

Réunion publique à Port-Saint-Père Lundi 28 mars 2022

Lieu : Salle de la Colombe, 27 rue de Pornic à Port-Saint-Père.

Intervenant-es :

- **Gaëtan Léauté**, Maire de Port-Saint-Père
- **Michel Ménard**, Président du Département de Loire-Atlantique
- **Freddy Hervochon**, Vice-président mobilités du Département de Loire-Atlantique
- **Laurent Renou**, Sous-directeur des études, Direction des infrastructures du Département de Loire-Atlantique
- **Claude Renou et Serge Quentin**, garants de la concertation, nommés par la Commission nationale du débat public (CNDP)
- **Jean-Pierre David**, Direction des infrastructures du Département Loire-Atlantique
- **Sophie Brossaud**, Chargée de projets participation citoyenne, Direction vie citoyenne, Département de Loire-Atlantique¹

Animatrice :

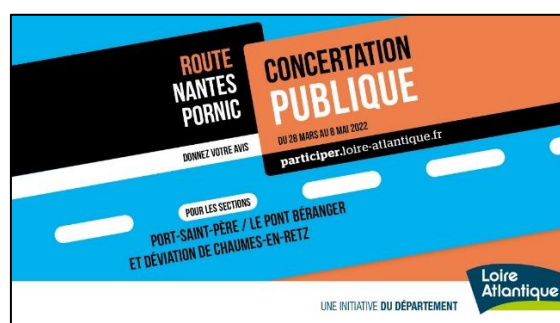
- **Coline Grégoire**, agence Sennse

Durée de la réunion : 2 h30, 19 h – 21 h30

Nombre de participant-es : environ 100 personnes

[Cliquez ici pour visionner l'intégralité de la rencontre¹](#)

[Cliquez ici pour consulter le diaporama de la rencontre²](#)



¹<https://www.youtube.com/watch?v=VYiBw6ejK00>

²https://participer.loire-atlantique.fr/uploads/decidim/attachment/file/1284/anp-ppsp-lpb_diaporama-reunion-publique-2021-03-28.pdf

Introduction

L'animatrice ouvre la réunion en rappelant qu'elle s'inscrit dans le cadre de la concertation continue qui fait suite à la concertation préalable de 2020 sur les aménagements routiers de l'axe Nantes-Pornic (RD 751). Cette réunion publique qui porte sur la section entre Port-Saint-Père et « Le Pont Béranger » est organisée par le Département de Loire-Atlantique.

Gaëtan Léauté, Maire de Port-Saint-Père, remercie le Département pour l'organisation de la réunion. Il revient rapidement sur l'historique du projet et la concertation qui s'est tenue en 2020. Il explique que le conseil municipal a donné son accord de principe au projet et que celui-ci doit répondre aux objectifs de sécurité des usagers, de bien-être des habitantes du territoire et d'intégration dans le paysage local agricole tout en respectant l'environnement.

Michel Ménard, Président du Département de Loire-Atlantique présente le contexte routier départemental en Loire-Atlantique, et plus particulièrement celui de l'axe Nantes-Pornic. Il identifie et détaille plus particulièrement 5 enjeux :

- La **sécurité routière** ;
- Le **partage de la route** en renforçant et en innovant sur les modalités de déplacement alternatives comme le vélo ;
- Les **impératifs environnementaux** avec la protection des espaces naturels et agricoles avec des contraintes réglementaires supplémentaires ;
- La **préservation du cadre de vie** des habitant-es, notamment face aux bruits que les aménagements peuvent générer ;
- Les **enjeux financiers** associés au projet.

Il souhaite que le public soit consulté largement sur les aménagements de cette route, car c'est un projet important qui pour être réussi doit être utile, expliqué et compris. Il retient qu'il y a des intérêts et des avis divergents, qu'il faut rechercher les bons équilibres et trouver un compromis à défaut d'avoir un consensus.

L'animatrice présente le déroulé de la soirée.

1. La nouvelle phase de consultation publique

Laurent Renou, Sous-directeur des études, Direction des infrastructures du Département de Loire-Atlantique, rappelle la concertation menée en 2020 et les 4 sujets portés au débat :

- Opportunité de la mise à 2x2 voies de l'ensemble de l'axe et des différents secteurs d'aménagement, ainsi que leurs caractéristiques techniques ;
- Évolution des modes de déplacements ;
- Enjeux liés à la gestion économe de l'espace ;
- Enjeux liés à la poursuite de l'information et du dialogue.

