

Aménagement du complexe de **BELLEVUE** **PÉRIPHÉRIQUE DE NANTES**



Bilan de la concertation préalable

du 15 novembre au 22 décembre 2021

PRÉAMBULE	5
1. LE PROJET ET SON CONTEXTE.....	6
1.1 Historique du projet	6
1.2 Le projet en bref	7
1.3 Les cinq variantes proposées à la concertation	9
2. LA CONCERTATION PUBLIQUE	10
2.1 Le cadre réglementaire de la concertation.....	10
2.2 L’objectif de la concertation	10
2.3 La CNDP et le rôle du garant	11
2.4 Le dispositif d'information du public	12
2.5 Le dispositif de participation du public.....	21
3. LE BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE	22
3.1 Analyse quantitative de la participation du public	22
3.2 Analyse qualitative de la participation du public.....	24
3.2.1 Le projet en soi et les variantes proposées	25
3.2.2 Infrastructure et mobilités.....	33
3.2.3 Les effets sur l’environnement et le cadre de vie	39
3.2.4 Le déroulement de la concertation	44
3.3 Contributions collectives.....	45
3.3.1 Contributions des personnes publiques	45
3.3.2 Contributions des partis politiques.....	46
3.3.3 Contributions de organismes professionnels	47
3.3.4 Contribution établissement public	47
3.3.5 Contributions des associations	48
4. LES DÉLIBÉRATIONS DES COLLECTIVITÉS ET LE BILAN DU GARANT.....	51
4.1 Les délibérations des collectivités	51
4.2 Les conclusions du bilan du garant	54
5. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION	55
6. LES ENGAGEMENTS DU MAÎTRE D'OUVRAGE ET LES SUITES À DONNER	60

ANNEXES

- Saisine et décisions de la CNDP :
 - Lettre de saisine - 29 juin 2021
 - Décision de désignation du garant - 28 juillet 2021
 - Lettre de mission du garant - 16 août 2021
- Supports d'information
 - Dossier de concertation (extraits)
 - Dossier de synthèse (extraits)
 - 6 panneaux d'exposition
 - Affiche réglementaire
 - Flyer
 - Affiche d'information
 - Panneaux d'information terrain
 - Panneaux à message variable (communication préalable et pendant la concertation)
 - Vidéo 3D des variantes (captures d'écran)
- Communiqués de presse
- Articles de presse relatifs à la concertation
- Comptes rendus des réunions publiques
- Relevé des contributions déposées sur les registres physiques
- Relevé des contributions déposées sur le registre dématérialisé ([site pont-bellevue.fr](http://site.pont-bellevue.fr))
- Bilan du garant et délibérations et avis des collectivités :
 - Bilan du garant de la CNDP
 - Délibération de Nantes Métropole
 - Délibération de la commune de Basse-Goulaine
 - Délibération de la commune de Sainte-Luce-sur-Loire
 - Avis de la Communauté de communes Sèvre et Loire

- Réponses de la DREAL Pays de la Loire aux observations sur le site internet du projet (fiches et diaporamas) :
 - Fiche 1 - Préférence variante(s)
 - Fiche 2 - Modalités concertation - Qualité vidéos
 - Fiche 3 - Continuités cyclables V2
 - Fiche 4 - VRTC et covoiturage
 - Fiche 5 - Régulation par feux porte d'Anjou
 - Fiche 6 - Trafic et modélisation
 - Fiche 7 - Sujet bruit V2
 - Fiche 8 - Gestion dynamique et régulation des vitesses
 - Fiche 9 - Flux
 - Fiche 10 - GES et qualité de l'air
 - Fiche 11 - Bellevue dans périmètre global du périphérique
 - Fiche 12 - Divers
 - Diaporama Sujet bruit
 - Diaporama continuités cyclables
 - Diaporama exploitation durée coût
 - Diaporama Fosse de surcreusement - V2
 - Diaporama Inondations
 - Diaporama Itinéraires variantes 3
 - Diaporama Transport en commun et covoiturage
 - Diaporama Vbis_RN249 vers périphérique extérieur
 - Diaporama Pont amont - RN249 vers A811
 - Diaporama Pont aval - périph vers RN249
 - Diaporama Pont amont - Entrecroisement des flux
 - Diaporama Pont aval - Divergent RN249 - Périphérique intérieur

Préambule

Le projet de réaménagement du complexe de Bellevue a fait l'objet d'une concertation publique réglementaire du 15 novembre au 22 décembre 2021, organisée par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) des Pays-de-la-Loire, maître d'ouvrage, en partenariat avec Nantes Métropole.

Cette concertation était placée sous l'égide d'un garant, M. Alain Radureau, désigné par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

La concertation visait à recueillir l'avis du public sur les études réalisées et sur les cinq variantes d'aménagement proposées.

Le présent document constitue le bilan de la concertation du maître d'ouvrage, qui prend en compte celui établi par le garant le 17 janvier 2022.

Ce bilan a pour objectif de décrire les modalités mises en œuvre lors de la concertation, de dresser une analyse quantitative et qualitative des observations et avis (site internet, registres papier, réunions et permanences publiques), de tirer les enseignements de la concertation et enfin de présenter les engagements du maître d'ouvrage pour la suite du projet.

