

# ROUTE-NANTES-PORNIC / COMPTE-RENDU

## Réunion publique

### à Port-Saint-Père

**Mardi 29 septembre 2020**

**Lieu :** Salle de la Colombe, Port-Saint-Père

**Intervenants :**

- **Jean Charrier**, Vice-président aux mobilités du Conseil départemental de Loire-Atlantique
- **Laurent Renou**, Sous-directeur des études, Direction des infrastructures du Département de Loire-Atlantique
- **Jean-Pierre David**, Chef de service chargé des études relatives à la RD 751 entre Port-Saint-Père et « Le Pont Béranger », 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)
- **Sophie Brossaud**, Chargée de projets participation citoyenne, Direction vie citoyenne, Département de Loire-Atlantique

**Animatrice :**

- **Claire Mével**, agence Sennse

**Durée de la réunion :** 3h30, 19h00 – 22h30

**Nombre de participant-e-s :** 82 personnes

**Vous pouvez visionner l'intégralité de la rencontre ici :**

<https://youtu.be/3ccJbqXLmj4>



## Introduction

---

**L'animatrice** ouvre la réunion en rappelant qu'elle s'inscrit dans le cadre de la concertation préalable sur les aménagements routiers de l'axe Nantes-Pornic (RD751). Le sujet de la réunion est spécifique au secteur Port-Saint-Père / « Le Pont Béranger ».

**Gaëtan Leaute, maire de Port-Saint-Père**, souhaite un bon débat aux participants et souhaite rappeler qu'aucun scénario d'aménagement n'est encore arrêté pour ce secteur.

**L'animatrice** présente les intervenants et le déroulé de la soirée.

**Les garants de la concertation** présentent leur rôle et celui de la Commission nationale du débat public (CNDP).

*La vidéo « Axe Nantes-Pornic » est projetée.*

*Elle est accessible ici : <https://youtu.be/3ccJbqXLmj4>*

**Jean Charrier, Vice-président aux Mobilités du département de Loire-Atlantique**, présente le contexte routier de l'axe Nantes-Pornic et les enjeux auxquels le projet d'aménagement de la RD 751 cherche à répondre :

- **Sécuriser l'axe** en l'aménageant en 2x2 voies pour diminuer le taux d'accidents ;
- **Maitriser le foncier** et tendre vers une artificialisation des sols la plus minime possible ;
- **Favoriser les déplacements sur le territoire** : aménager les routes en tenant compte des déplacements collectifs et des déplacements doux.

Il précise les attentes du Département concernant la concertation organisée.

## 1. Un temps de présentation du projet dans son ensemble et dans sa spécificité sur la zone Port-Saint-Père <> « Le Pont Béranger »

Laurent Renou, **Sous-directeur des études, Direction des infrastructures du Département de Loire-Atlantique**, présente :

- le contexte de l'axe Nantes-Pornic en chiffres clés ;
- les priorités pour l'aménagement ;
- le projet ;
- la définition d'une mise à 2x2 voies ;
- les objets de la concertation.

*Les diapositives de 11 à 15 de la présentation sont projetées.*

## 2. Focus : secteur Port-Saint-Père <> « Le Pont Béranger »

Jean-Pierre David, **chef de service chargé des études relatives à la RD 751 entre Port-Saint-Père et « Le Pont-Béranger »** notamment sur la commune de Port-Saint-Père, présente les études et les variantes relatives au secteur Port-Saint-Père <> Le « Pont Béranger ».

Il revient tout d'abord sur le **diagnostic** :

- Actuellement, le nombre de passages journaliers sur ce tronçon peut être considéré normal pour ce type de route à deux voies.
- Toutefois, son gabarit ne permettrait pas de connaître une augmentation du trafic.
- Ce tronçon est le plus dangereux de l'itinéraire.

Il présente un **diagnostic du territoire** se basant sur des **enjeux** :

- **Agricoles** : analyse de la situation des parcelles et exploitations agricoles ;
- **Ecologiques** et de biodiversité : prise en compte des différents habitats et espèces ;
- De **foncier** : maîtrise de l'artificialisation des sols et des impacts sur le bâti ;
- De **cadre de vie** : prise en compte des nuisances phoniques, de la pollution, de l'insertion du projet dans les paysages et dessertes des lieux-dits et des villages.

