

Rappel du cadre de cette réunion

À la suite de **la concertation publique** menée entre le 21 septembre et le 4 novembre 2020, et du bilan du Département de Loire-Atlantique, intégrant les recommandations des garants, il a été décidé de **poursuivre les études et la démarche de concertation** sur la route entre Nantes et Pornic (RD 751).

Le déroulement de la concertation préalable, la synthèse des avis recueillis et les décisions concernant chaque tronçon sont retranscrites dans deux documents intitulés « bilan de la concertation » et « **synthèse du bilan de la concertation** ».

Et maintenant ?

Différentes **réunions thématiques** sont organisées par la direction infrastructures, **en présence des garants de la CNDP**, en vue :

- d'Approfondir les enjeux et enrichir les différents scénarii d'aménagement retenus suite à la concertation préalable,
- d'Améliorer et diversifier l'information environnementale notamment concernant le bilan carbone du projet et ses variantes.

Ces temps d'échanges réunissent, sur invitation, des personnes qui partagent des problématiques communes tels que riverain-ne-s bordant la route, exploitant-e-s agricoles, représentant-e-s des collectivités locales, de la Chambre d'agriculture, collectifs locaux, associations locales et environnementales.

Chaque réunion fait l'objet d'un compte-rendu diffusé aux participant-e-s et sur [la plateforme de participation](#).

Et après ?

Une deuxième phase de concertation publique sera organisée afin de recueillir les points de vue sur **les différentes options étayées** grâce aux études et travail réalisé lors des réunions thématiques.

Objet de la réunion

Liaison entre Port-Saint-Père et « Le Pont Béranger » - réunion technique avec les riverains de la RD 751 à Port-Saint-Père

Date

Jeudi 20 mai 2021

Lieu

Salle omnisport – Port-Saint-Père

Participants

- Mairie de Port-Saint-Père - 5 participants au total dont M. Léauté (maire), M. Houdayer et Mme du Rusquec
- 25 riverains (sur invitation)
- Commission nationale de débat public (garants) :
Claude Renou – Serge Quentin
- Département de Loire-Atlantique :
2 agents de la Direction infrastructures – Sous-direction études

Contenu des échanges

La réunion, organisée par le Département, faisait suite à la concertation sur l'aménagement de l'axe Nantes-Pornic qui s'est déroulée à l'automne 2020 ainsi qu'aux conclusions adoptées à l'issue de cette dernière par les élus lors de l'Assemblée départementale du 7 janvier 2021.

Pour ce qui concerne la section entre Port-Saint-Père et « Le Pont Béranger », il a en effet été décidé dans la délibération adoptée à l'issue de cette démarche :

- d'une part, de poursuivre les études d'aménagement à 2x2 voies suivant deux familles de variantes (tracé historique et aménagement sur place) ;
- d'autre part, d'approfondir l'option d'un aménagement sur place à 2x2 voies en portant particulièrement attention aux problématiques liées à la présence d'habitations en bordure de voie, de bruit, de circulations piétonnes et cyclables, de dessertes économiques et agricoles, de maîtrise de la consommation foncière et de préservation de la biodiversité.

Dans cette optique, cette rencontre avec les riverains immédiats de la RD 751 au droit de l'échangeur de Port-Saint-Père visait plus particulièrement à faire le point sur la situation générale du bâti le long de cet axe et à présenter les possibilités d'adaptation du tracé en aménagement sur place de la route existante au droit du bourg de Port-Saint-Père. D'autres rencontres doivent intervenir ultérieurement afin d'évoquer les autres points (rétablissement des liaisons agricoles, ...) avec les interlocuteurs concernés.

Les techniciens du Département ont en conséquence présenté successivement un point d'avancement des démarches d'acquisition de bâtis engagées, les possibilités d'adaptation du tracé au sud du bourg permettant de limiter l'impact sur le bâti, les solutions de rétablissement des continuités piétonnes et cyclables entre le centre-ville et le secteur de « Bel Air – Belle Vue » et les principes de protections phoniques qui pourraient accompagner une telle solution de tracé si celle-ci devait être retenue à l'issue de la concertation à venir.

Dans un second temps, les participants ont pu poser des questions et échanger avec les agents du Département :

- Les démarches d'acquisition de plusieurs habitations riveraines de la RD 751 en cours sont interprétées par plusieurs participants comme une anticipation du choix de la solution en aménagement sur place par le Département. La concertation serait en conséquence, selon eux, tronquée et la variante historique aurait de fait déjà été écartée.