Il explique que suite aux 21 temps de rencontre et aux 500 contributions recueillies, le Département a délibéré le 7 janvier 2021 pour déterminer les enseignements de la concertation et la suite qu'il comptait y donner :

- L'organisation d'un temps supplémentaire d'études et de concertation avant les enquêtes publiques, notamment en vue d'intégrer de nouvelles options d'aménagement et ainsi répondre aux inquiétudes des riverain-es et exploitant-es agricoles ;
- La poursuite de la mise en œuvre d'actions de sécurité et leur évaluation sur la route actuelle ;
- La mise en place d'un comité de suivi ;
- La poursuite des études avec les agriculteur-trices ;
- La poursuite des études avec les collectifs locaux ;
- La poursuite du travail engagé avec Pornic aggro Pays de Retz et les communes.

Il revient sur les actions entreprises en 2021 sur le projet :

- Plusieurs temps de rencontres se sont tenus localement avec des riverain-es, des exploitant-es agricoles et des associations pour poursuivre l'étude du projet ;
- Des études techniques ont été engagées au sujet du bruit et des inventaires écologiques, faisant écho aux observations faites en 2020 ;
- Une étude des flux de trafic à venir et de comparaison des variantes d'aménagement au plan du bilan carbone a été engagée.

Il présente alors le périmètre de la concertation de 2022 :

- Les deux sections soumises à la concertation sont :
 - Le secteur entre Port-Saint-Père et « Le Pont Béranger » ;
 - Le doublement de la déviation de Chaumes-en-Retz.
- Les sujets soumis à la concertation sont :
 - Les caractéristiques techniques des aménagements proposés ;
 - Les modalités de rétablissement des dessertes locales (agriculteur-trices, riverain-es, liaisons avec les bourgs, liaisons avec les entreprises, etc.) ;
 - Les conditions de circulation pour tous les modes alternatifs à la voiture (marche, vélos, transports scolaires, transports en commun et covoiturage) ;
 - La compensation des impacts sur les zones humides et les espaces agricoles.

Claude Renou et Serge Quentin, garants de la concertation, nommés par la CNDP, rappellent leur rôle de garants : travailler conjointement avec le maître d'ouvrage, le conseiller en cas de nécessité et s'assurer que le public puisse s'informer et s'exprimer.

2. Les enjeux d'aménagement sur la RD 751

Laurent Renou, rappelle les priorités pour l'aménagement de la RD 751 :

- Améliorer la sécurité et le confort des usager·ère·s sur l'axe Nantes-Pornic ;
- Mettre en cohérence toutes les sections de l'itinéraire ;
- Accompagner le développement durable du territoire.

Il complète en présentant les enjeux d'aménagement du Département :

- Un projet économe en consommation de l'espace ;
- Un projet qui permette de maîtriser l'urbanisation diffuse ;
- Un projet soucieux de l'impact environnemental ;
- Un projet qui doit permettre d'encourager des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle ;
- Un projet qui doit prendre en compte la santé humaine et le cadre de vie (air et bruit).

3. Les aménagements de sécurité réalisés

Laurent Renou, dresse la liste des aménagements pour la sécurisation de l'itinéraire dans l'attente de la réalisation du projet.

Dès le premier semestre 2019 :

- Réalisation d'un marquage axial sur plus de 20 km de manière à interdire les dépassements ;
- Réalisation d'un giratoire au niveau de la Paternière.

Fin juin 2020 :

- Mise en place d'un panneau solaire à messages variables sur la RD 723 en direction de Pornic.

En 2021 :

- Trois carrefours giratoires ont vu le jour :
 - Le premier positionné à l'entrée de Pornic au niveau des Duranceries ;
 - Le deuxième à l'extrémité ouest du créneau de dépassement de Pont Béranger à Malhara ;
 - Le troisième au niveau de la route de La Bernerie juste après Le Port.
- Une étude a été menée par le Département en lien avec Nantes Métropole et l'État pour l'aménagement de voies réservées aux transports en commun et au covoiturage interne entre Nantes et le diffuseur de Bouaye.

