

**PROJET AXE ROUTIER NANTES / PORNIC  
COMMENTAIRES ET SUGGESTIONS D'UN GROUPE CITOYEN PORT ST PERIN**

Suite aux différentes présentations faites par le département sur le projet d'axe routier Nantes-Pornic, il nous semble important voire essentiel que dans la continuité de l'action des groupes citoyens lors des dernières élections municipales, nous puissions nous exprimer sur ce projet et émettre nos différents points de vue.

La réunion publique du 29 septembre à Port Saint Père a suscité de nombreuses questions, de vives inquiétudes et des doutes...

Le groupe de travail a établi une synthèse ordonnancée du projet en chapitres :

- aspects politiques : cohérence des déplacements dans le territoire, les transports alternatifs, le transport ferroviaire...
- aspects réglementaires : évolution des lois depuis la « variante de référence » de 2009, les règles de la sécurité routière...
- aspects méthodologiques : les entrants du projet

Ensuite, le groupe a établi une analyse des solutions proposées par rapport aux problèmes connus.

Enfin, le groupe a émis des suggestions relatives à chaque élément de la solution.

NB Les remarques et suggestions ci-après ne concernent que le tronçon Port-Saint-Père\_Pont-Béranger.

### Aspects politiques.

- Quelques intervenants ont posé des questions sur le bien fondé d'une 2x2 voies Nantes-Pornic compte tenu des autres projets de 2x2 voies ou en tout cas de débuts de 2x2 voies dans le département :

#### Question :

→ **Y a-t-il débat sur la cohérence départementale du réseau routier, est-elle restituée quelque part, ou bien y a-t-il compétition?**

- D'autres ont plutôt parlé de développer le réseau ferroviaire. Oui mais là, c'est la Région qui dirige !

#### Questions :

→ **Le Département et la Région se parlent-ils sur la cohérence d'ensemble des déplacements dans le département?**

→ **La fréquence des trains peut-elle être augmentée ?**

→ **La voie ferrée peut-elle être doublée pour devenir demain une « ligne de banlieue » ?**

- D'autres ont plaidé pour des formes plus écologiques de déplacement (covoiturage, transports en commun,...)

#### Question :

→ **Y a-t-il débat sur la cohérence des déplacements : route , transport en commun, covoiturage, liaisons douces, GR, ... ?**

- D'autres enfin ont parlé de la cohérence de l'axe Nantes-Pornic avec la desserte locale sur Port-Saint-Père.

#### Questions :

→ **La mairie de Port-Saint-Père a-t-elle été interrogée ? Le PLU, c'est elle.**

→ **La cohérence entre le projet routier, le projet de zone artisanale, l'intégrité du bourg, les dessertes locales et les liaisons douces existe-t-elle ?**

### Aspects réglementaires

- [?] La réunion publique du 29 septembre a laissé l'impression que la variante de référence (de 2009) a été de plus en plus oubliée au cours de la présentation avec un argument qui en a surpris plus d'un, la zone humide derrière Bel-Air. Oui, mais les zones humides, c'est l'Etat qui gère !

#### Questions :

→ **Qu'est-ce qui a évolué dans la loi qui permettrait de ne plus retenir la variante de référence ?**

→ **Par ailleurs, si les lois ont changé, les solutions écartées en 2009 seraient-elles toujours écartées aujourd'hui ? La variante Sud par exemple ?**

- [?] le capacité d'absorber le flux allant de Nantes vers Sainte-Pazanne et vice-versa au travers deux voire trois ronds-points étonne puisque c'est ce qui existe aujourd'hui et que c'est la cause du bouchon de Port-Saint-Père.

