

Réunion publique à Port-Saint-Père Lundi 27 mars 2023

Lieu : Salle des Associations, 13 rue de Pornic à Port-Saint-Père.

Intervenant-es :

- **Freddy Hervochon**, Vice-président mobilités du Département de Loire-Atlantique
- **Gaëtan Léauté**, Maire de Port-Saint-Père
- **Philippe Houdayer**, adjoint au maire de Port-Saint-Père
- **Serge Quentin**, garant de la concertation, nommé par la Commission nationale du débat public (CNDP)
- **Jean-Pierre David**, Direction des infrastructures du Département Loire-Atlantique
- **Séverine Charrier**, Direction des infrastructures du Département Loire-Atlantique

Durée de la réunion : 2h00 (18h30 à 20h30)

Nombre de participant-es : environ 35 personnes (hors élus de Port-Saint-Père)



1. Où en est la concertation ?

Freddy Hervochon rappelle les étapes précédentes de la concertation :

- Une première étape du 21 septembre au 4 novembre 2020, sur l'opportunité de l'aménagement à 2x2 voies de l'itinéraire
- Une deuxième étape du 28 mars au 8 mai 2022 ayant conduit à prendre des décisions sur deux sections :
 - Section Port-Saint-Père / « Le Pont Béranger » :

Décision de mettre à 2x2 voies sur cette section de manière à offrir un itinéraire alternatif permettant d'éviter la réalisation de la déviation de Vue

Choix de la variante 2 en aménagement sur place, qui consomme moins de zones humides et de terres non artificialisées
 - Doublement de la déviation de Chaumes-en-Retz :

Le projet de doublement de la déviation ne sera pas poursuivi au regard des enjeux environnementaux et de l'avis exprimé par les citoyen.ne.s et les élu.e.s locaux.

Poursuite des actions de sécurisation (carrefours des Epinards et de Taillecou notamment)

Discussion

- Un intervenant est surpris car en 2022, les avis contre la variante en aménagement sur place à Port-Saint-Père étaient visiblement majoritaires, cela n'a pas influencé la décision du Département. Cela démontre un manque de prise en compte des avis exprimés.
- Un autre intervenant, en rappelant le contexte de démocratie fragilisée vécu aujourd'hui par la population, considère que ce choix ne respecte pas l'expression de la population.
- Une autre personne est d'accord avec ces observations et considère que la décision était prise avant la concertation. Elle avait rencontré beaucoup de riverains il y a deux ans qui exprimaient leur mécontentement et leur déception.

Freddy Hervochon assure que les avis exprimés lors de la concertation ont bien été pris en compte avant de prendre cette décision. Ce n'est pas le cas pour tous les projets, mais pour l'axe Nantes-Pornic, les décisions ont été prises au regard des différentes étapes de concertation.

Serge Quentin intervient pour expliquer qu'une concertation ne doit pas être assimilée à une consultation ou un référendum. Les garants ont constaté que le Département avait mis en œuvre des moyens suffisants pour informer, recueillir les avis et y répondre. À l'issue de la concertation, le maître d'ouvrage reste libre de sa décision, il n'appartient pas aux garants de s'exprimer sur le fond.

- Pourquoi le doublement de la déviation de Chaumes-en-Retz a-t-il été abandonné ?

Freddy Hervochon explique que des considérations d'environnement ont été prises en compte, ainsi que la volonté de réduire la consommation de terres agricoles ou naturelles. Aucune décision ne plaît jamais à tous, certains auraient préféré que le doublement de la déviation de Chaumes-en-Retz soit réalisé.

→ Un projet à 4 voies avec un échangeur apparaît peu écologique aujourd'hui.

Freddy Hervochon souligne qu'un échangeur existe déjà et crée déjà une coupure urbaine. Au regard de la croissance démographique du Pays de Retz, la circulation ne peut qu'augmenter, il faut donc s'y préparer. Il est peu probable que les élus gèlent leurs plans locaux d'urbanisme, la croissance démographique se poursuivra donc.

→ Un intervenant suggère que les déplacements vers Nantes soient assurés par le train. Un rapport du GIEC vient d'être publié, il devrait être lu par tous les décideur.euse.s. La construction d'une 2x2 voies en 2023 apparaît aberrante.

→ Certains regrettent que le choix d'une variante ait été réalisé au regard des zones humides tout en pénalisant les habitant.e.s.

→ D'autres craignent que la mise à 2x2 voies dissuade les automobilistes de s'arrêter dans les commerces de Port-Saint-Père.

→ Le Collectif de l'Acheneau rappelle qu'en l'absence d'un aménagement à 2x2 voies de la RD 751, une partie des trafics continuera de se reporter sur la RD 80, et qu'il faut le prendre en compte.