Il présente ensuite plusieurs points des études relatives aux **zones humides** menées en 2019 :

- Les zones à protéger ;
- La difficulté d'insérer une route sur ces zones ;
- Le périmètre du projet qui englobe plus de 50 ha de zones humides ;
- Les compensations relatives à l'impact d'une zone humide : une zone humide touchée doit être compensée à 200 %.

Il présente les **3 variantes** du projet sur ce tronçon :

- La variante de référence qui a été approuvée par l'Assemblée départementale en 2009 ;
- Les variantes 1 et 2 qui prennent en compte les nouveaux enjeux environnementaux et de moindre artificialisation des sols.

Il présente ensuite les **mesures compensatoires nécessaires** à la réalisation de cet aménagement.

Il explique sur quels aspects du projet les citoyen-ne-s peuvent s'exprimer : l'opportunité, les enjeux recensés et les variantes d'aménagements proposées.

*Les diapositives de 16 à 35 de la présentation sont projetées.*

# ROUTE-NANTES-PORNIC / COMPTE-RENDU

L'**animatrice** introduit le temps d'échanges et rappelle les règles de prise de parole et sanitaires.

## Les dessertes et axes complémentaires

**Question en séance :** *Le participant demande qu'une réflexion générale soit menée sur les routes allant de Nantes à la côte. Les routes vers Noirmoutier et Sainte-Pazanne vont être soumises aux mêmes problématiques que l'axe Nantes-Pornic (habitant de Port-Saint-Père, membre d'un collectif).*

**Question en séance :** *Dans les 3 variantes proposées, les déplacements vers Sainte-Pazanne et Noirmoutier se font grâce à des ronds-points. La 2x2 voies sert donc à 13 000 véhicules et les ronds-points à 13 000 autres. Est-ce que les ronds-points ont la capacité d'absorber 13 000 véhicules par jour ? (habitant de Port-Saint-Père)*

**Jean Charrier, vice-président aux mobilités du Conseil départemental de Loire-Atlantique,** répond que réaliser des 2x2 voies sur l'ensemble des axes est impossible car cela aurait des impacts écologique et économique trop important. Le choix de la mise à 2x2 voies sur l'axe Nantes-Pornic a pour objectif de mailler au mieux le territoire et de garantir des itinéraires cohérents. Le projet doit également prendre en considération les voies dédiées aux covoitureurs et autres modes de transports.

**Question en séance :** *La participante craint que le passage des déviations de la Métairie, de la Paternière et de la Vieille Bretonnière par Bellevue entraîne une amplification du trafic ce qui pose un problème de sécurité. Elle trouve que la variante de référence est plus sécurisée car les déviations passent en dehors du quartier. Elle demande qu'il y ait de la sécurité aussi bien sur l'axe Nantes-Pornic que sur les petites routes traversant les communes (habitante de Port-Saint-Père).*

**Jean-Pierre David** informe que les liaisons sud des variantes 1 et 2 traversent Bellevue pour permettre de relier la Vieille Bretonnière et la Piorgère au bourg de Port-Saint-Père. Le trafic supplémentaire induit ne sera que de quelques dizaines de véhicules par jour.

**Question en séance :** *Le participant s'interroge sur les dessertes passant par les villages autour de l'axe. Il préconise de prévoir des voies d'accès pour les mobilités douces et prend l'exemple de Paimboeuf. Il demande également que des études soient réalisées pour savoir si les cars et les camions peuvent circuler dans ces lieux-dits (habitant de Port-Saint-Père).*

**Question en séance :** *Il est important de développer l'offre de transports en commun. Des réflexions sont-elles lancées entre Pornic Agglo et la Région ? (agent de la commune de Port-Saint-Père)*

**Laurent Renou** indique que c'est la Région qui gère les transports en commun. Il faut donc, pour sécuriser les dessertes, travailler avec cette dernière pour trouver le meilleur aménagement routier et assurer sa compatibilité avec les lignes de cars. Il invite les participant-e-s à faire des propositions à ce sujet pour amender le projet.