#### Questions :

→ **existent-ils des « lois de circulation » (des abaques), permettant de calibrer des routes et des échangeurs ?**

→ **la saturation est-elle déjà atteinte ? Sur quelles portions ? Quelles sont les capacités d'évolution des flux ?**

## Aspects méthodologiques

### Les utilisateurs de la RD751 :

#### **[?] chaque jour :**

- [?] les travailleurs habitant la côte et travaillant sur Nantes**
- [?] les poids lourds pour les dessertes (itinéraire obligatoire)**
- [?] les transports en commun et scolaires**
- [?] les dessertes locales (intra et inter-communes)**

#### **[?] chaque fin de semaine ensoleillée**

- [?] les Nantais partant en week-end sur la côte**
- [?] les dessertes locales (intra et inter-communes)**

#### **[?] chaque grand week-end de printemps et tout l'été :**

- [?] en plus des Nantais en week-end, les vacanciers venant de plus loin.**
- [?] les dessertes locales (intra et inter-communes)**

### Les problèmes connus :

- [?] le bouchon de Port-Saint-Père : dû aux véhicules allant vers Ste Pazanne et franchissant 2 ronds-points, ou arrivant de Pornic avec l'échangeur de Ste Pazanne, les 2 flux devant se fondre sur une distance très courte.**
- [?] les accidents sur la portion Port-Saint-Père – Pornic**
- [?] les difficultés locales : la traversée de la RD, les accès, les carrefours**
- [?] le temps de trajet pour les utilisateurs qui font le trajet complet ou quasiment complet Nantes-Pornic.**
- [?] Les déplacements des habitants de Port Saint-Père entre les lotissements, le centre médical, les commerces, les écoles, etc, notamment à pied ou en vélo.**
- [?] le bruit...**
- [?] autres ?**

### Questions :

- les usagers de la RD751, les habitants du bourg de Port-Saint-Père, les habitants hors-bourg ont-ils été questionnés sur leurs problèmes rencontrés ?**
- les problèmes ont-ils été tous recensés ?**

## **Aspects méthodologiques**

### **Les grandes directions :**

- Nantes – Pornic
- Nantes – Noirmoutier

### **Les volumes :**

- 27000 véhicules/jour en moyenne annuelle, répartis pour moitié sur chacun des deux grands axes.
- Pointe à 30000 véhicules/jour en période touristique

### **Questions :**

→ **quels sont les chiffres minimum et maximum, vers Pornic, vers Ste Pazanne**

→ **les évolutions prévisibles de flux sont-elles connues ? Evolution régulière ?**

**Evolution induite si la 2x2 voies est réalisée ?**

## **Qu'apporte le projet actuel (Variante de référence - variante 1 – variante 2) ?**

### **[?] Bouchon de Port-Saint-Père en venant de Nantes : RIEN**

→ les véhicules effectuant le trajet Nantes-Ste Pazanne emprunteront 2 ou 3 ronds-points, comme aujourd'hui. Donc aucune évolution.

→ compte-tenu de l'augmentation du trafic, ce bouchon va s'aggraver avec les impacts induits (pollution, bruit, gêne locale...)

### **[?] les accidents : PROBABLEMENT mais...**

→ a priori, meilleure sécurité avec une 2x2 voies. Toutefois, les mesures prises récemment (la création d'un giratoire, d'une double ligne blanche continue et la limitation de vitesse à 80km/h apportent aussi une meilleure sécurité). Les poursuivre permettrait-il d'améliorer la sécurité ? Attention, de nombreux dépassements sont constatés !

### **[?] L'accès et le franchissement de le RD 751 : plutôt RIEN**

→ Aujourd'hui, les accès sont difficiles. Si demain, les  $\frac{3}{4}$  sont supprimés pour être déviés par des dessertes locales pas prévues pour cela (étroitesse, augmentation de flux, allongement des temps de dessertes locales (cars scolaires...), alors la desserte locale est pénalisée.

→ Les franchissements nouveaux apporteront bien sûr de la sécurité, mais s'ils suppriment un accès à la RD 751, alors on revient au point précédent.

### **[?] le temps de trajet pour les utilisateurs qui font le trajet complet ou quasiment complet Nantes-Pornic. : En apparence seulement**

→ En effet, si le parcours « champêtre » pourra être plus rapide, l'arrivée sur le périphérique nantais (dans un sens) et sur l'arrivée à Pornic (dans l'autre) ne seront-elles plus ralenties qu'actuellement, pour un temps total égal, voire supérieur car les flux vont augmenter?

### **[?] Les déplacements des habitants de Port Saint-Père entre les lotissements, le centre médical, les commerces, les écoles, etc : Problème aggravé**

→ En effet, les mêmes ronds-points qu'aujourd'hui, voire un de plus selon les variantes, avec plus de circulation feront une situation pire.