Serge Quentin rappelle que le débat sur l'opportunité a déjà eu lieu, de nombreuses contributions sur ces sujets ont été analysées lors des concertations précédentes. En conséquence, il propose d'aborder le sujet de la réunion d'aujourd'hui.

2. Les solutions de liaisons douces

Trois solutions sont présentées :

Solution 1

La solution 1 est une adaptation de celle qui a été présentée à la concertation de 2022. Elle est aménagée dans le futur échangeur de Port-Saint-Père, la piste piétons-vélos passe du côté du lieu-dit « le Prieuré » puis franchit la RD 751 par une passerelle jouxtant l'ouvrage routier à construire. Compte tenu de la pente nécessaire pour rejoindre la passerelle, la liaison douce doit serpenter pour s'adapter au relief et offrir une pente moins prononcée. Des raccourcis piétons pourront être aménagés.

Solution 2

La solution 2 est une alternative à la solution précédente. Comme dans la solution 1, une passerelle est réalisée au niveau de l'échangeur, la liaison douce serpente et prévoit des raccourcis piétons. En revanche, la liaison s'amorce du côté de l'Intermarché et évite ainsi des emprises sur la voie d'accès aux maisons du Prieuré.

Solution 3

La solution 3 consiste à aménager un passage inférieur pour petits gabarits sous la RD 751, entre la rue du Moulin et la rue de Bel-Air. La liaison entre le centre-bourg de Port-Saint-Père et le quartier de Belle-Vue, qui accueille le centre médical, n'est plus aussi directe.

Discussion

Solution 1

Les habitant.e.s du Prieuré et du Pré nouveau sont opposés aux solutions qui empruntent la voie privée qui leur permet d'accéder à leur habitation.

Une intervenante est opposée aux passages inférieurs sous les bretelles, qui créeront de l'insécurité et un effet tunnel. Ils seront dissuasifs et inciteront à prendre la voiture.

Solution 2

Les habitant.e.s du Pré Nouveau estiment que cette solution représente un moindre mal, elle permet au moins d'éviter le passage sur la voie privée.

Gaëtan Léauté confirme que pour la commune, cette option qui n'est pas parfaite apparaît quand même comme la moins problématique.

Solution 3

Une habitante du Moulin Beauvet n'est pas d'accord pour que le profil de la RD 751 soit rehaussé de 70 cm.

Des riverain.e.s signalent que la rue du Moulin présente déjà des pentes à 8-10 %, ils ne comprennent pas pourquoi le Département est contraint de rechercher des pentes à 4 %.

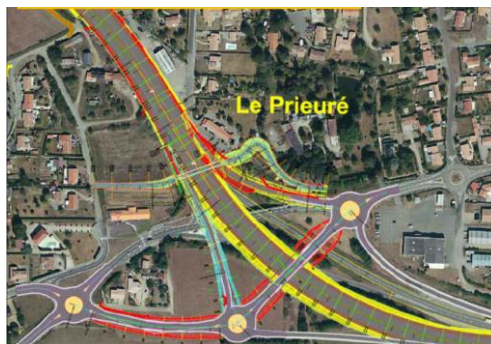
Jean-Pierre David rappelle que les 4 % maximum sont recherchés dans les aménagements nouveaux pour les personnes à mobilité réduite.

Après la réunion, cette pente a été vérifiée : elle s'établit en moyenne à 5 % sur la rue du Moulin et présente un raidillon à 6 % sur quelques dizaines de mètres.

Autres solutions de liaison

→ Une solution intermédiaire entre l'échangeur et la rue du Moulin

Freddy Hervochon précise que ce type de solution a été étudié (elle est présentée au public en cours de séance), mais elle pose des problèmes de faisabilité.



Jean-Pierre David précise que cette solution présente une pente trop forte, elle est très proche de maisons d'habitation et emprunte la voie privée du Prieuré.

Il est suggéré d'abaisser le profil de la RD 751.

Jean-Pierre David explique que si l'on abaisse le profil, les talus seront plus larges, ce qui empiètera davantage sur les habitations proches.

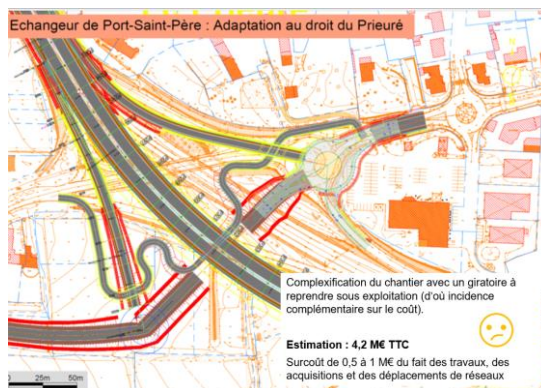
→ Franchissement à l'Est de l'échangeur avec voie de desserte parallèle au Sud ①

→ Suppression d'une boucle de la liaison douce en longeant la 2x2 voies et en passant au-dessus de la bretelle de sortie depuis Pornic ②



Freddy Hervochon accepte que la faisabilité de ces deux solutions, qui n'a pas été étudiée, soit examinée par les services.