En réponse il a été indiqué que les acquisitions à l'amiable qui ont été engagées ces derniers mois concernent, pour trois d'entre elles, des habitations situées en bordure du tronçon commun entre la variante historique et celle en aménagement sur place. Ces habitations seraient de ce fait impactées par le projet quelle que soit la variante qui serait retenue à l'issue de la concertation. Le Département a de plus donné suite à la demande d'acquisition faite par le propriétaire de Sainte-Genève, qui se situe en bordure du tronçon Est potentiellement concerné par un aménagement sur place de la RD 751, considérant que la vente de cette dernière était entravée du fait des études en cours. Un acquéreur potentiel s'était en effet désisté mi-2020 du fait des incertitudes que font peser les études en cours sur le devenir de cette propriété ;

- Plusieurs personnes regrettent le manque d'information sur la concertation initiale ainsi que sur cette réunion. Un couple de riverains a été informé de la réunion par ses voisins. Une information postale semblerait plus adaptée.

Les dispositifs d'information mis en œuvre dans le cadre de la concertation qui s'est déroulée sur septembre-octobre 2020 sont rappelés. Le Département a mis en œuvre de nombreux vecteurs d'information pour cette phase de concertation (alertes sms, informations internet, articles de presse, panneau routier, messages radio). Malheureusement, quelques personnes ont pu passer au travers du dispositif. S'agissant

de la réunion du 20 mai 2021, seuls les riverains « immédiats » de la RD 751 étaient conviés sur invitation. La situation de ce couple de riverain n'avait pas été repérée par les services départementaux qui s'en excusent ;

- L'aménagement à 2x2 voies conduirait, selon plusieurs participants, à renforcer la coupure du bourg.
L'effet de coupure généré par un aménagement sur place n'est pas nié. Cependant, celui-ci existe déjà et est d'autant plus marqué que les liaisons piétonnes et cyclables vers le bourg ne sont pas parfaitement sécurisées. La variante en aménagement sur place intégrerait la mise en place d'une voie douce de 4 m de largeur qui permettrait de faciliter et sécuriser les liaisons vers les quartiers de « Belle-Vue » et « Bel-Air » ;
- Un des participants indique que l'analyse multicritères des variantes est tronquée. Les critères environnementaux ont fait selon lui l'objet d'un développement très important afin d'orienter le choix en faveur des solutions aménagement sur place. A contrario, les critères humains et de cadre de vie, plutôt favorables à la solution historique, sont peu ou pas pris en compte. La coupure du bourg ne lui semble pas prise en compte. La sincérité de cette analyse est donc questionnée.
Il est indiqué en réponse que l'ensemble des enjeux évoqués ont bien été pris en compte dans l'analyse multicritères. En particulier la coupure du bourg est appréciée au travers du critère « Effet de coupure ». La variante historique apparaît bien comme étant la solution préférentielle au regard de ce critère. Par ailleurs, il est précisé que ce tableau est un outil d'aide à la décision, mais que cette dernière, qui relève d'une responsabilité politique, ne s'appuie pas exclusivement sur celui-ci. Enfin, le bilan établi au travers de ce document peut faire l'objet d'ajustements prenant en compte les échanges avec le public lors des différentes réunions de concertation ;
- Plusieurs habitants indiquent qu'ils ne croient pas, au regard des éléments présentés qui portent exclusivement sur la solution aménagement sur place, que le Département n'ait pas encore pris de décision concernant l'aménagement de cette section.
L'objectif de la réunion, qui visait notamment à préciser les possibilités d'amélioration de la solution aménagement sur place, a été rappelé. Le choix entre tracé historique et aménagement sur place n'interviendra qu'après la seconde phase de concertation qui est prévue en fin d'année 2021 ;
- La validité des inventaires de zones humides sur le secteur situé au Sud de « Belle Vue » est contestée. Le terrain est en plateau et est cultivé de manière intensive, la présence de zones humides est incompréhensible. L'un des participants évoque la possibilité de contre-expertises.
Le caractère de « zone humide » d'un terrain est lié à la présence de nappes perchées sur ce secteur. L'identification des zones humides s'effectue par le biais de sondages pédologiques sur une profondeur de 1 mètre, elle ne se limite donc pas à un examen visuel de la flore présente et de la situation inondée ou pas du terrain. La possibilité d'une expertise complémentaire est néanmoins envisageable. La proposition sera soumise aux élus du Département ;
- Plusieurs participants considèrent qu'il conviendrait plutôt de développer les transports en commun au sens large (offre ferroviaire, bus, covoiturage, ...) et non d'envisager une mise à 2x2 voies de l'axe Nantes-Pornic.
L'aménagement de la RD 751 n'est pas incompatible avec un développement de l'offre de transports en commun. Les différents modes sont complémentaires. Leur développement dans leur globalité est nécessaire pour répondre aux besoins futurs de déplacement de la population. L'aménagement de l'axe Nantes-Pornic offre par ailleurs des opportunités pour les modes alternatifs (mise en place d'aires de covoiturage, voies