**Question en séance :** *La desserte pour revenir dans le bourg de Port-Saint-Père traverse le lotissement dans lequel habite la participante. Cette desserte se ferait par la route du Pellerin déjà fortement empruntée et peut être adaptée pour une possible circulation supplémentaire. Une autre solution de desserte serait-elle possible ? (habitante du bourg de Port-Saint-Père)*

**Question en séance :** *un participant craint une augmentation du trafic du Pellerin à Sainte-Pazanne du fait de la création d'un pont au-dessus de la 2x2 voies. Quel est l'intérêt de cet aménagement ? (habitant de la Frogerie)*

**Question en séance :** *Le participant pense que la 2x2 voies n'évitera pas les bouchons. Il fait la proposition de garder une 2x1 voies et de réaliser une voie passant dans le bourg. Cela permettrait aux véhicules venant de Noirmoutier d'emprunter une voie différente de la 2x1 voies, de limiter les bouchons et d'éviter la mise en place de l'échangeur (habitant près du Moulin-de-Beauvais).*

**Laurent Renou** informe que l'un des objectifs du projet est de limiter au maximum son emprise foncière. De fait, les dessertes s'appuient sur les voies déjà existantes des communes et des lieux-dits. Il ajoute que les dessertes identifiées permettent de limiter les allongements de parcours. Les communes vont être associées au projet pour assurer la sécurisation de certains secteurs.

**Jean Charrier** informe qu'il n'a pas de réponses à apporter aux remarques formulées à date, mais que de premiers éléments de réponse pourront être apportés lors la réunion publique de clôture, le 3 novembre. Il ajoute que le temps de l'enquête publique permettra le dépôt de nouvelles contributions suite aux précisions transmises. Les commissaires enquêteurs transmettront ensuite au Département un rapport détaillé pour que ce dernier prenne une décision en adéquation avec les études et les contributions citoyennes.

**Question en séance :** *Un participant remarque que la Laurière doit servir de desserte pour mener à la Frogerie. Il précise que c'est déjà le cas et que cela pose des questions de sécurité qui risque de s'empirer. Il décrit un projet qui veut sécuriser le grand axe Nantes-Pornic mais qui impacte la sécurité de la circulation dans les hameaux. Comment amoindrir cet impact ? Est-il possible d'envisager des raccordements directs aux échangeurs ? (participant originaire de la Laurière)*

**Jean-Pierre David** précise que les dessertes présentées sont un schéma optimisé. La concertation permet d'évaluer les besoins en desserte complémentaire, d'adapter et de compléter les propositions. Il souligne que les dessertes identifiées minimisent les impacts sur l'agriculture et les zones naturelles.

**Jean Charrier** indique que le département accueille 17 000 habitant-e-s supplémentaires par an ce qui génère de nouveaux déplacements. Il faut veiller à travailler avec les communes pour assurer la sécurité de l'axe Nantes-Pornic et aussi des routes communales.

**Question en séance :** *Entre juin et août, l'axe connaît des bouchons tous les jours. Les chiffres donnés sur les utilisateurs de l'axe sont-ils annuels ? La communication sur le projet n'est pas claire : est-ce simplement un projet de mise à 2x2 voies ? Pourquoi communiquer sur des routes parallèles ? Il faut rester sur l'objectif de fluidifier l'axe (usager de l'axe Nantes-Pornic).*

**Laurent Renou** informe que les chiffres sont exprimés en moyenne journalière annuelle. Il ajoute que le projet est pensé en complémentarité d'autres modes de déplacement et qu'il doit permettre le transit et les déplacements locaux. Ces mesures de complémentarité sont pensées en s'appuyant sur des liaisons entre les bourgs et les lieux-dits. En plus, des aires de covoiturage peuvent être confortées, ainsi que des aires de stationnement d'autocars. Il précise que le Département et Nantes Métropole travaillent sur une amélioration de l'accès au périphérique par le Pays-de-Retz. Ils envisagent notamment une voie réservée aux transports en commun et aux véhicules de covoiturage.

## Enjeux patrimoniaux

**Question en séance :** *Un participant expose ses arguments contre les variantes 1 et 2. D'un point de vue historique, il relève une perte de patrimoine et prend en exemple la destruction du Moulin-de-Beauvais. D'un point de vue économique, les expropriations risquent de détruire des emplois. D'un point de vue juridique, lors de l'achat de son bien, le participant n'a pas été mis au courant d'un droit de préemption. D'un point de vue écologique, l'aménagement prévu dans les variantes 1 et 2 met en danger l'espèce protégée du Capricorne recensé sur sa parcelle (habitant de Port-Saint-Père).*

**Jean Charrier** informe que la rencontre se tient dans le cadre d'une phase de concertation dite préalable avant que les variantes ne soient figées et retenues.