Le bilan de la concertation du maître d'ouvrage est mis à disposition du public et publié sur le site internet du projet www.pont-bellevue.fr



1. Le projet et son contexte

1.1 HISTORIQUE DU PROJET

À l'issue du comité de pilotage du 9 juillet 2010, des études d'opportunité ont été menées dans l'objectif de définir les besoins d'aménagements à long terme du périphérique de Nantes : il s'agit du parti d'aménagement du périphérique nantais (PAPN).

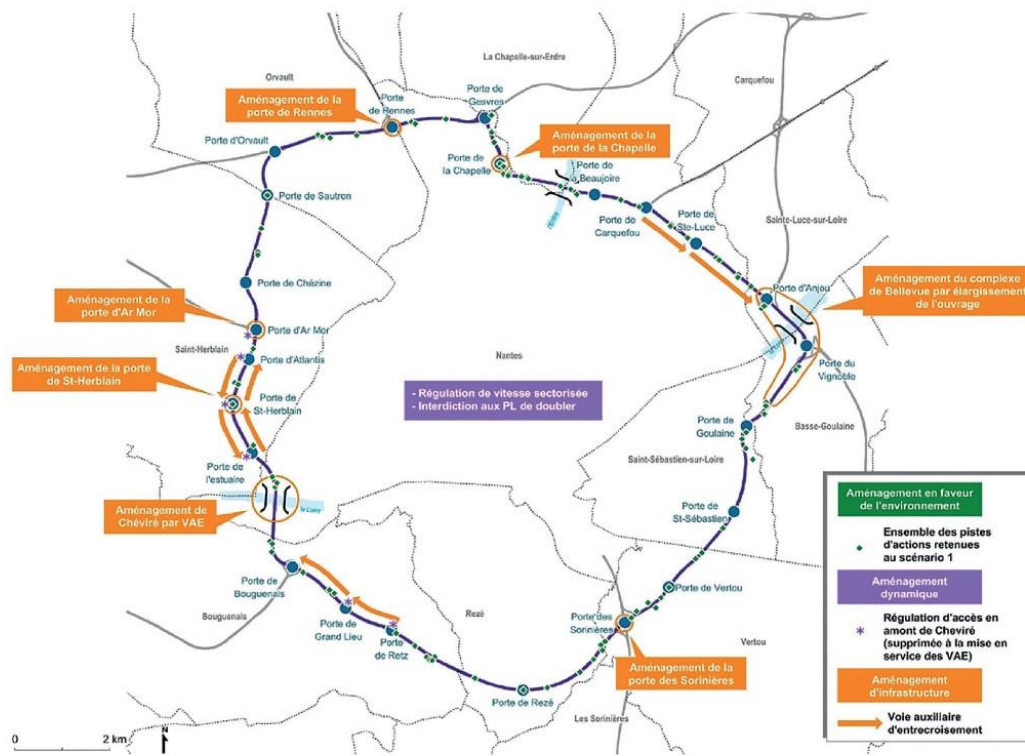
Ces études ont été présentées dans le cadre d'une large phase de concertation publique à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération nantaise en 2016. Le parti d'aménagement a identifié comme première priorité les aménagements des complexes des deux franchissements de la Loire, à Cheviré et à Bellevue.

L'opération du complexe de Bellevue, telle que commandée par la décision ministérielle du 18 octobre 2016 comprend :

- L'aménagement d'une voie d'entrecroisement entre les portes d'Anjou et du Vignoble avec la réalisation de bretelles directes d'accès au périphérique intérieur, depuis le boulevard de la prairie de Mauves et l'A811.
- L'aménagement de voies d'entrecroisement sur le périphérique intérieur entre les portes de Carquefou et d'Anjou.

Une attention particulière devra être portée aux conditions d'accès au périphérique de la pénétrante RN249 depuis la porte du Vignoble.

Plan du parti d'aménagement du périphérique nantais (2016)



1.2 LE PROJET EN BREF

Régulièrement saturé aux heures de pointe, le complexe de Bellevue constitue un des principaux points noirs de circulation de l'agglomération nantaise.

Le projet vise à améliorer la fluidité du trafic, en évitant d'aggraver la saturation du site qui se répercute sur le périphérique et les voies le desservant.