affectées en amont du périphérique, amélioration des temps de trajets des lignes de cars, ...) ;

- Des précisions sont demandées sur l'efficacité des écrans et merlons acoustiques.
Les écrans et merlons ont une efficacité comparable qui varie en fonction de leur hauteur et de la situation de la route et des habitations par rapport au terrain. Leur efficacité est maximale pour les habitations situées immédiatement derrière le dispositif de protection et tend à décroître en s'éloignant de celui-ci (les habitations plus éloignées sont cependant exposées à des niveaux de bruit plus faibles) ;
- Une des participantes indique que, selon elle, la proposition de liaison douce entre le bourg et la maison médicale est totalement inadaptée, en particulier pour les personnes à mobilité réduite.
Les caractéristiques de la liaison associée à cette variante prennent en compte les piétons, les cyclistes et les personnes à mobilité réduite qui pourraient, si cette variante était retenue, relier les villages de « Belle-Vue » et « Bel Air » ainsi que la maison médicale depuis le centre bourg en toute sécurité. Elle présenterait une largeur de 4 m, une rampe maximale limitée à 4 % et tous les franchissements seraient dénivelés. Le cheminement serait séparé des circulations automobiles sur le pont rétablissant la RD 758. Il s'agirait donc d'une nette amélioration par rapport à la situation actuelle si cette option devait être retenue. La liaison définie dans le cadre de la solution en aménagement sur place emprunterait, sur son extrémité Nord, la voie d'accès au « Prieuré » ;
- Plusieurs participants ont rappelé qu'une proposition d'aménagement à 2 voies de la RD 751 a été faite par la commune. Cette solution permettrait de rester sur la route existante sans impacter le bâti. Des dispositifs similaires existent par ailleurs sur le réseau départemental et semblent ne pas poser de difficultés particulières. Il s'étonne donc que cette alternative n'ait pas été prise en compte.
En réponse, il est indiqué qu'une réduction ponctuelle du profil en travers génèrerait au droit des zones de transition et sur les périodes de pointe des ralentissements et des remontées de files. Ces situations sont susceptibles de générer des problèmes de sécurité. Par ailleurs, le dimensionnement de l'aménagement prend en compte les évolutions de la circulation routière à moyen et long terme et non pas exclusivement le trafic actuel (pour lequel le dispositif évoqué serait peut-être satisfaisant). L'aménagement a notamment pour objectif d'éviter les phénomènes de report de flux sur les périodes de pointe sur le réseau secondaire dont les caractéristiques sont inadaptées (cas du village du « Pilon » sur la RD 80) ;
- Selon plusieurs représentants, les réponses apportées par le Département vont toutes dans le sens d'une confirmation du choix de la variante en aménagement sur place.
- Un couple de riverains indique que l'impact sur leur habitation compromettrait une activité professionnelle. Ils ajoutent que le Département ne les aurait pas informés du projet départemental lors de l'achat de leur maison début 2020, et ce malgré une saisine de leur notaire.
L'impact du projet sur l'activité projetée n'apparaît pas avéré. Les services du Département n'ont pas connaissance d'une saisine notariale début 2020 pour la transaction immobilière évoquée. Ils sollicitent la communication du courrier ou du mail adressé aux services départementaux.

Les garants clôturent la réunion en notant que, selon eux, les débats ont davantage porté sur l'opportunité du projet que sur les possibilités d'adaptation de celui-ci dans l'hypothèse d'un aménagement sur place au droit de l'échangeur de Port-Saint-Père.

Suites à donner

- poursuite des échanges avec les différents acteurs du territoire (exploitants agricoles, ...).