4. Les aménagements proposés sur le secteur Port-Saint-Père <=> « Le Pont Béranger »

Jean-Pierre David, Direction des infrastructures du Département Loire-Atlantique, présente en détail les aménagements proposés sur le secteur entre Port-Saint-Père et « Le Pont Béranger ».

Il rappelle en préambule ce que sont les caractéristiques d'une 2x2 voies :

- 2 chaussées de 7 mètres de largeurs chacune, séparées par un terre-plein central et bordées de bandes d'arrêt d'urgence ;
- Accès riverains supprimés et rétablis par des voies de desserte locale ;
- Échangeurs dénivelés avec bretelles (nombre limité).

Il rappelle qu'en 2020 plusieurs variantes avaient été présentées sur ce secteur :

- La variante dite de référence correspondant à une déviation par le sud des villages de Belle-Vue et de Bel Air ;
- La variante 1 qui propose un aménagement de la 2x2 voies au plus près de la route existante et qui situe l'aménagement entre le bourg de Port-Saint-Père et les quartiers de Belle-Vue et Bel Air sur le secteur du centre bourg. La route existante maintenue aurait une fonction de desserte des villages et des zones d'activité situées dans le périmètre d'étude ;
- Une troisième option d'aménagement (variante 2) préconisait un aménagement sur place, partout où cela était possible, de la route existante de façon à limiter le plus possible les emprises sur les terres agricoles et les espaces naturels.

Il explique qu'à l'issue de cette phase de concertation, les élus départementaux ont décidé de poursuivre la réflexion en approfondissant les tracés, notamment :

- De la variante de référence ;
- D'une variante s'appuyant sur le principe de la variante 2 en aménagement sur place avec des adaptations localisées afin de limiter les impacts sur l'habitat, les terres agricoles et les espaces naturels.

Jean-Pierre David présente les engagements pris suite à la concertation de 2020 sur la section :

- La poursuite des réflexions pour un aménagement à 2x2 voies :
 - Approfondissement de la variante de référence en déviation ;
 - Un tracé en aménagement sur place au plus près de la route actuelle.
- Une attention particulière portée :
 - Aux habitations riveraines ;
 - Au bruit ;
 - À la circulation des piéton·es et des cyclistes ;
 - Aux dessertes économiques et agricoles ;
 - À l'emprise foncière ;
 - À la préservation de la biodiversité.

Il présente ensuite les variantes de tracé soumises à concertation et précise que les aménagements proposés seront comparés à une variante dite zéro correspondant à l'option d'un maintien de la route dans sa configuration actuelle.

Dans un premier temps, il présente les aménagements proposés sur le tronc commun :

- Le tronc commun se développe sur 3 km entre « Le Pont Béranger » et la Jeune Bretonnière ;
- Les emprises de la route actuelle sont récupérées dans l'aménagement et intégrées au projet ;
- Des dessertes locales complémentaires sont créées en parallèle de la 2x2 voies pour permettre la desserte des villages notamment de La Piorgère et de La Terguerie ;
- Sur le secteur de La Frogerie, deux options de rétablissement de l'accès sont prévues :
 - Première option qui voit la création d'un franchissement au-dessus de la 2x2 voies pour relier le village de La Frogerie aux terres agricoles situées sur le secteur Nord ;
 - La deuxième option voit la création d'un barreau de liaison directe entre La Frogerie et La Piorgère.

Ensuite, il revient sur la variante de référence dont les aménagements proposés n'ont pas évolué depuis la concertation 2020.

Puis, il présente la variante 2 et explique que les aménagements proposés visent à limiter les impacts sur le bâti par :

- Des rayons de la route un peu plus réduits et respectant les enjeux de sécurité routière ;
- Un tracé se situant parfois sur la route existante, en retrait le plus possible du bâti ;
- Un nouvel échangeur à aménager au sud de l'échangeur actuel, qui intègre un franchissement de la 2x2 voies par la RD 758 et un raccordement de l'échangeur au giratoire du Champ d'Alouette.

Il explique que plusieurs habitations seraient ainsi évitées sur le secteur de Bel Air et sur le secteur du Moulin de Beauvais. Il précise qu'une habitation, épargnée dans les variantes présentées en 2020, serait cette fois concernée par l'aménagement et susceptible de devoir être acquise.

Il présente les trois déclinaisons, A, B et C, de la variante 2 qui portent exclusivement sur la question du rétablissement de la RD 303 à la Paternière.