→ Décalage du giratoire nord



Ce décalage a été étudié et figurera dans le diaporama de la réunion mis en ligne sur la plateforme dédiée au sujet de la liaison douce. Cette solution induit un surcoût significatif, impacte fortement l'Intermarché et présenterait un impact travaux fort du fait de la nécessité de reconstruire le giratoire existant.

→ Adaptation aux personnes à mobilité réduite

Serge Quentin demande si les solutions sont adaptées aux personnes à mobilité réduite.

Freddy Hervochon explique que l'accessibilité a été un critère de conception et de faisabilité des liaisons douces étudiées.

Jean-Pierre David confirme que les solutions préférentielles présentées en réunion respectent toutes des pentes à 4 % adaptées aux personnes à mobilité réduite.

3. Les autres sujets évoqués

- Abaissement du profil de la RD 751 au niveau de Port-Saint-Père et passage à 2 voies avec une vitesse à 90 km/h

Un intervenant pense qu'il y a un problème de méthode : s'agissant de l'intégration du projet dans l'environnement, notamment du point de vue du bruit, toutes les propositions faites par les riverain.e.s n'ont pas été prises en compte. Si l'on a besoin d'une hauteur de 5,85 m, pourquoi ne pas abaisser la RD 751 ? Pourquoi ne pas réduire la vitesse au niveau de Port-Saint-Père et passer à 2 voies ?

Gaëtan Léauté souhaiterait également un abaissement de la RD 751.

Jean-Pierre David souligne qu'il n'est pas recommandé d'avoir une section à 2 voies sur un itinéraire à 2x2 voies, cela pose des problèmes de sécurité au niveau des rabattements. L'abaissement du profil de la RD 751, comme indiqué précédemment, entraînera des surlargeurs d'emprises sur les habitations riveraines.

Freddy Hervochon est d'accord sur le fait que le bruit doit être un point de vigilance et que la recherche de solutions acoustiques est une priorité pour ce projet.

- Réduire l'échangeur en mettant en boucle les bretelles orientées vers Pornic

Jean-Pierre David explique que ce type d'aménagement ne réduira pas l'échangeur, car les boucles, qui devront présenter des rayons de 40 m minimum, seront très larges afin d'obtenir les longueurs d'insertion ou de décélération requises.

- À la place de l'échangeur, aménager un grand giratoire surélevé

Cette proposition avait été transmise pendant la concertation 2022, la personne aurait souhaité avoir une réponse.



Freddy Hervochon indique qu'une réponse sera apportée par les services.

- Proposition d'un système de bifurcation séparant les flux entre Sainte-Pazanne et Pornic

Jean-Pierre David explique que ce type d'aménagement n'est pas adapté aux niveaux de trafics au droit de Port-Saint-Père, ni à leur croissance à moyen terme.

Il précise que les flux se répartissent pour 60 % vers Pornic et pour 40 % vers Sainte-Pazanne.

- Aménagement d'une protection anti-bruit ou au minimum anti-éblouissement au niveau du giratoire nord, pour améliorer la protection des habitant.e.s du Prieuré.

Freddy Hervochon propose que, dans le cadre des études d'avant-projet à venir, la possibilité d'une glissière béton soit étudiée.

4. La concertation en cours

Rappel des prochaines étapes de la concertation :

- Une permanence le mardi 4 avril de 14h à 18h en mairie de Port-Saint-Père
- La possibilité de donner un avis argumenté sur la plateforme participer.loire-atlantique.fr/nantes-pornic (jusqu'au 17 avril)
- La publication du bilan de la concertation au plus tard le 1^{er} juin sur la plateforme participer.loire-atlantique.fr/nantes-pornic

5. Conclusion de la réunion

Pour le principe de liaison douce, les études se poursuivront sur la base de la solution 2.

Seront publiés sur participer.loire-atlantique.fr/nantes-pornic :

- Le diaporama comprenant les différents tests réalisés par le maître d'ouvrage (publié le 28 mars 2023),
- Le présent compte rendu,
- Le bilan de la concertation, au plus tard le 1^{er} juin.

6. Suites à donner par les services

À la demande du Vice-président mobilités, les services procéderont aux analyses complémentaires suivantes :

- Examen des solutions alternatives de rétablissement de la liaison douce évoquées en réunion (2 alternatives) ;
- Examen de la solution de configuration de l'échangeur de Port-Saint-Père en giratoire dénivelé.

Ces études seront publiées sur participer.loire-atlantique.fr/nantes-pornic.