**==> Le projet tel que présenté semble donc ne résoudre que très partiellement les problèmes recensés.**

## SUGGESTIONS

### Préalables :

→ étudier et expliquer l'ensemble des mobilités (train, mobilités douces, ...)

### Concernant l'échangeur vers Ste-Pazanne :

→ réaliser une bifurcation comparable à celle entre la route de Paimboeuf et la route de Pornic dans le sens Nantes-côte, c'est-à-dire avec une bretelle à une voie qui passe par-dessus la ou les voies de sens contraire, de telle sorte que le flux Nantes-Sainte-Pazanne ne traverse pas de rond-point.

→ cette bifurcation est réalisable et intéressante avec ou sans la 2x2 voies.

### Compensation zone humide :

→ si la solution retenue (2x2 voies ou amélioration de la situation actuelle) consomme de la zone humide, plutôt que de chercher une zone humide de compensation, ou bien de supprimer des drainages agricoles, pourquoi ne pas restaurer des zones humides existantes et parfois peu entretenues : les marais de retz, en curant les doues et fossés, en supprimant les invasives (jussie) ? En signant des conventions avec les propriétaires dont certains sont agriculteurs ?

### Coupure du bourg en deux :

→ si la solution retenue en 2x2 voies coupe le bourg en deux : l'enterrer sous un tunnel (moins de bruit) et dont le toit « réunirait » les deux quartiers et permettrait des passerelles.

→ si la solution retenue en 2x1 voie coupe le bourg en deux, comme actuellement, réaliser des passages et améliorer l'existant, pour « réunir » les 2 quartiers.

### Entrée du bourg en provenance de Pornic :

→ si la solution retenue amène 2x2 voies à l'entrée du bourg, effectuer une réduction à 2x1 voie, système déjà efficient sur Paimboeuf-Nantes au niveau de la Montagne et à la fin de la zone de dépassement Pont-Béranger. Le franchissement de Port-Saint-Père s'effectuerait alors sur 2x1 voie comme actuellement et l'axe Pornic-Nantes rejoindrait l'axe Ste-Pazanne-Nantes pour constituer une nouvelle portion 2x2 voies. (A noter que ce point va avec le 1er ci-dessus)

### Desserte locale :

→ Si la solution retenue est en 2x2 voies de Pont-Béranger à l'entrée de Port-Saint-Père, la réaliser en conservant le rond-point récent avec la RD303, solution existant sur la route Nantes-Pornic entre Pirmil et Chevire.

→ si la solution retenue (2x2 voies ou même 2x1 voies infranchissables) devient un mur infranchissable et inaccessible pour les riverains, prévoir dans le projet une amélioration des dessertes communales (transport scolaire, agriculteurs, etc) : élargissement de petites routes existantes, ou bien réalisation de routes contre-allées permettant d'atteindre le prochain échangeur.

**Compensation terres agricoles :**

→ distinguer le débat général des cas particuliers concernés : privilégier la négociation dans le cadre de solutions existantes comme les échanges parcellaires, ou bien la restauration de friches...

**Sécurité :**

→ quelle que soit la solution retenue, la vitesse devra être limitée et contrôlée dans le contournement de Port-Saint-Père. Il ne s'agit pas de faire une autoroute ou une voie express, mais de réaliser une liaison fluide et sécurisée, dans l'intérêt de tous les utilisateurs.



## CONCLUSION

On le voit bien, aucune solution 2x2 voies proposée, ni ne rien faire ne peut répondre avec satisfaction sur tous les problèmes à traiter.

Il est donc nécessaire de poursuivre la réflexion :

- ❑ en répondant aux questions générales, politiques et réglementaires pour une meilleure compréhension et une meilleure pédagogie
- ❑ en évaluant avec justesse les besoins pour vérifier l'adéquation entre les besoins et les solutions
- ❑ en approfondissant les négociations locales possibles pour dépassionner les problèmes

**→ afin de réaliser non pas une solution préétablie, mais une solution plus construite et spécifique aux besoins locaux, et dans l'intérêt collectif.**