

Un schéma routier au service des mobilités

L'Assemblée départementale examine un nouveau schéma routier, concerté avec les territoires de Loire-Atlantique, qui fixe la **hiérarchisation du réseau départemental** ainsi que **des projets d'aménagement et de modernisation** à y conduire. Ils seront caractérisés par **un gabarit plus modeste**, une **emprise foncière limitée**, des **impacts minimisés sur les espaces naturels et agricoles**.

2006-2012 : les évolutions du contexte

Le contexte qui avait présidé à la définition du Schéma routier de 2006 a évolué. Dans le domaine économique, **des projets majeurs se sont précisés ou concrétisés** : aéroport, autoroute de la mer. Certains des écospaces départementaux (zones d'activités de dimension départementale) sont définis. En matière de **transport collectif, de nouvelles offres sont apparues**, telle que le réseau Lila, l'offre Lila covoiturage, la ligne de tram-train Nantes–Châteaubriant... Le Conseil général devait, en conséquence, disposer **d'un Schéma routier adapté à ce nouveau contexte** et à une approche globale des mobilités. Le « Référentiel mobilité » présenté en octobre 2010 a acté les principes directeurs du Département en matière de déplacements. Partagé avec les structures intercommunales du territoire, ce cadre permet d'assurer la cohérence entre les différentes politiques du Département.

Une conception partagée des mobilités

Le projet d'actualisation du Schéma routier, quant à lui, a été adressé en décembre 2011 à l'ensemble des partenaires concernés :

- Les quatre départements limitrophes
- Le Conseil régional des Pays de la Loire
- Les 8 Schémas de Cohérence Territoriale et 23 intercommunalités
- Les services de l'État concernés (Préfet, Direction Départementale des Territoires et de la Mer, Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement) ;
- Les chambres consulaires (Commerce et d'industrie, Agriculture et Métiers et Artisanat) ;
- le Grand Port Maritime, et les sociétés Aéroports du Grand-Ouest, Airbus et STX.

Pour Yves Daniel, Vice-président du Département délégué aux mobilités, « *le schéma routier oriente l'ensemble de nos actions sur nos routes. Il était donc normal que sa **conception soit partagée avec les autres acteurs qui assurent comme nous des missions** d'entretien, d'exploitation et de modernisation de la route. Cette consultation avait un **double objectif : le partage de notre vision des mobilités et l'amélioration du document proposé**, en partant des besoins du terrain. C'est pourquoi nous avons accepté quelques modifications dans notre document.* »

En accord avec ces partenaires locaux, certaines routes changent d'affectation :

- **La RD 771 entre Châteaubriant et le Maine-et-Loire** comme **la RD 178 au Nord-Est de Châteaubriant** seront **surclassées en RP1+** afin d'assurer une continuité interrégionale
- **L'axe Montoir- St-Nicolas de Redon (RD 773 / RD 164)** sera également **classé en RP1+**
- **La RD 42 entre le bourg d'Orvault et Nantes** sera **classée dans le réseau périurbain**
- De même, compte tenu de l'objectif de faciliter le développement des transports collectifs sur **la RD 537**, et de son niveau de trafic (11 000 véh/j), il est proposé de la classer en **réseau périurbain jusqu'à Treillières**.

Les orientations du nouveau Schéma routier

Le réseau départemental est hiérarchisé en **trois catégories, distinctes par leur fonction** :

- **Le réseau structurant**, qui assure la fonction de transit et les principales relations internes essentielles au département. C'est ce réseau qui fait l'objet des projets d'aménagement et de modernisation. Ce réseau structurant est, lui-même, divisé en **trois catégories différenciées** tant par leur niveau d'aménagement envisagé à terme, que par les mesures de protection qui y sont attachées.