Jean-Pierre David évoque ensuite la prise en compte du cadre de vie, plus particulièrement des nuisances sonores dans les études et présente les dispositifs de protection phonique (en merlons de terre ou en écrans) susceptibles d'être mis en place sur près d'un tiers du tracé. Il détaille leur aménagement sur chacune des variantes :

- 2 300 m de protection acoustique sur le tronc commun ;
- 1 250 m de protection acoustique pour la variante de référence ;
- 1 600 m de protection acoustique pour la variante 2.

Il partage les enjeux liés aux zones humides et à l'artificialisation des sols :

- La destruction de 11 à 22,5 ha de zones humides selon les variantes, qui vont devoir, conformément à la réglementation, être compensées à 200 % ;
- L'artificialisation de 20 à 33 ha qui devront être compensés par une désartificialisation à hauteur de 50 % ;
- La prise en compte des différents modes de déplacement par la mise en place de pôles multimodaux avec des parkings dédiés au covoiturage, des équipements dédiés au

- stationnement des deux-roues, des connexions dans la mesure du possible avec les points d'arrêt des transports en commun ;
- La sécurisation des déplacements des deux-roues et des piétons.

5. Temps d'échanges

Les variantes d'aménagement et leurs déclinaisons

Question issue du tchat sur Internet : un internaute demande pourquoi il y a d'autres variantes soumises à concertation alors que la variante de référence était retenue depuis 2009.

Freddy Hervochon répond que sans variante il n'y aurait pas de débat et que les variantes sont l'enjeu de la concertation sur ce secteur. Il précise que les autres sujets ne sont pour autant pas secondaires. Il explique que la mise à concertation de plusieurs variantes résulte de la concertation de 2020 car la question des terres agricoles a été un des enjeux du débat qui a obligé à intégrer une autre variante moins consommatrice des sols par rapport au tracé existant.

Enjeux environnementaux et climatiques

Question en séance : un habitant remarque que la mise à 2x2 voies de la RD 751 va augmenter le trafic et la vitesse et donc nécessairement les émissions de CO₂. Il propose une solution alternative à la mise à 2x2 voies de l'axe pour un coût d'investissement plus faible : acheter des bus à hydrogène qui feraient la navette Pornic – Nantes toutes les 10 minutes, nuit et jour.

Freddy Hervochon indique que les travaux de mise à 2x2 voies ont déjà commencé et que ce sujet-là n'est pas mis à la concertation. Il convient que le trafic va augmenter, que la 2x2 voies soit faite ou non. Les projections montrent qu'à l'horizon 2050 – 2100, le département étant très attractif, la population augmentera de 17 000 habitant-es par an. Il poursuit avec les études menées sur le bilan carbone de l'axe par rapport aux impacts de l'aménagement à 2x2 voies. Les simulations ont pris en compte la mutation du parc automobile et donc l'introduction des véhicules électriques et hydrogènes. De plus, il convient que les transports en commun et le covoiturage sont à développer. Pour ce faire, il informe qu'une opération innovante expérimentale va être lancée sur cet axe, à l'entrée de l'agglomération nantaise, à savoir la mise en place d'une voie réservée aux transports en commun et au covoiturage. Il est également envisagé de mettre en place des actions comme un parking relais et des transports à haut niveau de service.

Question issue du tchat sur Internet : un internaute demande où trouver les conclusions de l'étude « bilan carbone ».

Laurent Renou indique que l'étude se trouve sur la plateforme du projet.

Question issue du tchat sur Internet : un internaute voudrait savoir si le projet respecte les scénarios de la stratégie bas carbone et dans quelles conditions elles sont respectées.

Freddy Hervochon indique que l'étude bilan carbone est disponible sur la plateforme. Elle a été menée par le CEREMA, le Centre d'Étude et de Recherche des Mobilités et des Aménagements qui est un centre de référence de l'État. Il confirme que la stratégie bas carbone est bien intégrée dans cette étude.

Question en séance : une habitante souhaite savoir si l'impact qu'aurait le projet sur le village à long terme a été évalué.