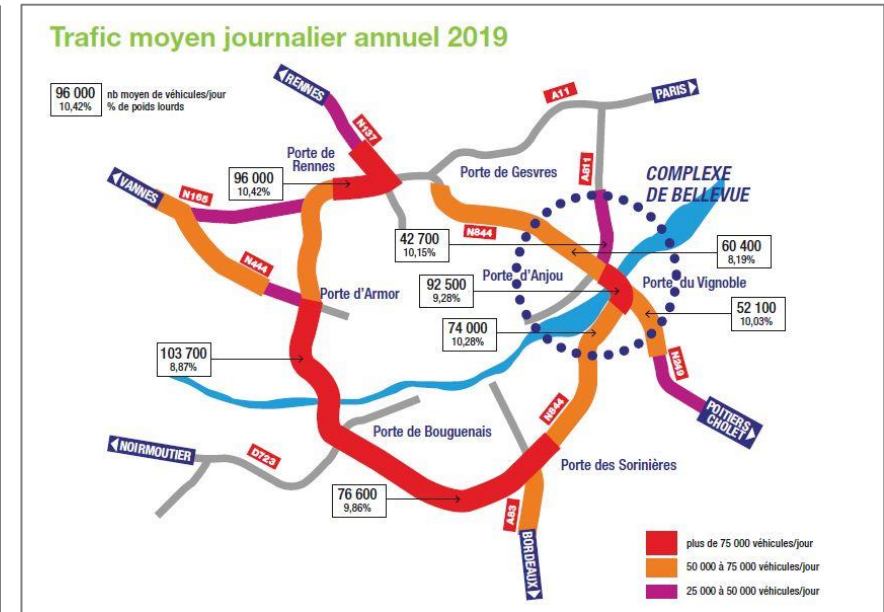
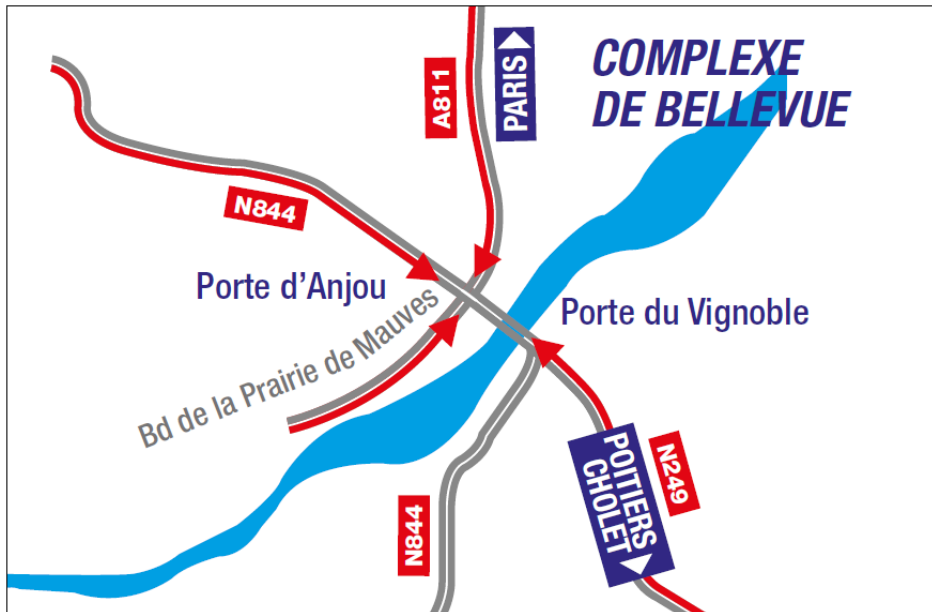
Il s'appuie sur des aménagements communs à toutes les variantes :

- La création d'un nouvel ouvrage de franchissement de la Loire.
- La réalisation d'une bretelle à 2 voies de l'A811 vers le périphérique intérieur.
- Le réaménagement de la bretelle venant du boulevard de la Prairie de Mauves.
- Le réaménagement du périphérique intérieur entre les portes de Carquefou et d'Anjou.

- La création d'une bande d'arrêt d'urgence sur l'ouvrage amont (périphérique extérieur).
- La création d'une piste cyclable bidirectionnelle sur le nouvel ouvrage aval (périphérique intérieur).
- La création d'insertions sur le périphérique intérieur sud.

Le projet propose deux options de voies réservées aux transports en commun (VRTC) qui peuvent s'intégrer dans les aménagements du complexe de Bellevue, quelle que soit la variante choisie :

- VRTC dans le sens sud/nord entre la porte du Vignoble et la porte d'Anjou.
- VRTC dans l'échangeur de la porte d'Anjou, entre les 2 giratoires, dans les 2 sens de circulation.