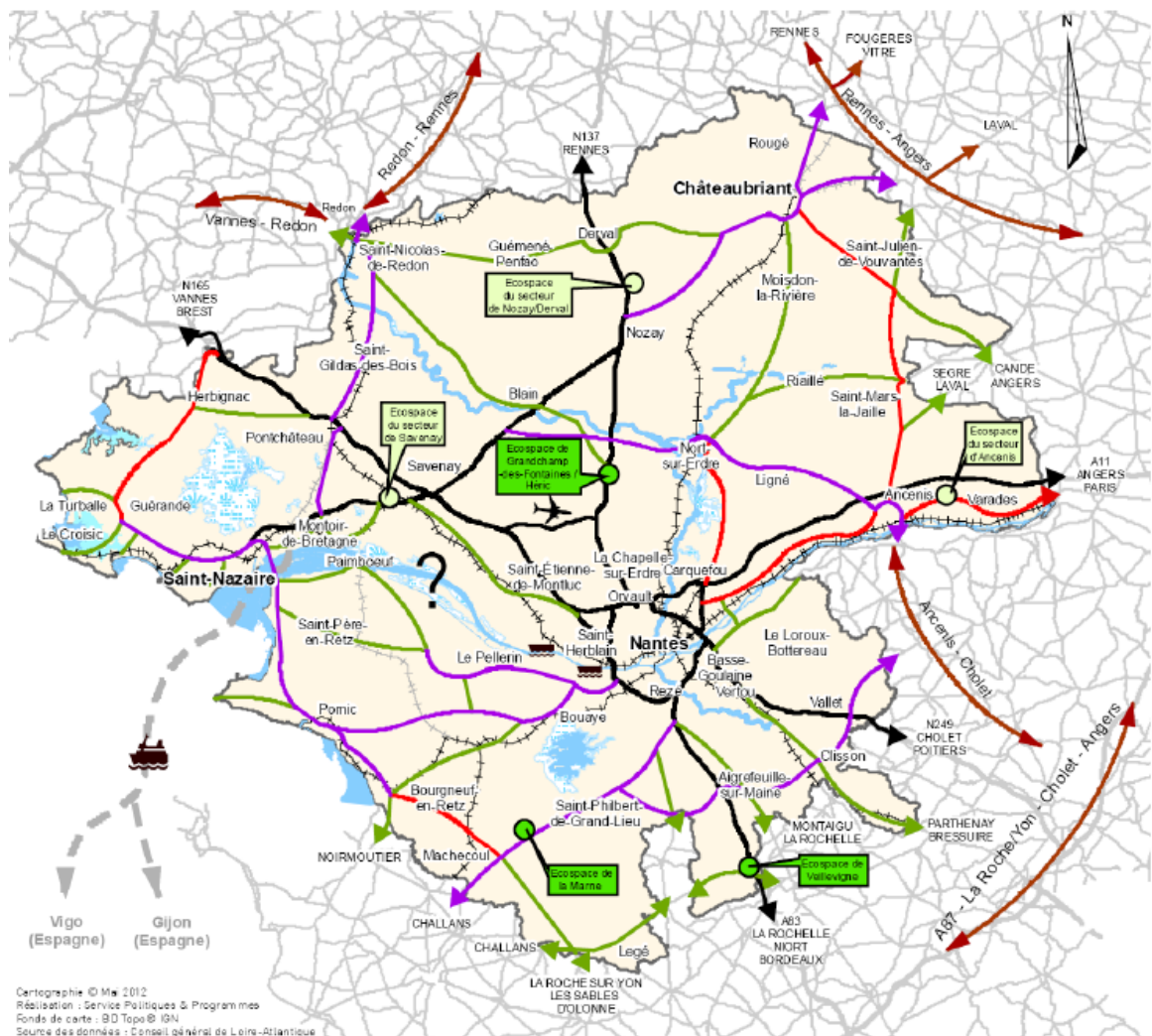
Les « **Route Principale de catégorie 1 plus** » (RP1+) sont des itinéraires aménagés à 2 x 1 voie avec créneaux de dépassement à 2 + 1 voies ou 2 x 2 voies. La longueur de ces créneaux sera modulable et adaptée aux fonctionnalités de l'axe. Leur **emprise foncière sera limitée** à ce niveau d'aménagement, afin **d'en minimiser les impacts sur les espaces naturels et agricoles**. Il ne sera pas constitué de réserves foncières pour des phases éventuelles d'aménagement ultérieur. Toutefois, les règles proposées pour **limiter le développement de l'urbanisation le long de ces itinéraires** permettront leur évolution d'aménagement dans le temps, si nécessaire.