**Question en séance :** *Une participante est contre les variantes 1 et 2 car elles supposent des expropriations. Les variantes représentent une perte de patrimoine pour la commune, mettent en danger la biodiversité et coupent la commune de Port-Saint-Père en deux. Elle complète ce dernier point en relevant l'impossibilité de traverser la 2x2 voies et d'utiliser les mobilités douces. Enfin, elle dénonce une visite de son terrain par des experts pour des études d'écoulement d'eau, elle considère que cette visite était réalisée dans le cadre des études sur l'aménagement de la 2x2 voies sans en être informée (habitante de Moulin-de-Beauvais).*

**Jean-Pierre David** précise que les interventions sur les terrains privés ont été réalisés pour des inventaires et des relevés hydrauliques. Ils ont eu lieu avant l'établissement des variantes.

**Laurent Renou** informe que la zone d'études du projet est plus importante que l'emprise future du projet. Si des interventions ont été réalisées sur certaines parcelles, cela ne veut pas dire qu'elles seront impactées par le projet. Le Département retiendra un principe d'aménagement également au regard de ses impacts sur le patrimoine.

**Question en séance :** *Une habitante dit avoir appris le projet via les réseaux sociaux. Elle témoigne que dans chacune des variantes, sa maison se trouve sur le périmètre du projet et risque d'être impactée. Elle demande pourquoi elle n'a pas été mise au courant directement par le Département par convocation ou courrier. Un projet de desserte pourrait lui permettre de garder son habitation. (habitante de l'Epine Fleurie)*

**Laurent Renou** explique que le projet n'est pas arrêté. Il précise qu'une desserte est difficile à mettre en œuvre lorsque celle-ci bénéficie à une maison isolée, par ailleurs cela a également un impact sur l'emprise foncière du projet sur les terres agricoles. Il ajoute qu'une maison en bord de 2x2 voies peut aussi parfois connaître des difficultés à la revente. Il invite la participante à prendre rendez-vous lors des permanences pour pouvoir échanger individuellement par rapport à sa situation personnelle.

**Jean-Pierre David** dit qu'il peut être possible de préserver l'habitation mais qu'il sera difficile de la protéger efficacement contre le bruit.

**Réponse de la participante :** *Elle a déjà participé à des réunions antérieures sur ce projet où il était question de desserte et de mur anti-bruit.*

**Laurent Renou** explique que le seul document existant est un dossier d'approbation de principe de 2009. Il précise que c'est différent d'un projet déclaré d'utilité publique puisqu'il ne délivre aucune autorisation réglementaire ni de droit de préemption pour le Département.

**Question en séance :** *La participante pense que le projet de la mise à 2x2 voies est violent pour les habitants de Port-Saint-Père (habitante de Port-Saint-Père).*

**Jean Charrier** prend en considération l'inquiétude face à une possible expropriation de certain·e·s habitant·e·s.

## Enjeux phoniques

**Question en séance :** *Quels sont, en détails, les aménagements prévus par rapport aux nuisances sonores au niveau de La Case aux Renards ? (habitante près de Belle-Vue)*

**Jean-Pierre David** explique que les variantes 1 et 2 sont pensées pour être encadrées par un merlon de terre. De cette manière, les seuils réglementaires du bruit seront respectés dans le village.

**Question en séance :** *Concernant le lieu-dit Le Beau Vent de Mer, est-il question de mettre en place des mesures phoniques ? (habitant de la Piorgère)*

**Jean-Pierre David** répond qu'il est possible de considérer la mise en place de protections phoniques au lieu-dit Le Beau Vent de Mer.

**Question en séance :** *La participante habite à la jonction de la route qui pourrait être créée entre Bouaye et Port-Saint-Père et entre Bouaye et « Le Pont Béranger ». Elle pense qu'elle ne bénéficiera pas de mesures de protection acoustique alors qu'elle est à la même distance de la route que les habitant-e-s du lotissement de la Case aux Renards. Qu'est-ce qui justifie que certaines habitations aient des protections contre les nuisances sonores et d'autres non ? (habitante de Port-Saint-Père)*

**Laurent Renou** explique que l'habitation de la participante se trouve à la jonction du projet de doublement de la déviation de Port-Saint-Père et de la section entre Port-Saint-Père et « Le Pont Béranger ». Des protections phoniques ne sont pas à prévoir pour le moment dans le cadre du doublement de la déviation de Port-Saint-Père car la 2x2 voies n'est pas encore réalisée. Il n'est pas exclu qu'à l'avenir, selon la variante retenue pour la section entre Port-Saint-Père et « Le Pont Béranger », l'habitation bénéficie de protections sonores si les études de bruit qui seront menées concluent à leur nécessité.