Freddy Hervochon indique que Port-Saint-Père est déjà impacté par une circulation importante en cœur de bourg. Il ajoute que la circulation va continuer d'augmenter. Il estime que des dispositifs acoustiques sont alors nécessaires car l'urbanisation est proche de la route. Il précise que les variantes proposées en 2022 évitent le plus possible l'acquisition de maisons qui étaient dans

l'emprise du tracé en 2020. Il annonce que demain, dans l'hypothèse de la variante zéro (aucun aménagement), il y aurait une dégradation du cadre de vie du fait des nuisances lié au trafic.

Laurent Renou indique que des éléments sont disponibles sur la plateforme concernant l'étude carbone. Il y a une simulation prospective des trafics sur l'itinéraire en fonction de différentes options d'aménagement (2x2 voies ou pas d'aménagement). Cette modélisation des trafics a servi à évaluer le bilan carbone de chacun de ces scénarios d'aménagement. Il précise que la stratégie bas carbone nationale s'engage sur une neutralité carbone en 2050.

Enjeux acoustiques

Question en séance : un habitant revient sur les protections sonores et souhaite avoir des études chiffrées sur les hauteurs préconisées et la diminution de l'impact d'éventuelles nuisances sonores.

Jean-Pierre David explique que les caractéristiques des protections phoniques sont variables en fonction des situations. Lorsque l'habitation se situe près de la route, il y a un effort plus important à produire pour assurer sa protection. Il précise que des hauteurs de 2 à 4 mètres sont prévues sur ce projet avec des dispositifs en merlons de terre ou en écrans. Le choix est effectué en fonction de l'emprise disponible. Il explique que la solution merlons de terre est généralement choisie si l'emprise est suffisante, car elle est moins onéreuse. Lorsque l'emprise est plus réduite, notamment au droit des secteurs bâtis, la solution écran est choisie. Il invite les habitant·es à venir aux permanences où il leur sera présenté les caractéristiques des protections au droit des secteurs qui les intéressent le plus.

Enjeux fonciers

Question en séance : un habitant a quelques remarques sur la variante 2. Il faut faire attention à bien respecter le code de l'urbanisme et le PLU. Il invite les personnes du Département à venir constater à quoi correspondent les distances entre la RD 751 et certains bâtis. Il relève qu'une attention particulière a été portée à la santé humaine et au cadre de vie, mais il voudrait savoir si le fait que certain·es habitant·es ont la route à proximité de leurs fenêtres a été pris en compte en termes de pollution, de risque sur le bâti, de vibrations et de valeur de l'immobilier.

Freddy Hervochon répond qu'il est important de prendre en considération les projections des flux de demain. Il explique que la variante zéro conserverait l'itinéraire à 1x2 voies sans mise en place de mesures anti-acoustiques alors que le trafic augmentera tout de même. Il ajoute que les enjeux de santé environnementale sont majeurs et que de plus en plus d'études montrent des relations entre le bruit et la santé. Il explique que l'enjeu est d'atténuer les nuisances sonores d'un flux automobile en hausse par les aménagements proposés dans les différentes variantes, ce qui ne veut pas dire qu'elles seront supprimées. Il ajoute que le respect des marges de recul préconisées par le Département dans les documents d'urbanisme relève de la responsabilité des élus locaux.

Jean-Pierre David confirme que des études acoustiques ont été menées dans le cadre des réflexions lors de la concertation de 2020. Il explique que le tracé ayant légèrement évolué, il va falloir réactualiser les études pour la variante 2 A.

Freddy Hervochon aborde le sujet de la valeur immobilière à proximité d'une route. Il prend pour exemple les trajets actuels de la déviation de Saint-Léger-les-Vignes : la 1x2 voies va passer en 2x2 voies avant le passage de l'Acheneau. Après avoir échangé avec certains élus de Saint-Léger, il n'a pas eu le sentiment qu'il y avait une perte de la valeur des biens, du fait de l'attractivité. Il prend pour exemple le dossier de l'aéroport. Le marché immobilier à Saint-Aignan n'a pas connu une baisse de la valeur des maisons qui ne se situent pas au pied de la piste, mais qui connaissent des nuisances. En général, il y a plutôt une prise de valeur de l'immobilier.

Laurent Renou complète en disant que la question de la dépréciation est surtout évoquée lors de la cession d'un bien d'un privé à un autre privé. Il explique que lorsqu'il s'agit d'une transaction entre un pouvoir public comme le Département et un privé menacé ou en proximité d'un projet,

c'est la valeur actuelle du bien qui est prise en compte. Il ajoute que lorsque les projets sont déclarés d'utilité publique, il y a des indemnités supplémentaires de réemploi.

