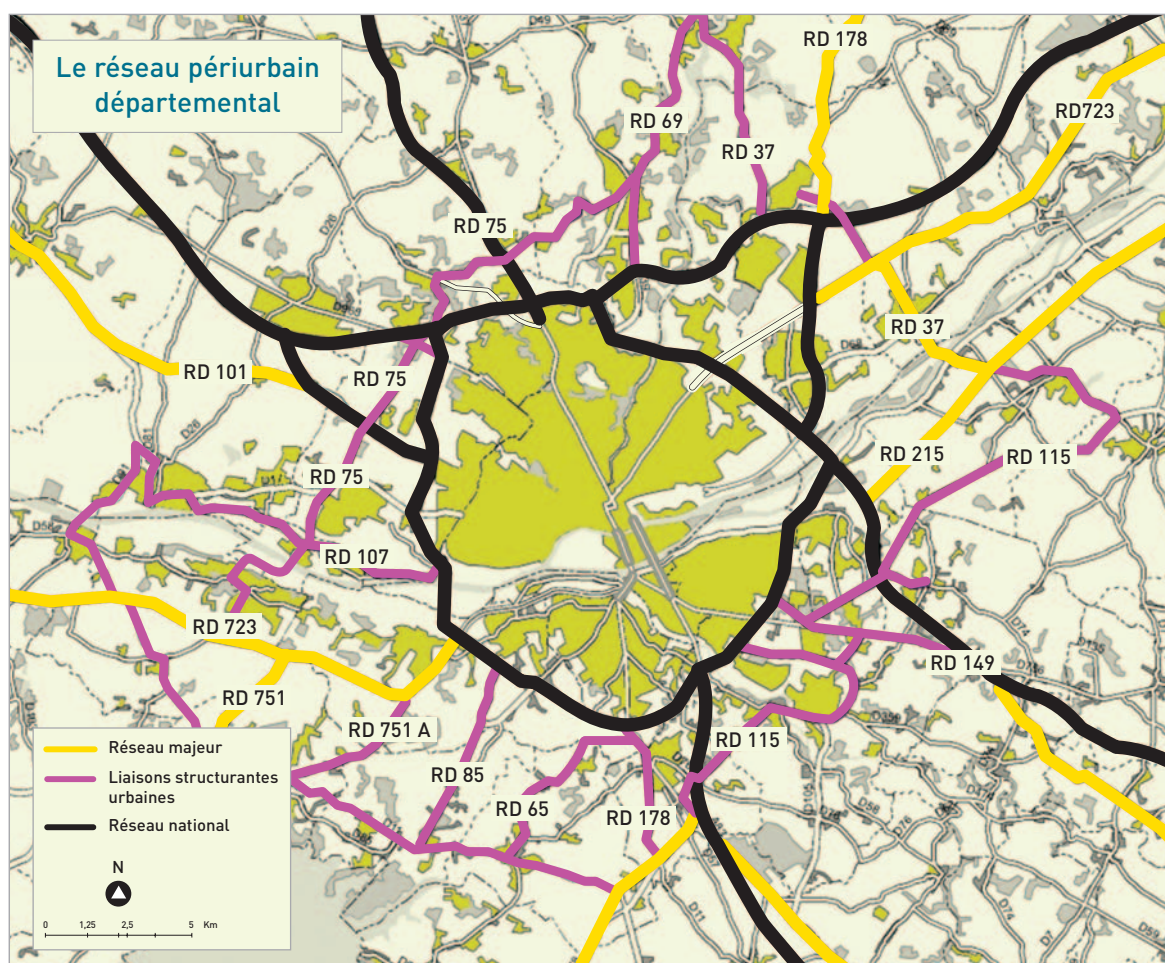
Ce réseau de voies départementales permet le raccordement des pôles périurbains nantais :

- ▶ au périphérique,
- ▶ au réseau majeur,
- ▶ aux grandes zones d'activités,
- ▶ aux pôles d'échanges multimodaux avec les réseaux de transports collectifs.

Par sa vocation, il exclut les aménagements qui diminueraient ses capacités, sa fluidité.

Sur ce réseau, les accès directs sont limités et réglementés.

Il peut accepter des couloirs supplémentaires dédiés aux transports en commun, sous réserve de ne pas diminuer ses capacités.



► **Le contournement de Clisson :**

- 1992 : approbation du principe à l'assemblée départementale.
  - 1997 : après étude préalable et large concertation, détermination du tracé de la déviation.
  - Juin 2000 : déclaration d'utilité publique.
  - Décembre 2001 : lancement des travaux par la construction d'un ouvrage.
  - Juin 2002 : début des travaux de terrassement.
  - De 2003 à 2004 : construction de 2 viaducs.
  - Novembre 2004 : ouverture de la déviation nord-est.
  - Mai 2005 : ouverture de la déviation nord-est.
- 13 ans se sont écoulés...**

## La route, un long chemin à parcourir

Entre la volonté de réaliser une route et son ouverture à la circulation, bien des procédures, bien des concertations et bien du temps s'écoulent.