**Question en séance :** *Est-il prévu une isolation phonique entre le Bourg et l'hôtel Nuit de Retz ? (habitante de Port-Saint-Père)*

**Laurent Renou** explique que l'Est de Port-Saint-Père, au niveau de la déviation, est en dehors du périmètre de concertation. Il confirme tout de même que le Département va mettre en place les protections phoniques annoncées dans le dossier d'enquête publique du projet sur cette zone.

## Enjeux de sécurité

**Question en séance :** *Une participante explique que les aménagements réalisés en 2019 (lignes continues, rond-point et limitation à 80km/h) semblent avoir réduit le nombre d'accidents sur l'axe. Pourquoi ne pas poursuivre la mise en place de tels aménagements de sécurité ? (présidente de l'association « Nantes-Pornic en route pour l'espoir »)*

**Jean Charrier** confirme que les aménagements mis en place apportent de la sécurité sur l'axe. Il ajoute qu'il faut travailler sur la sécurité des traversées. Il est nécessaire d'avoir plus de recul sur les effets réels de ces aménagements sur la sécurité.

# ROUTE-NANTES-PORNIC / COMPTE-RENDU

## Cadre de vie et déplacements dans la commune de Port-Saint-Père

**Question en séance :** *Les variantes 1 et 2 coupent la commune en deux et risquent d'impacter la vie à Port-Saint-Père. Comment les enfants vont-ils se rendre à l'école à pieds ? Comment se rendre au pôle santé ? (habitante de Port-Saint-Père)*

**Question en séance :** *La 2x2 voies aura pour conséquence de disloquer la commune de Port-Saint-Père. La vie communale va être fortement impactée et il sera difficile de se rendre au pôle santé (agent de la commune de Port-Saint-Père).*

**Question issue du tchat internet :** *Quels seront les impacts des effets de coupure pour l'accès aux commerces du centre bourg ?*

**Question issue du tchat internet :** *Comment accéder au pôle santé suite à la coupure de la commune ?*

**Question issue du tchat internet :** *Comment faire pour la mise en place de la 2x2 voies en évitant l'enclavement de la Case aux Renards ?*

**Jean Charrier** dit qu'il est un impératif de conserver les déplacements doux au sein de la commune. Il faut que les jonctions entre les deux parties de la commune se fassent. Les services techniques doivent travailler sur cette question.

**Laurent Renou** conçoit que les effets de coupure sur la commune de Port-Saint-Père sont importants dans les trois variantes. Il rappelle que l'effet de coupure mentionné est déjà présent au niveau de l'échangeur de la route de Sainte-Pazanne. La situation ne pourra pas être pire à l'avenir et c'est un point à prendre en compte dans la définition du projet. Il encourage les citoyen-ne-s à mentionner les points de coupure qu'ils perçoivent pour que le projet les intègre et qu'une réflexion soit menée.

**Question issue du chat :** *Concernant les liaisons douces entre Port-Saint-Père et Sainte-Pazanne et quelle que soit la variante, quelles seront les conséquences ? Vont-elles passer sur les échangeurs ?*

**Laurent Renou** explique qu'aucune offre particulière concernant les liaisons douces entre Port-Saint-Père et Sainte-Pazanne n'existe actuellement. Il indique que la liaison se fait actuellement par la route départementale. Il existe cependant des liaisons cyclables entre Port-Saint-Père et Saint-Mars-de-Coutais et entre Saint-Mars-de-Coutais et Sainte-Pazanne. Il ajoute qu'une réflexion peut être envisagée pour penser ces liaisons en marge de la route départementale et en compléments des routes de campagnes.

**Question en séance :** *L'échangeur des variantes 1 et 2 va avoir de réels impacts sur la commune. Serait-il possible d'avoir un exemple d'un échangeur du même gabarit pour se rendre compte de sa taille ? (habitante de Port-Saint-Père)*

**Jean-Pierre David** explique que les échangeurs classiques en losange comme dans le cas des variantes 1 et 2 ont une emprise foncière de 5 à 6 hectares. Il prend pour exemple les échangeurs du « Pont Béranger » à Saintr-Hilaire-de-Chaléons et de « la Haute Galerie » sur la commune de Saint-Léger-les-Vignes.



