



| | |
|---|--|
| DÉPARTEMENT DE LA CHARENTE- MARITIME COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE LA ROCHELLE Date de convocation 29/06/2018 Date de publication : 12/07/2018 | SÉANCE DU 5 JUILLET 2018 à VAUCANSON (PERIGNY) Sous la présidence de, M. Jean-François FOUNTAINE (Président), Autres membres présents : M. Christian PEREZ, Mme Brigitte DESVEAUX, M. Henri LAMBERT, Mme Martine VILLENAVE, M. Antoine GRAU, M. Daniel VAILLEAU, M. Roger GERVAIS, M. Serge POISNET, M. Jean-Luc ALGAY, Mme Sylvie GUERRY-GAZEAU, M. Guy DENIER, M. David CARON, Vice-présidents ; Mme Marylise FLEURET-PAGNOUX, M. Christian GRIMPRET, M. Alain DRAPEAU, M. David BAUDON, M. Yann HÉLARY (jusqu'à la 15 ^{ème} question), M. Jean-Philippe PLEZ, M. Vincent COPPOLANI, M. Éric PERRIN, autres membres du Bureau communautaire. Mme Séverine AOUACH-BAVEREL, M. Jean-Claude ARDOUIN, Mme Elyette BEAUDEAU, M. Patrick BOUFFET, M. Michel CARMONA, Mme Mireille CURUTCHET, M. Vincent DEMESTER, Mme Nadège DÉsir (jusqu'à la 7 ^{ème} question), Mme Sylvie DUBOIS, M. Philippe DURIEUX (jusqu'à la 25 ^{ème} question), Mme Samira EL IDRISSE, Mme Patricia FRIOU (jusqu'à la 15 ^{ème} question), Mme Magali GERMAIN, Mme Bérandère GILLE, M. Patrice JOUBERT (jusqu'à la 8 ^{ème} question), M. Jonathan KUHN (jusqu'à la 8 ^{ème} question), Mme Line LAFOUGÈRE, M. Pierre LE HÉNAFF, M. Jacques LEGET, Mme Catherine LÉONIDAS, M. Pierre MALBOSC (jusqu'à la 16 ^{ème} question), M. Jean-Claude MORISSE, Mme Loris PAVERNE (jusqu'à la 3 ^{ème} question), M. Jacques PIERARD (jusqu'à la 3 ^{ème} question), M. Hervé PINEAU, Mme Martine RICHARD, M. Michel ROBIN, Mme Mathilde ROUSSEL, M. Yves SEIGNEURIN, M. Jean-Marc SOUBESTE, Mme Anna-Maria SPANO, Mme Nicole THOREAU, Mme Chantal VETTER, M. Stéphane VILLAIN, M. Paul-Roland VINCENT, Conseillers. Membres absents excusés : M. Jean-Louis LÉONARD procuration à M. Stéphane VILLAIN, Mme Séverine LACOSTE procuration à Mme Sylvie GUERRY-GAZEAU, M. Michel SABATIER procuration à M. Serge POISNET, Vice-présidents ; M. Yann HÉLARY (à partir de la 16 ^{ème} question), M. Dominique GENSAC procuration à M. Christian PEREZ, autres membres du Bureau communautaire. Mme Catherine BENGUIGUI procuration à M. Vincent COPPOLANI, Mme Brigitte BAUDRY, Mme Sally CHADJAA procuration à M. David CARON, M. Frédéric CHEKROUN procuration à M. Michel CARMONA, Mme Nadège DÉsir procuration à Mme Samira EL IDRISSE (à partir de la 8 ^{ème} question), M. Philippe DURIEUX (à partir de la 26 ^{ème} question), Mme Patricia FRIOU (à partir de la 16 ^{ème} question), Mme Sophorn GARGOULLAUD procuration à M. Jean-François FOUNTAINE, M. Didier GESLIN procuration à M. Philippe DURIEUX (jusqu'à la 25 ^{ème} question), M. Christian GUÉHO procuration à M. Michel ROBIN, M. Dominique HÉBERT, M. Arnaud JAULIN procuration à Mme Séverine AOUACH-BAVEREL, Mme Anne-Laure JAUMOILLIÉ procuration à M. Guy DENIER, M. Brahim JLALJI, M. Patrice JOUBERT procuration à Mme Mathilde ROUSSEL (à partir de la 9 ^{ème} question), M. Jonathan KUHN procuration à Mme Line LAFOUGÈRE (à partir de la 9 ^{ème} question), Mme Véronique LAFFARGUE procuration à M. Jacques PIERARD (jusqu'à la 3 ^{ème} question), M. Pierre MALBOSC procuration à M. Jean-Philippe PLEZ (à partir de la 17 ^{ème} question), M. Jean-Michel MAUVILLY procuration à M. Paul-Roland VINCENT, Mme Aurélie MILIN procuration à M. Hervé PINEAU, Mme Loris PAVERNE procuration à M. Jean-Claude MORISSE (à partir de la 4 ^{ème} question), M. Jacques PIERARD (à partir de la 4 ^{ème} question), M. Pierre ROBIN procuration à M. Yann HÉLARY (jusqu'à la 16 ^{ème} question), M. Didier ROBLIN procuration à M. Jean-Luc ALGAY, Mme Salomé RUEL procuration à Mme Martine RICHARD, Mme Catherine SEVALLE procuration à M. Pierre LE HÉNAFF, M. Alain TUILLIÈRE procuration à Mme Martine VILLENAVE, Conseillers. Secrétaire de séance : Mme Gabrielle BAEUMLER |
|---|--|