Remarque en séance : un habitant fait remarquer que dans son cas ce n'est pas le bâti qui s'est rapproché de la route, mais bien la route qui s'est rapprochée du bâti.

Question en séance : un habitant note que les compensations sur les zones humides ont été évoquées. Il souhaite avoir des précisions sur les compensations de pertes de terres pour les agriculteurs (habitant de Port-Saint-Père).

Freddy Hervochon répond qu'il va être nécessaire de réaliser des compensations écologiques. Il précise que les chiffres sont encore à affiner. Il faudra avoir des discussions avec les acteurs du monde agricole sur la façon d'intégrer ces compensations écologiques et sur la rémunération des agriculteurs qui les accepteraient.

Intermodalité et complémentarité des modes

Question en séance : une habitante demande pourquoi une voie va être créée en plus de la 2x2 voies au sud de Port-Saint-Père. Elle souhaite savoir si cette route sera une piste cyclable.

Laurent Renou explique que la voie prévue dans le cadre de la déviation de Saint-Léger-les-Vignes et de Port-Saint-Père est actuellement en travaux et a vocation à permettre le rabattement de la route de Saint-Mars-de-Coutais vers le giratoire d'entrée ou de sortie de Port-Saint-Père. Cette voie était prévue pour permettre un évitement du bourg de Port-Saint-Père. Elle peut avoir les fonctionnalités évoquées et permettre des déplacements pour les piétons et deux-roues. Elle est aussi prévue pour les flux de voitures.

Jean-Pierre David précise que, en l'absence de cette voie, les usagers venant de Saint-Mars-de-Coutais et qui voudraient rejoindre Nantes seraient contraints de repasser par le centre bourg. Elle offre une liaison plus directe située en retrait des principales zones agglomérées du bourg de Port-Saint-Père.

Question en séance : un habitant demande où en sont les réflexions pour le développement des liaisons en train et rappelle que c'est un sujet qui avait été évoqué lors de la première concertation en 2020.

Freddy Hervochon explique que les mobilités s'étudient globalement et que le ferroviaire en fait partie. Il ajoute que même en doublant l'emport ferroviaire, les flux actuels de voitures ne seraient pas absorbés. Les deux modes sont complémentaires. Il précise toutefois qu'augmenter l'offre ferroviaire signifie doubler les trains, donc doubler les quais. Il estime qu'il faut néanmoins encourager ce développement. Il convient que le ferroviaire n'a pas été mis suffisamment en avant dans les études, mais qu'il a bien été pris en compte.

Question en séance : un membre du collectif Acheneau demande si la voie dédiée au transport en commun serait une 3^e voie ou emprunterait la 2^e voie, n'en laissant plus qu'une pour les voitures, ce qui risquerait de recréer de la congestion.

Freddy Hervochon rappelle que la VRTC (Voie Réservée aux Transports en Commun) est un dispositif innovant puisque seulement deux départements en France, la Gironde et la Loire-Atlantique, ont été retenus dans l'appel à projets du ministère en charge de la transition écologique. Pour la Loire-Atlantique, cela va être mis en place sur les deux axes les plus encombrés pour entrer

dans l'agglomération nantaise. Sur l'axe Nantes – Pornic le nombre de voies restera identique puisque c'est le terre-plein central qui va être utilisé. Sur l'autre axe, la RD 178, de l'échangeur de Viais jusqu'au boulevard de Vendée, ce sera la bande d'arrêt d'urgence qui sera utilisée.

Question en séance : une habitante trouve que la liaison douce entre Bel Air et le bourg de Port-Saint-Père sur la variante 2 est très longue. Elle demande s'il est possible d'avoir une passerelle qui irait du pôle santé directement au bourg, car actuellement beaucoup de personnes âgées font le chemin à pied.

Jean-Pierre David confirme que la variante 2 conduirait à un tracé de rétablissement de la liaison douce allongé d'environ 175 mètres par rapport au tracé actuel, ce qui représente un temps de parcours supplémentaire de deux minutes pour une personne sans problème de mobilité. Il explique que la liaison proposée serait parfaitement sécurisée car totalement séparée des flux automobiles, alors qu'aujourd'hui les personnes évoluent en bordure immédiate de la route. L'option passerelle évoquée est un mode de rétablissement qui n'a pas été examiné et qui lui semble difficile de prime abord à envisager sur ce site de façon indépendante à l'ouvrage de franchissement de la RD 758.