# ROUTE-NANTES-PORNIC / COMPTE-RENDU

*Question en séance : Un participant remet en question l'opportunité du projet. Il souhaite que Port-Saint-Père garde son aspect rural et craint que le passage de la 2x2 voies n'affecte la vie dans le bourg. Il ajoute que la mise à 2x2 voies créera un goulot d'étranglement à l'entrée de la commune. Il propose de laisser la route à 2x1 voies lors de la traversée du bourg et de garder les voies d'affectation prévues dans le cadre des travaux de doublement de la déviation (habitant de Port-Saint-Père).*

*Question en séance : Est-ce possible de garder 2x1 voies dans la commune de Port-Saint-Père puis de passer à 2x2 voies vers Pornic et Sainte-Pazanne ? (agent de la commune de Port-Saint-Père)*

**Laurent Renou** considère cette suggestion mais rappelle que l'objectif du projet reste la sécurité. Cela signifie que même si la voie reste une 2x1 voies, des aménagements complémentaires devront être faits.

**Jean Charrier** confirme le souhait que les aménagements soient réalisés dans le but de la sécurité du territoire.

## Enjeux agricoles et relatifs aux zones humides

*Question en séance : Comment explique-t-on les zones humides de Bellevue ? (habitante de Port-Saint-Père)*

**Jean-Pierre David** explique que la classification en zones humides du secteur de Bellevue est due à la réalisation d'un inventaire pédologique qui recense les zones humides associées à des nappes perchées.

**Laurent Renou** complète en dissociant deux types de sondage. Il y a d'abord une observation de terrain qui est réalisée pour savoir si des plantes hygrophiles sont présentes sur la zone étudiée puis il y a la réalisation de sondages à la tarière pour mesurer le niveau d'oxydation des terrains. Dans le cas présent, la présence de nappes superficielles de plateaux à été relevée.

*Question issue du chat : Quelles seront les compensations pour les agriculteurs ?*

**Jean-Pierre David** indique qu'une démarche avec la Chambre d'Agriculture va se mettre en place afin de limiter les conséquences du projet sur le foncier et de limiter les traversées de l'axe par les agriculteurs. Il annonce que plusieurs solutions existent en termes de compensations. Il dit que des réserves foncières peuvent être distribuées aux exploitants impactés par le projet. Il ajoute que pour les agriculteurs volontaires, des échanges de terres seront également envisageables. Sur prescription de la commission communale d'aménagement foncier, un aménagement foncier pourra être envisagé. Il explique qu'un aménagement foncier est une procédure onéreuse qui nécessite un temps d'élaboration et de mise au point allant de 5 à 7 ans.

*Question en séance : Un exploitant agricole témoigne d'une perte s'élevant entre 3 et 12 hectares de ses terres agricoles comprenant des zones humides selon les variantes. Cela impacterait grandement son système d'élevage. Il se demande qui va porter ces compensations et craint que ce ne soit les exploitants agricoles de Port-Saint-Père (habitant et exploitant du lieu-dit La Métairie Neuve).*

**Jean-Pierre David** répond que les mesures compensatoires seront essentiellement positionnées sur des terres agricoles. Il répète que c'est justement pour cette raison qu'il est important de limiter les emprises du projet notamment sur les zones humides.

**Laurent Renou** dit que la variante de référence impacte fortement l'exploitation mais que cet impact est réduit si l'on considère les variantes 1 et 2.

**Jean-Pierre David** explique que les terrains potentiels indiqués pour les mesures compensatoires conserveront un usage agricole mais qui pourra être différent de l'usage initial.

# ROUTE-NANTES-PORNIC / COMPTE-RENDU

**Question en séance :** *La variante de référence nécessite l'encaissement de la 2x2 voies au niveau de Bellevue, or, c'est une zone inondable car située sur une nappe phréatique. Cette variante est-elle encore réalisable ? (habitant de Port-Saint-Père)*

**Jean-Pierre David** confirme que la variante de référence est toujours considérée bien qu'elle pourrait être critiquée quant à son emprise sur les zones humides. Les services de l'Etat détermineront sa faisabilité si c'est cette variante qui est retenue aux termes de la concertation.