| | | | |
|---|----|-----------------------|----|
| Nombre de membres en exercice | 80 | Bulletins litigieux : | 0 |
| Nombre de membres présents : | 57 | Abstentions : | 3 |
| Nombre de membres ayant donné procuration : | 20 | Suffrages exprimés : | 74 |
| | | Pour l'adoption : | 74 |
| Nombre de votants : | 77 | Contre l'adoption : | 0 |

N° 1

Titre / HIERARCHISATION DU RESEAU DE VOIRIE AFIN DE MAITRISER LES TRAFICS AUTOMOBILES, D'ASSURER LE PARTAGE DE L'ESPACE ET DE PRESERVER L'ENVIRONNEMENT

1- RAPPELS

1-1 CONTEXTE

Monsieur Lambert expose que la politique publique de l'agglomération de La Rochelle s'attache à répondre aux enjeux des transitions énergétique et écologique preuve en est de son ambition dans le cadre de l'appel à manifestation d'Intérêt dénommé « Territoires d'Innovation de Grande Ambition » (TIGA).

La Communauté d'Agglomération (CdA) a souhaité se doter d'une vision globale de l'organisation viaire en tenant compte des objectifs de réduction de son empreinte carbone. En effet, l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUI) à l'échelle des 28 communes de l'agglomération de La Rochelle, l'émergence de projets urbains structurants, la mise en œuvre d'un nouveau réseau de bus depuis septembre 2017, l'approbation d'un nouveau schéma directeur des liaisons cyclables en 2017 tout comme l'abandon de l'autoroute A831 devant relier Rochefort en Charente-Maritime à Fontenay-le-Comte en Vendée sont autant de projets qui ont ou auront un impact sur le réseau viaire.

1-2 ENJEUX DU SCHEMA DIRECTEUR MULTIMODAL DE VOIRIES

Le besoin de maintenir une accessibilité efficace peut se heurter à un besoin d'apaiser le cadre de vie, c'est pourquoi cette démarche de hiérarchisation a pour objet principal de préciser les usages préférentiels de chaque voie afin d'assurer in fine la mise en cohérence de la forme des rues aux fonctions attendues. Cette étude doit également permettre de territorialiser la stratégie de mobilité, l'organisation des déplacements et ainsi définir les fonctions multimodales des voies.