Cette catégorie de « RP1+ » comprend **les principaux itinéraires d'intérêt régional** : itinéraires transversaux est-ouest au nord et au sud de l'agglomération nantaise ; RD 213 Route Bleue entre Guérande et Bourgneuf-en-Retz ; RD 751 entre l'agglomération nantaise et Pornic ; RD 723 entre La Montagne et la déviation de Vue ; RD 771 entre Nozay et Châteaubriant et son raccordement à l'axe Rennes ↔ Angers ; itinéraire Montoir-de-Bretagne ↔ Redon ; RD 117 entre Nantes et la Vendée. Enfin, les difficultés à trouver un tracé alternatif à la RD 773 pour assurer la continuité de l'itinéraire Saint-Nazaire – Redon justifient de classer en RP1+ l'actuelle RD 773.

Les deux autres catégories sont les « **Route Principale de catégorie 1** » (RP1), axe d'intérêt régional moins important que ceux classés en RP1+, et « **Route Principale de catégorie 2** » (RP2), axe d'intérêt plutôt départemental.

Le réseau routier structurant			
Classement des routes par catégories / Caractéristiques des voies			
Catégorie	RP1+ Route Principale de catégorie 1 plus	RP1 Route Principale de catégorie 1	RP2 Route Principale de catégorie 2
Nombre de voies	2 x 1 voie avec créneaux de dépassement à 2 + 1 voies ou 2 x 2 voies, modulables et adaptés aux fonctionnalités de l'axe	2 x 1 voie avec possibilité limitée de créer des créneaux de dépassement très localisés	2 x 1 voie
Bandes multifonctionnelles (accotements revêtus pour piétons et cyclistes)	Possibles, mais pas souhaitable sur section à 2 x 2 voies	Possibles	Souhaitables
Échanges	carrefours plans ou échangeurs sur sections aménagées à 2 x 2 voies	carrefours plans	carrefours plans
Inter distance minimale souhaitable entre échanges	6 km	2 km	1 km
Sécurité limitation de vitesse	90 km/h (110 km/h sur créneaux à 2 x 2 voies)	90 km/h (éventuellement 110 km/h si créneaux à 2 x 2 voies)	90, 70 ou 50 km/h selon l'environnement
Règles relatives au développement de l'urbanisation			
- agglomérations :	agglomérations déviées	agglomérations déviées	pas d'extension linéaire
- création d'accès :	création d'accès interdite	création d'accès interdite	création d'accès interdite hors agglomération
- recul des constructions (hors agglomération) :	100 m (habitat) 50 m (activités)	100 m (habitat) 50 m (activités)	35 m

- **Le réseau périurbain de l'agglomération nantaise (RPU)** assurant à la fois la desserte et les liaisons entre les pôles périphériques de Nantes. Des études visant à faciliter l'accès des transports en commun vers l'agglomération nantaise, tout en préservant la fluidité de ces axes, pourront y être conduites.
- **Le réseau de desserte locale (RDL)** qui assure la desserte de proximité et l'irrigation des territoires. Sur ce réseau, sont prévus des aménagements de sécurisation.



Cartographie © Mai 2012
 Réalisation : Service Politiques & Programmes
 Fonds de carte : BD Topo © IGN
 Source des données : Conseil général de Loire-Atlantique

légende de la carte :

Catégories du schéma routier		Autres voies de communication structurantes		Ecoespaces	
	RP1+ (Route principale de catégorie 1+)		Réseaux national et autoroutier		Localisés
	RP1 (Route principale de catégorie 1)		Voie navigable		Non localisés
	RP2 (Route principale de catégorie 2)		Ligne ferroviaire en exploitation		
			Ligne ferroviaire non exploitée		
			Franchissement de la Loire		
			Etudes en cours		
			Aéroport de Notre-Dame-des-Landes		
			Autoroute de la mer		
			Bac		