**Laurent Renou** complète en indiquant que la variante de référence impacte 22,5 hectares. En conséquence, les mesures de compensation correspondantes devront mobiliser 45 hectares. Les variantes 1 et 2 impactent 11 hectares et nécessitent donc des mesures compensatoires sur 22 hectares. Si la variante de référence était retenue, cela supposerait pour le Département de faire la démonstration dans son futur dossier d'étude d'impact que cette variante constitue la meilleure alternative au titre de l'environnement.

## Questions sur d'autres projets d'aménagement

**Question issue du chat internet :** *Existe-t-il un lien entre les projets de la ZAC de Beauséjour et la 2x2 voies ?*

**Laurent Renou** informe que le projet de la ZAC Beauséjour est un projet intercommunal qui n'a pour le moment pas d'existence juridique. C'est pour cela que ce projet n'a pas été mentionné dans les projets connexes à l'axe Nantes-Pornic.

**Jean-Pierre David** dit que si ce projet de zones d'activités se concrétise juridiquement, le Département le prendra en compte dans ses études.

**Question issue du chat internet :** *Quelle que soit la variante, quelles seront les conséquences induites par les travaux notamment en termes de déviation notamment dans le bourg de Port-Saint-Père ?*

**Laurent Renou** indique que l'organisation des travaux de la déviation de Port-Saint-Père n'est pas un sujet de la concertation. Il complète en informant qu'il n'est pas prévu de mettre en place une déviation du trafic passant par le bourg de Port-Saint-Père. Il précise que la construction de la chaussée neuve est envisagée pour permettre le transfert du trafic sur celle-ci dans le but de recalibrer la chaussée actuelle.

## Autres questions et remarques

**Remarque en séance :** *La communication quant au projet et notamment aux variantes 1 et 2 aurait pu être faite plus en amont de la concertation (agent de la commune de Port-Saint-Père).*

**Remarque en séance :** *la participante soulève un manque de communication au niveau du Département au sujet des variantes et des possibles expropriations (présidente de l'association « Nantes-Pornic en route pour l'espoir »).*

**Remarque en séance :** *Une participante relève également une mauvaise communication sur le projet et dénonce un projet destructeur de la biodiversité et de la vie du bourg (habitante de Port-Saint-Père).*

**Question en séance :** *Serait-il possible de mettre en place un aménagement permettant d'aller vers Noirmoutier et vers Pornic comme un rond-point ? (présidente de l'association « Nantes-Pornic en route pour l'espoir »)*

**Laurent Renou** précise qu'il n'y a jamais eu de variante cachée au public. Leur présentation a été décalée du fait du contexte sanitaire qui a repoussé le démarrage de la concertation. Initialement

prévue avant l'été, la concertation n'a pu être organisée qu'à la rentrée. Les nouvelles variantes sont pensées selon l'objectif de zéro artificialisation nette.

## 3. De nombreuses modalités pour participer activement à la concertation

---

**Sophie Brossaud**, chargée de projets participation citoyenne et usages numériques, présente :

- La plateforme contributive en ligne <https://www.participer.loire-atlantique.fr/>
- Les rendez-vous de la concertation à venir : réunions publiques, ateliers et permanences ;
- Les modalités d'information et d'expression ;
- Les modalités d'inscription aux rencontres.

**Laurent Renou** ajoute que tous les documents transmis durant les temps de concertation sont disponibles sur la plateforme, de même que le dossier de concertation.

*Les diapositives de 37 à 47 de la présentation sont projetées.*

## 4. Les enseignements de la soirée

---

**Les garants de la concertation** dressent le bilan de cette troisième réunion publique et notent la diversité des échanges, des interventions. Ils rappellent les thèmes abordés durant la soirée et garantissent une réponse du maître d'ouvrage aux questions posées. Ils informent également qu'un bilan de la concertation comprenant les questions et remarques des participant·e·s va être réalisé et soumis au maître d'ouvrage afin qu'il en tienne compte. Enfin, ils déclarent que d'autres temps de concertation auront lieu jusqu'à la fin du projet à l'horizon 2035 durant lesquels il sera toujours possible pour les habitant·e·s de s'exprimer.

**Jean Charrier** remercie les participant·e·s et relève que les échanges ont été intéressants et qualitatifs. Il remercie également les organisateurs de la soirée et les services techniques. Il indique que les élu·e·s vont se positionner par rapport aux avis qui auront été exprimés durant cette concertation lors des réunions, des ateliers, des permanences, sur les registres ou sur la plateforme de participation.