Cette hiérarchisation s'inscrit dans une ambition d'évolution de la répartition modale en faveur des transports collectifs et des modes actifs en passant respectivement de 5% en 2011 à 6,5% en 2030 et de 33,5% en 2011 à 44% en 2030 (pour le vélo de 7% à 14%).

1-3 LES OBJECTIFS

Inciter à un usage modéré de la voiture particulière, de manière graduée depuis l'extérieur vers le cœur d'agglomération, au profit des modes alternatifs pour réduire les émissions de Gaz à Effet de Serre

- Inciter au report modal de la voiture particulière vers le vélo et ceci notamment dans l'unité urbaine centrale (part modale de 14% visée à l'horizon 2030),
- Inciter au report modal de la voiture particulière vers les transports en commun (part modale visée de 6,5%) avec une amélioration de la performance de la vitesse commerciale et de la régularité notamment sur les lignes ILLICO et avant tout par un développement urbain à proximité des principaux axes de transports collectifs actuels et futurs.
- Favoriser l'intermodalité entre la voiture particulière et le transport collectif par l'aménagement de parcs-relais en amont des points de congestion routière,
- Favoriser le covoiturage par l'aménagement d'aires dédiées.

Maîtriser le trafic en cœur d'agglomération et en traversées des centres-villes et plus globalement dans les centralités urbaines pour favoriser le cadre de vie et l'usage des modes actifs

- Maîtriser le « trafic de transit » et inciter au report vers le réseau de voirie structurant,
- Apaiser la circulation en cœur d'agglomération. Pour ce faire, des actions sont déjà menées dans bon nombre de communes pour pacifier des secteurs au travers de zone 30, d'aires piétonnes ou de requalification urbaine des centres villes et centres bourgs. L'objectif ici est d'apporter du confort aux modes actifs et donc aux plus vulnérables et dynamiser le commerce de proximité.

Garantir l'accessibilité du territoire de l'agglomération de La Rochelle,

- Assurer la continuité des itinéraires de circulation des automobiles et poids lourds tout en maîtrisant les nuisances (accidents, bruit et pollution)

Garantir l'accessibilité aux zones commerciales, zones d'activités et zones industrielles

- Renforcer l'offre de desserte routière de certaines zones d'activités et zones industrielles,
- Garantir la cohérence entre schéma directeur des parcs d'activités et la hiérarchisation du réseau de voirie,
- Améliorer l'écoulement des flux sur des secteurs ciblés et sur l'ensemble des échangeurs de la rocade notamment l'échangeur de Lagord et celui de la zone commerciale d'Angoulins-sur-Mer.

2- ELEMENTS DE DIAGNOSTIC

La présente partie a pour objet la présentation des éléments clés du diagnostic. Les situations actuelle et projetée au fil de l'eau à l'horizon 2030 (diagnostic prospectif) sont caractérisées ici.

La situation actuelle (situation avant septembre 2017) :

Les flux routiers en lien avec le territoire de la CdA présentent aujourd'hui la « structure » suivante aux heures de pointe :

- Près de **50%** des flux routiers sont internes à l'Unité Urbaine Centrale (La Rochelle, Lagord, Puilboreau, Périgny, Aytré) ;
- Près de **90%** des flux routiers ont pour origine ou destination l'Unité Urbaine Centrale.
- Le trafic de transit (véhicules traversant le territoire de la CdA) est très faible (< 2% des flux en moyenne par jour classique et donc hors période atypique). Ceci est expliqué notamment par la configuration géographique « en cul-de-sac » de l'agglomération littorale.

L'heure de pointe du soir constitue la pointe « dimensionnante », la demande globale écoulee le soir à l'échelle de la CdA (environ 39 500 véh/h) étant supérieure à celle écoulee à l'heure pointe du matin (environ 37 000 véh/h).