De multiples points d'entrée, facteurs de congestion

Les aménagements communs à toutes les variantes

POUR AUGMENTER LA CAPACITÉ DU PÉRIPHÉRIQUE INTÉRIEUR

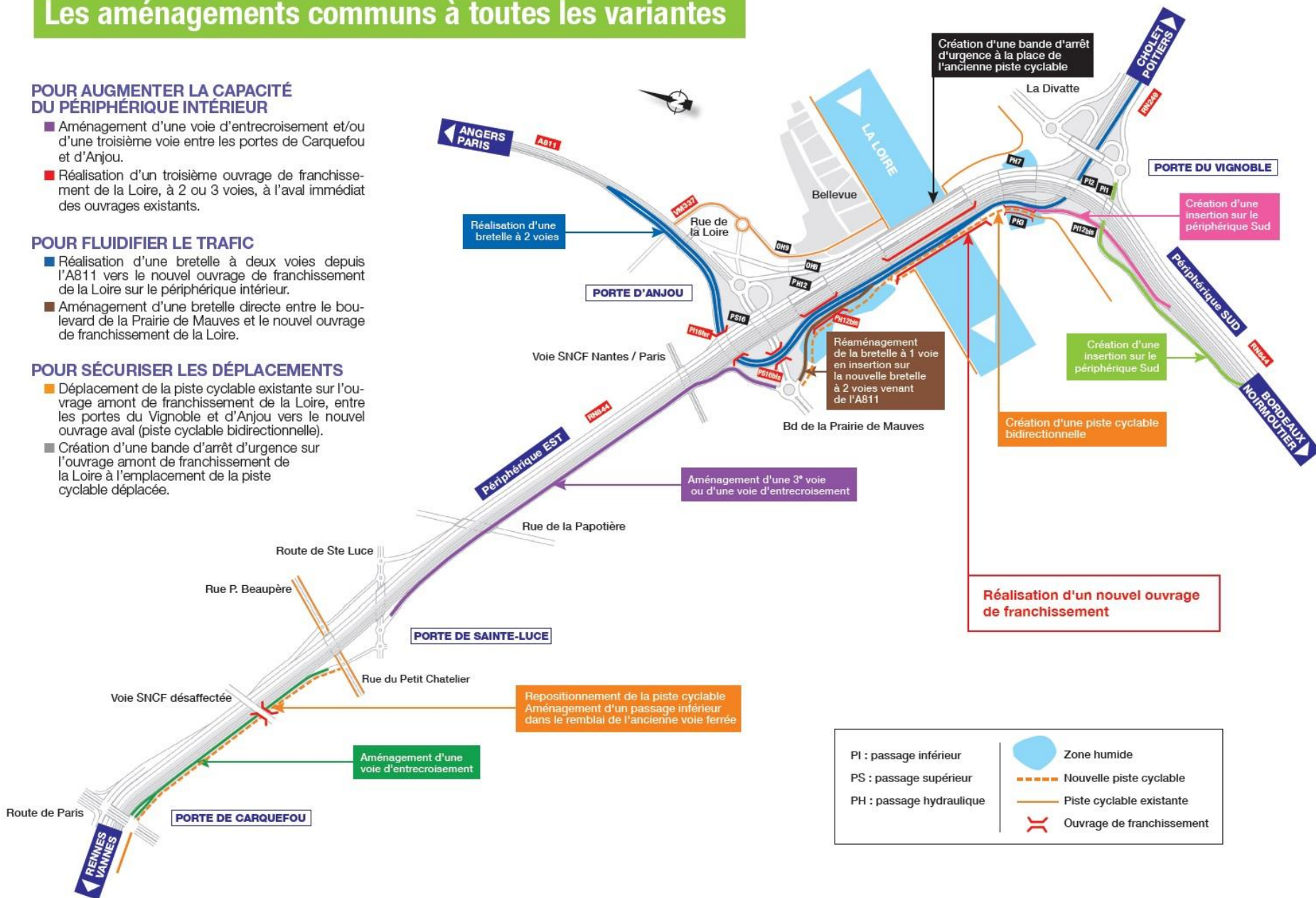
- Aménagement d'une voie d'entrecroisement et/ou d'une troisième voie entre les portes de Carquefou et d'Anjou.
- Réalisation d'un troisième ouvrage de franchissement de la Loire, à 2 ou 3 voies, à l'aval immédiat des ouvrages existants.

POUR FLUIDIFIER LE TRAFIC

- Réalisation d'une bretelle à deux voies depuis l'A811 vers le nouvel ouvrage de franchissement de la Loire sur le périphérique intérieur.
- Aménagement d'une bretelle directe entre le boulevard de la Prairie de Mauves et le nouvel ouvrage de franchissement de la Loire.

POUR SÉCURISER LES DÉPLACEMENTS

- Déplacement de la piste cyclable existante sur l'ouvrage amont de franchissement de la Loire, entre les portes du Vignoble et d'Anjou vers le nouvel ouvrage aval (piste cyclable bidirectionnelle).
- Création d'une bande d'arrêt d'urgence sur l'ouvrage amont de franchissement de la Loire à l'emplacement de la piste cyclable déplacée.



1.3 LES CINQ VARIANTES PROPOSÉES À LA CONCERTATION

La variante 1 prévoit l'aménagement d'une troisième voie entre la porte de Sainte-Luce et le nouvel ouvrage de franchissement, qui comprendrait 3 voies et une piste cyclable. Le flux sur le nouvel ouvrage serait réduit à 2 voies vers le sud, permettant ainsi de conserver le passage hydraulique 3 (PH3) existant. A ce niveau, deux voies mènent vers la RN249, alors qu'une sortie en déboîtement permet de rejoindre le périphérique intérieur sud. Une passerelle pour les cycles est créée en parallèle du PH3.

La variante 2 comprend également l'aménagement d'une troisième voie entre la porte de Sainte-Luce et le nouvel ouvrage de franchissement. Celui-ci comprendrait aussi 3 voies et une piste cyclable, mais la création d'un PH3 bis en remplacement du PH3 permettrait de conserver 3 voies, dont 2 vers la RN249 et une voie vers le périphérique intérieur sud sans déboîtement et une piste cyclable.

La variante 3 comporte l'aménagement d'une voie d'entrecroisement entre les portes de Sainte-Luce et d'Anjou, et la création d'un nouvel ouvrage de franchissement à 2 voies et une piste cyclable. Au PH3 existant serait adjoint un PH3 bis. Cet ensemble permet de conserver deux voies vers la RN249, une vers le périphérique intérieur sud et une piste cyclable.

Ces trois variantes concernent exclusivement l'aménagement du périphérique intérieur.