### Les premières études : 1 à 2 ans

- Analyse des contraintes, recherche des solutions...

### La concertation : 2 à 4 ans

- Les solutions sont présentées aux maires, aux administrations et organismes intéressés (Direction régionale de l'environnement, Chambre d'agriculture...), aux populations concernées, aux associations. Obtenir un consensus peut prendre plusieurs années pour arrêter un avant-projet.

### Les enquêtes et procédures : 2 à 4 ans

- Commission des sites
- Autorisation au titre des monuments historiques
- L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique
- L'enquête loi sur l'eau
- L'enquête parcellaire

### L'acquisition des terrains : 1 à 2 ans

Mise au point du projet détaillé et réalisation des travaux : 2 à 3 ans

**8 à 15 ans se sont écoulés**



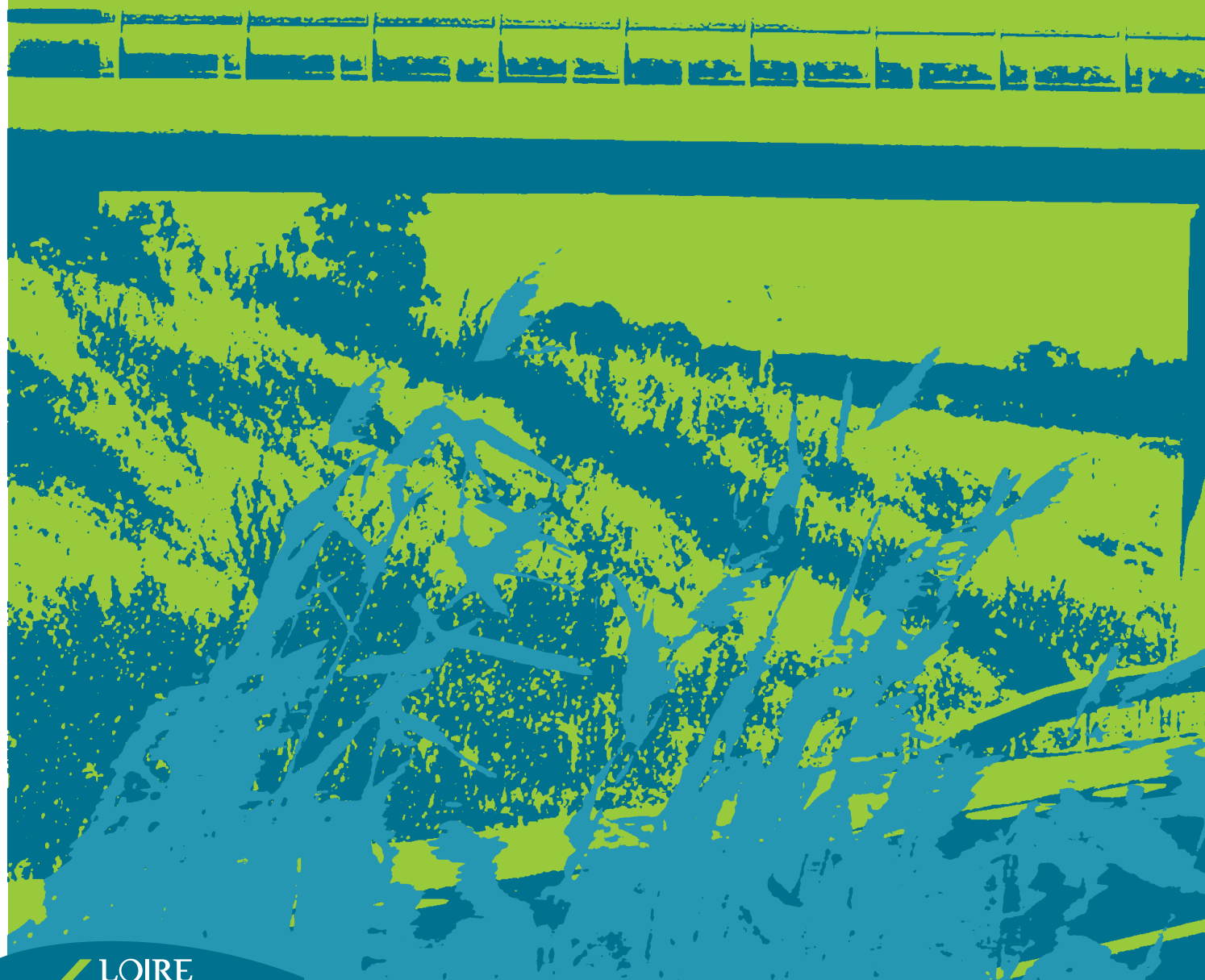


## Une étape intermédiaire à 10-15 ans



Le schéma routier définit des principes de liaisons. Il ne préjuge pas de leurs tracés qui seront précisés dans les études d'itinéraires.





Conseil général de Loire-Atlantique  
Direction des Infrastructures  
3, quai Ceineray - BP 94109 - 44041 Nantes cedex 1  
Tél. 02 40 99 13 66 - Fax : 02 40 99 17 91  
Site internet : [www.cg44.fr](http://www.cg44.fr)