Lors des pointes de trafic, des difficultés circulatoires apparaissent sur les échangeurs avec la rocade (Lagord, Sautel, Sartre, Grasset) et sur les boulevards de La Rochelle (Sautel, Joffre, Cognehors, 11 novembre, Leclerc, etc.). Cette congestion (modérée aujourd'hui) est ainsi concentrée sur l'Unité Urbaine Centrale.

La situation projetée au fil de l'eau (les projets engagés sont pris en compte) à l'horizon 2030 :

A l'horizon 2030, les projections démographiques prises en compte sont les suivantes : **+ 21 000 habitants** à l'échelle de la CdA soit une augmentation de **+13%** environ. (surestimation des hypothèses du PLUi qui sont de l'ordre de 1400 habitants par an).

Dans cette configuration fil de l'eau 2030 une augmentation de la demande de déplacements tous modes est donc projetée. Malgré les reports attendus vers les modes alternatifs à la voiture individuelle (transports collectifs et vélos notamment), une augmentation des trafics routiers (+8% environ) est prévue se traduisant par une augmentation de la congestion (marquée sur la rocade notamment) et une augmentation globale des temps de parcours routiers moyens (le temps de trajet moyen en véhicule individuel passant de 8 :55 aujourd'hui à 9 :35, soit +7,5%, en 2030 [source : modèle macroscopique de la CdA]).

3- L'ORGANISATION VIAIRE PROPOSEE

La proposition de la hiérarchisation du réseau de voiries s'appuie sur différentes catégories de voies que sont :

- les voies d'accès à l'agglomération de La Rochelle qui remplissent les rôles d'accès, d'écoulement des trafics de grand transit et d'accès aux pôles économiques. Ce sont donc les liaisons structurantes,
- la voie intitulée rocade qui remplit son rôle de diffusion des flux, de répartition et d'apaisement du cœur urbain dense,
- les voies dites interurbaines permettant de canaliser et sécuriser les flux entre communes,
- les voies de type boulevard urbain qui permettent la diffusion d'accès aux quartiers et l'apaisement du centre-ville historique,
- l'ensemble des voies internes aux secteurs urbanisés qui ont un rôle d'accès et de sécurisation des modes actifs.

Les opérations identifiées pour permettre le retraitement multimodal du réseau viaire sont de plusieurs ordres :

- la modification des caractéristiques d'un axe pour une meilleure insertion des modes alternatifs bus et vélos (nouvelle répartition de l'espace entre les modes),
- la création de nouvelles voies permettant de dissuader le trafic de « transit local » et de cabotage dans les zones urbaines denses et de maintenir une bonne accessibilité routière au territoire,
- l'optimisation des infrastructures existantes au travers de la modification de la configuration de certains axes ou de leurs échangeurs,
- l'optimisation du fonctionnement du réseau viaire de l'agglomération (nouvelle hiérarchisation),

3-1 LES OPERATIONS D'INSERTION DES MODES ALTERNATIFS

① Bus à Haut Niveau de Service

Nature des opérations :

Les principaux aménagements se situent au niveau de l'unité urbaine centrale sur les lignes ILLICO. Ces aménagements qui visent à améliorer la performance des lignes de bus sont à définir au regard des potentiels de trafics voyageurs et des impacts sur la circulation générale.

Ces aménagements projetés concernent, à ce stade :

- Le bus à haut niveau de service (BHNS) devant la Gare de La Rochelle,
- Le site propre bus sur la liaison urbaine des Cottes Mailles à Aytré,
- Le BHNS sur les boulevards Salengro, Lysiack et Grasset à Aytré
- La Voie Bus sur l'avenue du G. Leclerc à La Rochelle,
- Le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) sur le boulevard Sautel à La Rochelle,

Objectifs :

Améliorer la performance (vitesse commerciale et régularité) et la lisibilité des lignes de bus ILLICO en lien avec la desserte des parcs relais notamment.

Inciter au report modal de la voiture particulière vers les transports en commun.

② Infrastructures Cyclables Structurantes

Nature des opérations :

Le schéma directeur cyclable 2017-2030 a pour objet de développer les infrastructures cyclables gages de sécurité, de continuités et de maillage.