Afin de répondre à l'enjeu d'amélioration des conditions d'insertion des usagers de la RN249 vers le périphérique extérieur, **des variantes « bis » ont été étudiées sur les solutions 2 et 3**. Elles comprennent l'aménagement à 2 voies de l'entrée de la RN249 sur le périphérique extérieur. Ces deux variantes nécessitent la reconfiguration d'un passage hydraulique (PH7) dont les caractéristiques actuelles sont insuffisantes pour accueillir 2 voies supplémentaires.

Des enjeux multiples

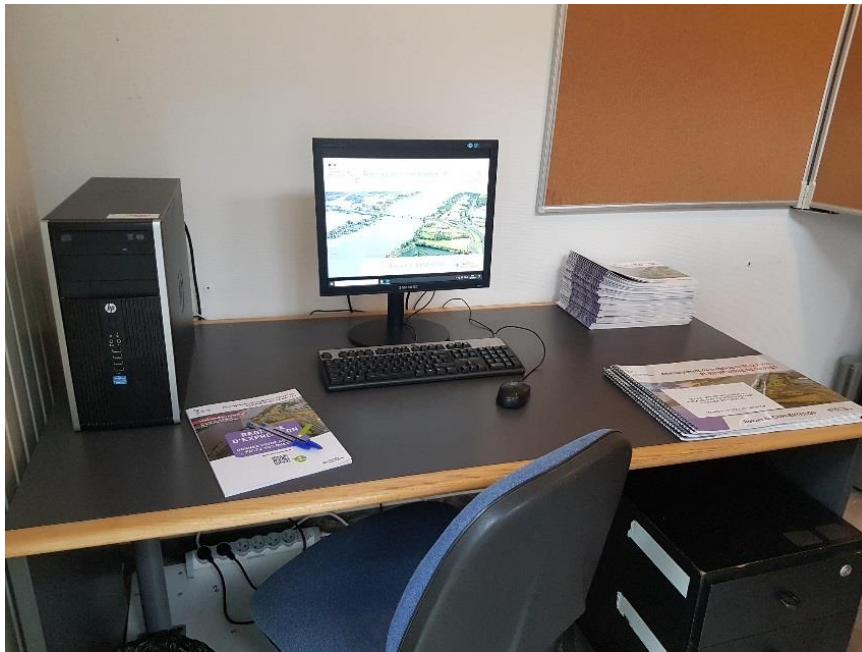
Après analyse du territoire sur différentes thématiques, le projet s'attache à prendre en compte des enjeux multiples, notamment de mobilité, de sécurité routière, sur le milieu humain et sur l'environnement. Il porte entre autres une attention particulière aux niveaux sonores, à la qualité de l'air, à la gestion du risque inondation et au rétablissement des continuités écologiques.

2. La concertation publique

2.1 LE CADRE RÉGLEMENTAIRE DE LA CONCERTATION

La concertation préalable pour le projet de réaménagement du complexe de Bellevue a été décidée en application des articles L. 121-15 et suivants du code de l'environnement.

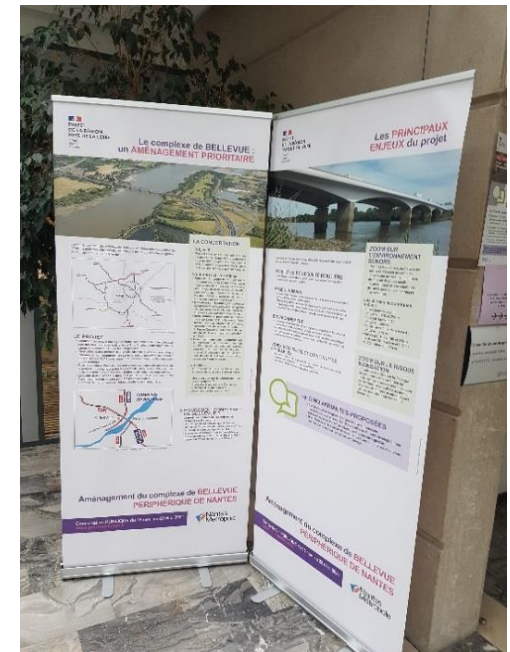
Elle s'est déroulée du 15 novembre au 22 décembre 2021 sous l'égide d'un garant de la Commission nationale du débat public (CNDP).



Documents de présentation accessibles en permanence

2.2 L'OBJECTIF DE LA CONCERTATION

L'objectif de la concertation visait à recueillir les avis sur les enjeux et les variantes d'aménagements proposées pour éclairer le maître d'ouvrage sur la suite à donner au projet et sur le choix de la solution d'aménagement à retenir.



Panneaux d'exposition

2.3 LA CNDP ET LE RÔLE DU GARANT

Autorité administrative indépendante et acteur majeur de la démocratie participative, la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a pour mission de garantir que l'information donnée sur le projet soit claire, complète et compréhensible. Elle fait en sorte que les citoyens soient informés et que leur point de vue, y compris sur l'opportunité du projet, soit pris en compte.

Neutre et extérieur aux parties prenantes, le rôle du garant est de s'assurer que le dossier de concertation, qui présente les éléments essentiels du projet, corresponde aux attentes, et que le dispositif de concertation soit adapté aux enjeux.

Lors de la séance plénière de la CNDP du 28 juillet 2021, M. Alain Radureau a été nommé garant pour accompagner la concertation préalable sur le projet de Bellevue.