Autres questions et remarques

Question issue du chat sur Internet : un internaute demande s'il est possible de séparer les deux doubles voies par des haies hautes pour que les usager-es ne soient pas éblouis pendant la nuit par les phares des véhicules circulant en sens inverse.

Laurent Renou indique que les haies sur le bas-côté de la route font partie des aménagements envisagés par le Département pour avoir des protections acoustiques et visuelles. La question des plantations est importante dans les projets routiers, à plus forte raison en 2022, puisque les accotements routiers sont considérés comme étant potentiellement des corridors écologiques. Il ajoute cependant que pour des raisons d'économie de foncier et d'artificialisation des sols, le terre-plein central sera le plus étroit possible, ce qui ne permet pas d'imaginer des plantations. En revanche, il précise que pour le risque d'éblouissement des automobilistes, des équipements s'ajoutent aux glissières.

Question en séance : un habitant voudrait savoir si un coût global des trois opérations a été calculé et rapporté au coût par automobile. Il voudrait connaître la variation du trafic sur cette voie en période estivale par rapport au reste de l'année. Il pense que le bouchon à l'entrée de Nantes est surtout dû au pont de Cheviré et il n'est pas sûr que mettre une voie pour les bus ou pour le covoiturage améliore la situation.

Jean-Pierre David annonce que le coût global de l'aménagement serait d'environ 40 millions d'euros, avec un coût un peu plus prononcé pour la variante de référence et légèrement inférieur pour la variante 2.

Il partage les trafics actuellement relevés sur la RD 751 : 25 000 véhicules par jour sur Saint-Léger-les-Vignes et 12 000 véhicules/jour à l'ouest de Port-Saint-Père. Il explique que cet axe connaît de fortes pointes de fréquentation en période estivale. Il estime qu'à l'ouest de Port-Saint-Père, des niveaux de fréquentation supérieurs à 35 000 véhicules par jour sont recensés les jours les plus chargés.

Laurent Renou précise que les indications de coûts sont assez approximatives, car aujourd'hui rien n'est arrêté et le coût définitif du projet ne pourra être évalué que lorsque son périmètre sera définitivement arrêté.

Question en séance : une habitante demande quelle vitesse sera autorisée sur la 2x2 voies. Elle craint un bilan carbone plus élevé et des bouchons plus conséquents si la limitation est de 110 km/h, notamment à l'entrée du périphérique de Nantes et du côté de Pornic.

Freddy Hervochon convient que si la vitesse augmente, le bilan carbone n'est pas bon. Il explique que la VRTC, la Voie Réservée aux Transports en Commun, oblige à réduire la vitesse pour les voitures. Il ne sera pas possible de rouler à 110 km/h et de s'insérer dans la voie centrale.

6. Les modalités de participation à la concertation

Les rendez-vous de la concertation

Laurent Renou présente :

- Les rendez-vous de la concertation à venir : réunion publique, ateliers et permanences ;
- Les modalités d'information et d'expression ;
- Les modalités d'inscription aux rencontres.

La plateforme participative

Sophie Brossaud, Direction de la participation et des usages numériques présente la plateforme qui regroupe l'ensemble des espaces concernant l'aménagement de l'axe Nantes – Pornic sur <https://participer.loire-atlantique.fr/nantes-pornic>.

7. Conclusion de la soirée

Serge Quentin, garant de la concertation constate que toutes les questions n'ont pas obtenu de réponses, et rappelle que la plateforme en ligne permet de poser ces questions et d'apporter des contributions. Il invite le public à se rendre aux permanences afin d'être reçu individuellement. Il remercie les participant-es pour leur présence et le Département pour l'organisation de la réunion publique.

Michel Ménard, Président du département de Loire-Atlantique invite les citoyen-nes à se rendre aux ateliers, aux permanences et sur la plateforme. Il souhaite remercier les habitant-es pour la qualité de leurs interventions. Il remercie également l'animatrice et les services du Département pour la préparation de cette réunion et du dossier de concertation. Enfin, il remercie les garants d'être présents et de s'assurer que la concertation se déroule dans les meilleures conditions.