Au-delà de ces infrastructures cyclables, le développement de services vélo ou encore le développement d'une stratégie de communication, d'information et de promotion est primordial pour accroître une pratique du vélo utilitaire et de loisir déjà importante. Ces liaisons cyclables structurantes sont :

- la liaison Nieul-sur-Mer - Lagord - La Rochelle ;
- la liaison La Jarrie - Clavette - Saint-Rogatien - Périgny - La Rochelle ;
- la liaison Puilboreau - La Rochelle ;
- la liaison depuis la ZA de belle Aire à Aytré - Gare de La Rochelle ;
- la liaison Ouest La Rochelle - Laleu - Ile de Ré,
- sans oublier la vélodyssée desservant les communes de Dompierre-sur-Mer, Angoulins-sur-Mer, Châtelailon-Plage et Yves.

Objectif :

Améliorer l'usage du vélo, la lisibilité du réseau cyclable et sa sécurisation.

③ Des cœurs urbains ou quartiers apaisés

Nature des opérations :

Outre les actions déjà menées dans bon nombre de communes pour pacifier des secteurs au travers de zone 30, d'aires piétonnes ou de requalification urbaine des centres villes et centres bourgs, il s'agit :

- de requalifier des centres villes à l'image par exemples des communes de Marsilly et Puilboreau pour apaiser les vitesses et redonner une véritable place aux modes actifs ;
- de créer des zones 30, des aires piétonnes ou des zones de rencontre.

Objectif :

Sécuriser et développer les modes actifs et dynamiser le commerce de centre-ville tout en trouvant un compromis acceptable pour le passage des transports collectifs.

Améliorer le cadre de vie et limiter les nuisances routières

Inciter à un report des trafics du réseau local vers le réseau structurant

3-2 LES OPERATIONS DE NOUVELLES VOIES :

3-2.1- Les coups partis :

Création de la liaison RN11 - RD108 (coup parti intégré dans le scénario fil de l'eau 2030)

Nature de l'opération : création d'une voirie départementale à 2X1 voie avec des giratoires dans le prolongement de la RD9 (liaison intercommunale)

Objectif :

Cette liaison permet de trouver un nouvel accès aux zones d'activités de Corne Neuve et de Périgny tout en réduisant les impacts sur les zones urbanisées traversées (Chagnolet, Périgny Rompsay, ...). Elle assure le trafic de cabotage et induit des bascules d'itinéraires notamment des flux venant de l'Est vers la rocade Nord et le centre de La Rochelle en allégeant la RD 108 en traversée de Périgny et l'échangeur de Périgny (rond-point de La République).

Création de la liaison urbaine des Cottes Mailles (coup parti intégré dans le scénario fil de l'eau 2030)

Nature de l'opération : création d'un boulevard urbain à 2X1 voie accompagné d'un site propre bus en lien avec un parc relais et d'une piste cyclable

Objectif : cette nouvelle voie d'accès au cœur d'agglomération capte principalement des flux en lien avec la rocade Nord et permet de « soulager » les autres « pénétrantes » (Sautel, Sartre, traversée d'Aytré). A noter que ce boulevard devrait être opérationnel dès 2021.

Création d'un accès Nord à la zone commerciale d'Angoulins-sur-Mer (coup parti intégré dans le scénario fil de l'eau 2030)

Nature de l'opération : création d'un échangeur complet au Nord de la zone commerciale et création de la bretelle d'accès à Aytré.

Objectif : ce projet a pour objectif d'améliorer la desserte et de sécuriser l'accès à la zone commerciale d'Angoulins-sur-Mer. Dans le même secteur la réalisation de la bretelle Sud à Aytré permettrait de rejoindre depuis le Nord de la RN137, l'avenue du Général De Gaulle et ainsi réduire le trafic de transit par le centre d'Aytré.