Son rôle a été de s'assurer du bon déroulement de la concertation et de garantir que celle-ci s'est déroulée selon les principes et valeurs de la CNDP.

À l'issue de la concertation, il a rédigé un bilan reprenant son appréciation sur son déroulement, l'information du public, une synthèse des arguments exprimés et les demandes de précisions et recommandations au maître d'ouvrage. Ce bilan a été rendu public.



Affichage réglementaire

2.4 LE DISPOSITIF D'INFORMATION DU PUBLIC

> A disposition dans les mairies des communes directement concernées par le projet Nantes - mairie annexe de Doulon, Sainte-Luce-sur-Loire, Basse-Goulaine :

- le **dossier de concertation** (68 pages en format A3, expliquant de manière exhaustive les orientations du projet)
- Un **dossier de synthèse** (16 pages en format A4, reprenant les informations essentielles du projet)
- une **exposition de 6 panneaux**, installée dans les 3 communes et également dans les lieux des réunions publiques

> Une **vidéo 3D des variantes** à disposition sur un poste informatique dédié dans chacune des mairies.

> Le **site internet dédié au projet** : www.pont-bellevue.fr

> Un **flyer** format A5 distribué dans les secteurs de Sainte-Luce-sur-Loire, Basse-Goulaine et quartier Doulon-Bottière (environ 15 00 exemplaires).

> L'**affiche réglementaire** en format A2 (12 exemplaires).

> Une **affiche d'information** en format A4 (20 exemplaires).

A la demande de la DREAL, la mairie de Sainte-Luce-sur-Loire a procédé à une complément d'affichage sur la commune de Bellevue.

> Le **communiqué de presse d'annonce** de la concertation.

> Le **communiqué de presse de fin** de la concertation.

> Des **panneaux d'information terrain** : 6 panneaux rigides aluminium 200x300.

> **Communication sur des panneaux à message variable** du périphérique et du réseau Nantes Métropole (rue Général Buat, Stalingrad, pont de Tbilissi et Millerand) en deux temps : message d'affichage préalable à la concertation (du 1^{er} au 14 novembre 2021), et message pendant la concertation (du 15 novembre au 22 décembre 2021).

> **Deux permanences publiques** :

- le mercredi 24 novembre de 9h à 12h, hôtel de Ville de Basse-Goulaine
- le jeudi 2 décembre de 14h à 17h, hôtel de Ville de Sainte-Luce-sur-Loire



Dossier de concertation



Panneau d'information terrain

> Le site internet www.pont-bellevue.fr

Le site internet www.pont-bellevue.fr est à la fois le portail d'information sur le projet et sur la démarche de concertation, ainsi qu'un registre dématérialisé d'expression du public tout au long de la concertation.

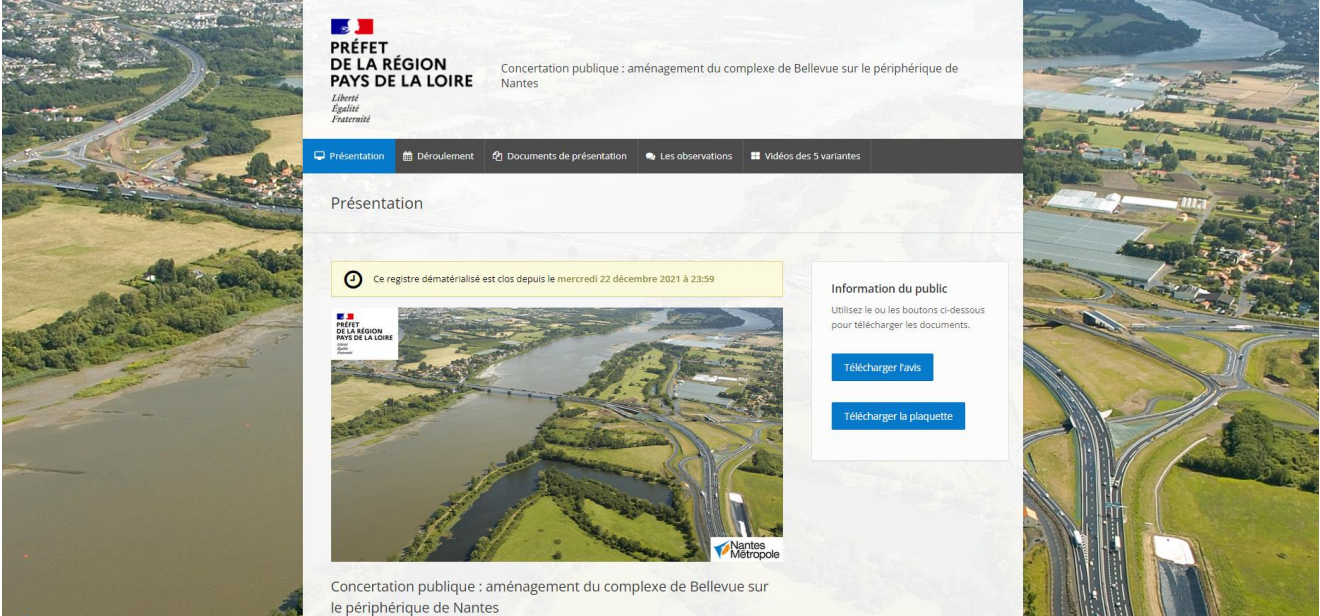
Le site était opérationnel dès le 2 novembre 2021 pour consulter l'ensemble des documents mis à disposition du public. A partir du 15 novembre 2021, et pendant toute la durée de la concertation, il a aussi été possible d'y déposer ses observations sur le projet présenté.