Création de la jonction des avenues Joffre et Jean Moulin (coup parti intégré dans le scénario fil de l'eau 2030)

Nature de l'opération : Le boulevard de contournement urbain interne à la ville de La Rochelle (Chemin des Remparts - Avenue du Champs de Mars - Boulevard Cognehors - Avenue Léopold Robinet - Rue de Dompierre - Boulevard Arthur Verdier - Boulevard Joffre - Pont Jean Moulin - Avenue Jean Moulin et Boulevard de la République) nécessite une amélioration de sa continuité par la jonction des boulevards Joffre et de l'avenue Jean Moulin.

Objectif : Cette connexion permet de relier le boulevard et de marquer l'entrée de ville par le Quai Maubec. De plus, le trafic de transit vers la partie Nord de la Gare pourrait ainsi être réduit.

3-2.2 - Le Grand contournement Est :

Création de la liaison structurante RN11-RD939

Nature de l'opération : création d'une liaison en 2X1 voie à l'Est de Sainte-Soulle et de La Jarrie entre la RN11 et la RD939.

Objectif : cette liaison nouvelle a pour objet d'accueillir le trafic de transit à l'échelle communale des Poids-Lourds vers la zone d'activité de Croix Fort. C'est également une réponse d'accès au potentiel de développement économique que représente le terrain militaire d'Aigrefeuille (50ha). Ce contournement long s'appuie également sur le contournement Est de Marans et sur la connexion vers Fontenay-le-Comte. Ce projet constitue à l'échelle de l'agglomération, l'alternative à l'autoroute A831.

En dehors du territoire de la CdA mais en lien étroit avec le projet de liaison structurante RN11-RD939, il convient de préciser que les échanges avec les services du département ont permis d'identifier les projets suivants :

- le Département de Vendée réaliserait les déviations de St Jean de Beigné et St Gemme la Plaine (RD137) depuis l'autoroute de Saint-Hermine,
- le Département de Charente-Maritime quant à lui, reconstruirait le pont du Brault et la déviation de Bourg Chapon (très contraint d'un point de vue environnemental),
- le Département de Charente-Maritime requalifierait la voie «Dulin » entre la RD 939 et la RD 137 (Aigrefeuille / Rochefort) pour assurer un tracé complet,

De plus, le souhait serait de diffuser les flux à partir d'Andilly en réalisant une liaison RD9-RD137. Ce barreau franchirait le canal de Marans et la voie ferrée de Nantes-La Rochelle. Ce projet renforce la diffusion des trafics vers la Vendée et notamment par l'usage de la RD9 en visant à réduire le trafic routier dans Marans.

3-2.3 - La liaison intercommunale :

Création de la liaison RD108 -RD939

Nature de l'opération : création du prolongement de la RN11-RD108 vers la RD 939 au niveau de La Jarne.

Objectif :

A l'image du projet précédent, le principe est de réduire les nuisances des trafics traversant les communes de Saint-Rogatien et La Jarne. Cette nouvelle liaison permettra de soustraire une partie du trafic de la RD939 et de la RD108 qui supporte un trafic pendulaire domicile/travail important. Cette nouvelle liaison fonctionne en lien avec la liaison D939-N137 (Cf. §. Ci-dessous).

Création de la liaison D939-N137 vers la liaison urbaine des Cottés Mailles

Nature de l'opération : liaison entre la liaison intercommunale Est et la liaison urbaine des Cottés Mailles en voirie départementale à 2X1 voie.

Objectif : Cette nouvelle liaison permet un apaisement des circulations en traversée de La Jarne et répond à la demande des flux qui ont pour destination principale l'unité urbaine centrale à hauteur de 77% des destinations des flux à l'heure de pointe du matin. Elle offre également un secteur de développement sur Varaize. Enfin, elle peut offrir la possibilité de désenclaver la zone d'activités de Belle Aire au Nord qui ne dispose à ce jour qu'une entrée/sortie unique.