Ainsi, le site internet permet aux visiteurs de :

- S'informer sur le déroulement de la concertation.
- S'informer sur le projet, ses objectifs et ses caractéristiques.
- Consulter et télécharger les documents d'information et d'études, ainsi que les vidéos de présentation de chaque variante.

Sont ainsi à disposition, les dossiers de concertation et de synthèse, le dossier des études d'opportunité phase 2, le dossier de concertation du parti d'aménagement du périphérique nantais, la décision ministérielle du 18 octobre, la modélisation dynamique du trafic sur le périphérique de Nantes - analyse des simulations du complexe de Bellevue, la modélisation dynamique du trafic sur le périphérique de Nantes - analyse des simulations du parti d'aménagement du périphérique de Nantes, l'analyse des risques liés à la modélisation statique des trafics, l'étude de faisabilité du franchissement de la Loire, adaptée aux variantes de tracé envisagées.

Enfin, le site permet de restituer les réponses apportées par le maître d'ouvrage, ainsi que les bilans de la concertation.



PRÉFET DE LA RÉGION PAYS DE LA LOIRE
Liberté
Égalité
Fraternité

Concertation publique : aménagement du complexe de Bellevue sur le périphérique de Nantes

Présentation | Déroulement | Documents de présentation | Les observations | Vidéos des 5 variantes

Présentation

Ce registre dématérialisé est clos depuis le mercredi 22 décembre 2021 à 23:59

Information du public
Utilisez le ou les boutons ci-dessous pour télécharger les documents.

Télécharger l'avis

Télécharger la plaquette

Concertation publique : aménagement du complexe de Bellevue sur le périphérique de Nantes

Extraits du site internet du projet

> Présence digitale et relais numériques

Les communes de Basse-Goulaine et Sainte-Luce-sur-Loire, ainsi que Nantes Métropole et la DREAL Pays-de-la-Loire, ont relayé l'annonce de la concertation sur leur site internet et sur leur compte Facebook.



Divers Publié le mardi 9 novembre 2021

La DREAL organise une concertation publique du lundi 15 novembre au mercredi 22 décembre 2021 relative au projet d'aménagement du complexe de Bellevue.

Les études d'opportunités réalisées à ce jour ont permis de définir cinq variantes d'aménagement, qui prévoient pour chacune d'entre elles la construction d'un nouvel ouvrage de franchissement de la Loire.

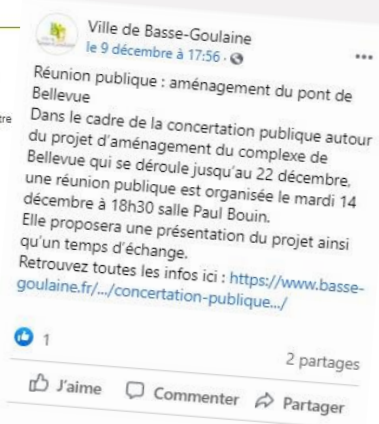
L'Etat, représenté par la DREAL Pays de la Loire, maître d'ouvrage du projet, entend, à travers cette concertation, recueillir l'avis du grand public sur ces propositions. Riverains, usagers, associations locales, acteurs économiques, chacun est invité à prendre connaissance du projet et à s'exprimer sur les enjeux portés par les différentes variantes.

S'informer et donner son avis

Par internet :

Un site internet dédié à la concertation est accessible à l'adresse suivante : www.pont-belleuvre.fr

Il permet au public de prendre connaissance du projet et de déposer un avis sur le registre dématérialisé (à partir du 15 novembre jusqu'au 22 décembre 2021).



10 DÉCEMBRE 2021 DE 19H00 À 21H00

Divers

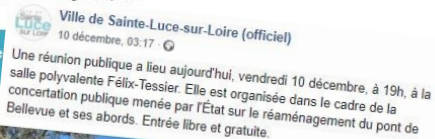
Lieu : Ecole Félix Tessier

Les études d'opportunité ont permis de définir cinq variantes d'aménagement, qui prévoient pour chacune d'entre elles la construction d'un nouvel ouvrage de franchissement de la Loire.

L'État, représenté par la DREAL, le maître d'ouvrage, engage une concertation préalable du 15 novembre au 22 décembre 2021, sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public, qui a désigné un garant pour veiller à son bon déroulement.

Une réunion publique aura lieu à Sainte-Luce vendredi 10 décembre à 19h salle Tessier.

Plus d'infos sur la concertation et les variantes d'aménagement [dans notre article](#).



Actualités Publié le 01 décembre 2021

AMÉNAGEMENT DU PONT DE BELLEVUE : CINQ VARIANTES, UNE CONCERTATION

Déplacements, stationnement | Voiture, deux-roues | Métropole nantaise

Aux heures de pointe, entre les portes de Carquefou, d'Anjou, de Sainte-Luce et du Vignoble, le trafic est particulièrement dense. Le pont de Bellevue fait l'objet d'une concertation débutée le 15 novembre et qui prend fin le 22 décembre 2021.