3-3 L'OPTIMISATION DES INFRASTRUCTURES EXISTANTES AU TRAVERS DE LA MODIFICATION DE LA CONFIGURATION DE CERTAINS AXES OU DE LEURS ECHANGEURS

Création de l'échangeur de Fief Rose

Nature de l'opération : création d'un échangeur complet au niveau de l'Avenue du Fief Rose (RD104E3) à Lagord.

Objectif : Rééquilibrer les échanges entre ce nouvel échangeur et celui de Lagord. Les quartiers de La Rochelle verraient une réduction du trafic. L'échangeur de Fief Rose permettrait dans un premier temps d'éviter l'aménagement de l'avenue du 8 mai 1945 dans la mesure où l'échangeur de Lagord est soulagé d'environ 20% de son flux et notamment celui qui contraint le flux Nord-Sud.

Création de l'échangeur et de la desserte de la zone d'activités d'Atlanparc

Nature de l'opération : création d'un échangeur complet au niveau de la RN11 et la zone d'activités d'Atlanparc

Objectif : l'échangeur de la zone d'activité d'Atlanparc de Sainte-Soulle - Vérines doit être connecté à la RN11 pour apaiser le hameau d'Usseau du trafic et plus spécifiquement des Poids-lourds. Il permettrait également de fiabiliser et de sécuriser l'accès à cette zone d'activités.

Etudes de l'échangeur de Beaulieu Est

Nature de l'opération : création de la bretelle de sortie vers la RN11 au niveau de l'entrée Est actuelle.

Objectif : L'échangeur de Beaulieu à l'Est se doit d'être connecté sur la RN11 pour offrir une nouvelle sortie Est pour les usagers du parc commercial de Beaulieu et des usagers du nouveau parc relais effectif à l'été 2018. Cet échangeur permettrait à terme de pouvoir prolonger la ligne de bus vers un nouveau parc relais situé plus à l'Est.

3-4 L'OPTIMISATION DU FONCTIONNEMENT DU RESEAU VIAIRE DE L'AGGLOMERATION

Il est à noter que la hiérarchisation du réseau de voirie s'entend prendre en compte les itinéraires logistiques comprenant le transport des matières dangereuses et les itinéraires des convois exceptionnels pour caractériser les voiries propres à ces usages. Ce travail est en cours de finalisation.

Dans un second temps, lorsque la hiérarchisation du réseau viaire sera actée, la fonction des voiries d'intérêt communautaires serait à redéfinir.

Aussi, après délibération, le Conseil communautaire décide :

- D'approuver ce schéma de hiérarchisation multimodale du réseau viaire sur le territoire de la CdA et de l'intégrer dans le Programme d'Aménagement et de Développement Durable du PLUi,
- D'engager les études de faisabilité auprès des gestionnaires de voiries (Etat, Département, communes).

Votants : 77

Abstentions : 3 (Mme LAFOUGÈRE, MM JOUBERT et DEMESTER)

Suffrages exprimés : 74

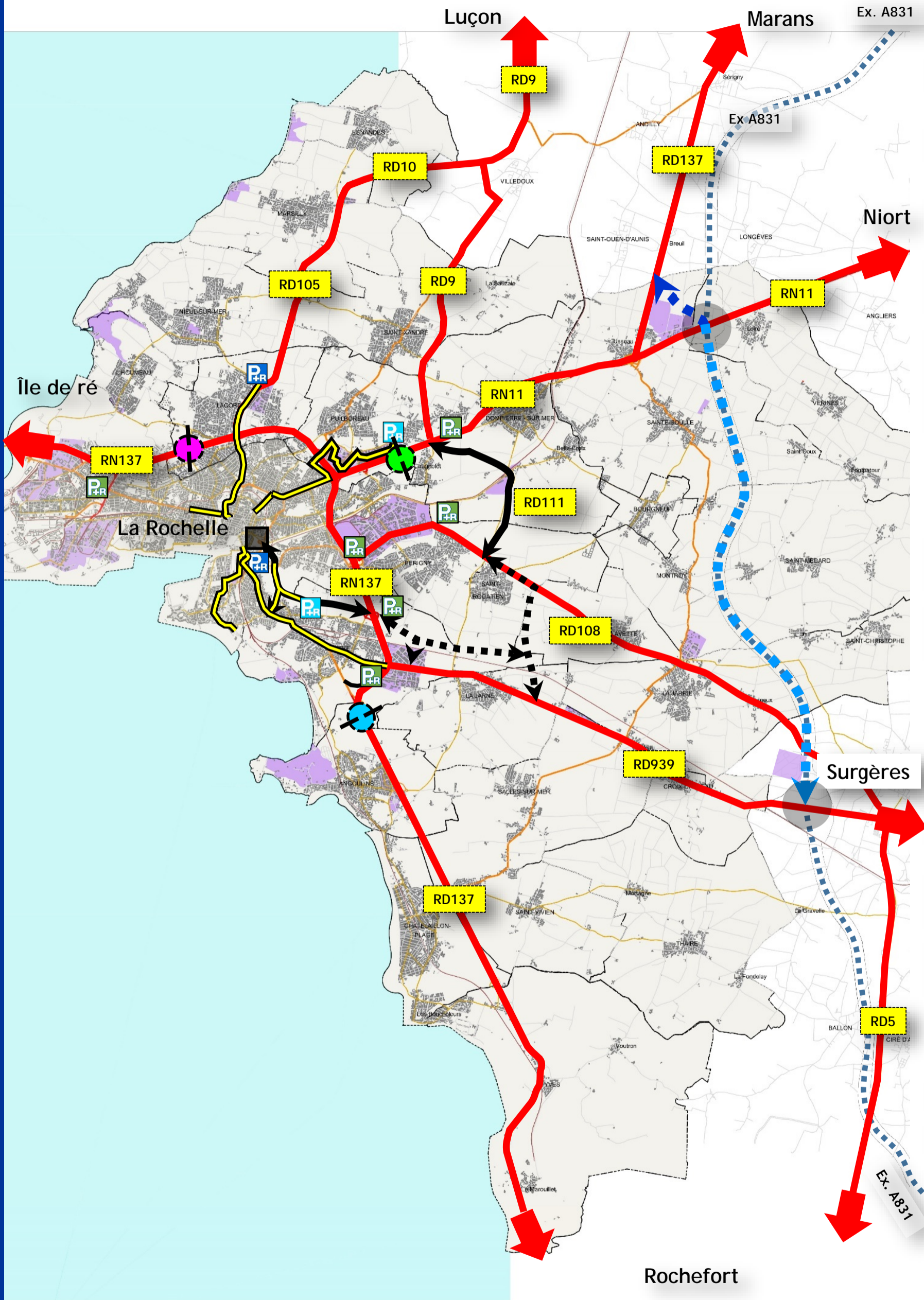
Pour : 74

Contre : 0

CES DISPOSITIONS, MISES AUX VOIX, SONT ADOPTÉES À LA MAJORITÉ
POUR EXTRAIT CONFORME
POUR LE PRÉSIDENT ET PAR DÉLÉGATION
LE VICE-PRÉSIDENT

Henri LAMBERT

Création FG - Modifications 22/06/2018



Voies Intercommunales

- Liaison RN11 / RD108**
- Liaison Joffre / J.Moulin**
- Liaison Urbaine Cottes Mailles**
- Liaison RD108 / RD939**
- Liaison RN137 / RD9 Desserte Belle-Aire Nord**

Grand Contournement Est

- Liaison RD137 / RN113**
- Liaison RN11 / RD939**

Echangeurs Rocade

- Accès Angoulins Nord Aytré Sud**
- Echangeur Fief Rose**
- Echangeur Beaulieu-Est**

BHNS

- Leclerc**
- Aytré**
- Bd. Sautel**

↔ Axes structurants CDA



▭ Coups Partis

Source carte: SIG CDA-LR (Création FG)