Partager  



décongestionner le trafic sur le périphérique aux heures de pointe du matin et du soir. Ces études avaient ensuite été présentées, en 2016, dans le cadre d'une phase de concertation publique à l'échelle de l'agglomération nantaise. Pour éviter d'aggraver la saturation, qui se répercute naturellement sur une large partie du périphérique, sur l'A811, le boulevard de la Prairie-de-Mauves et sur la RN249 (Poitiers-Cholet), des études d'opportunité ont été menées sur l'aménagement du pont de Bellevue.

Nouveau pont, nouvelle bretelle, nouvelles voies...

La DREAL Pays de la Loire (direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement) a exploré cinq scénarios d'aménagement, à découvrir en vidéos ou dans le dossier de synthèse du complexe Bellevue. Chacun de ces scénarios s'appuie sur des constantes : la construction d'un nouveau pont, à deux ou trois voies, un peu plus en aval de celui qui existe à ce jour et qui restera en activité ; la création d'une bretelle à deux voies de l'A811 vers le périphérique intérieur ; le réaménagement de celle venant du boulevard de la Prairie-de-Mauves ; l'aménagement de voies d'entrecroisement (ou d'une troisième voie) sur le périphérique intérieur entre les portes de Carquefou et d'Anjou ; la création d'une bande d'arrêt d'urgence, de deux insertions sur le périphérique intérieur Sud... Une réflexion est également menée sur la réalisation de liaisons cyclables et de voies réservées aux transports en commun ou au covoiturage.

Les variantes portent, quant à elles, sur l'aménagement du périphérique intérieur et sur les insertions depuis le boulevard de la Prairie-de-Mauves et de l'A811, avec un complément d'aménagement visant à améliorer les conditions d'insertion des usagers de la RN249 sur le périphérique extérieur. Ce sont ces variantes qui sont soumises à la concertation, sous l'œil de la Commission nationale du débat public, jusqu'au 22 décembre.

Comment contribuer ?

Un site dédié permet de télécharger le dossier de synthèse des études, de visualiser les variantes, d'entrer en contact avec le garant de la concertation et de déposer vos observations.

De dispositifs en présentiel sont également proposés : présentation dans les mairies de Nantes-Doulon, de Sainte-Luce-sur-Loire et de Basse-Goulaine, permanence publique organisée à la mairie de Sainte-Luce-sur-Loire le jeudi 2 décembre de 14h à 17h. Deux réunions publiques de présentation et d'échanges sont organisées dans le cadre de la concertation :

- Sainte-Luce-sur-Loire : vendredi 10 décembre à 19h, salle polyvalente Félix-Tessier
- Basse-Goulaine : mardi 14 décembre à 18h30, salle Paul-Bouin.

AIR,
CLIMAT ET
ÉNERGIE

LOGEMENT ET
CONSTRUCTION

RESSOURCES
NATURELLES ET
PAYSAGES

VÉHICULES,
SÉCURITÉ ET
TRANSPORTS
ROUTIERS

INFRASTRUCTURES DE
TRANSPORT ET
AMÉNAGEMENT

PRÉVENTION DES
RISQUES ET
NUISANCES

CONNAISSANCE,
ÉVALUATION ET
DÉVELOPPEMENT
DURABLE

Accueil > Infrastructures de transport et aménagement > Routes nationales et autoroutes > Développement et modernisation des itinéraires > RN844 Périphérique nantais > Périphérique nantais : complexe de Bellevue

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET AMÉNAGEMENT



Les Contrats de Projets État-Région (CPER)

La Directive Territoriale d'Aménagement de l'Estuaire de la Loire

Routes nationales et autoroutes

Le réseau routier et autoroutier

Développement et modernisation des itinéraires

RN844 Périphérique nantais

Périphérique Nord

Périphérique nantais : complexe de Bellevue

Parti d'aménagement du périphérique Nantais

Périphérique nantais : bifurcation RN444-RN165

Desserte routière de

Périphérique nantais : complexe de Bellevue



Aménagement du complexe de Bellevue : fin de la concertation publique



La DREAL des Pays de la Loire a organisé une concertation publique du lundi 15 novembre au mercredi 22 décembre 2021 relative au projet d'aménagement du complexe de Bellevue

CONTACTS : RN 844 Périphérique de Nantes

Début des études d'aménagement du complexe de Bellevue



dans la continuité de la concertation publique de 2016 sur le périphérique de Nantes, La DREAL des Pays de la Loire a démarré les études d'opportunité pour l'aménagement du complexe de Bellevue ; retrouvez l'ensemble des éléments sur cette page.

> Réponses aux observations

Au cours de la concertation publique, le maître d'ouvrage a tenu à se montrer réactif concernant les observations émises sur le registre numérique.

A cet effet, il a produit et mis en ligne, sur le site internet du projet, des fiches et diaporamas apportant des réponses détaillées et complémentaires (disponibles en annexes).

Document	Thématiques	Dépôt sur site
Fiche 1	Préférence variante(s)	10/12/21
Fiche 2	Modalités de la concertation - Qualité des vidéos	10/12/21
Fiche 3	Continuités cyclables	10/12/21
Fiche 4	VRTC et covoiturage	10/12/21
Fiche 5	Régulation par feux porte d'Anjou	10/12/21
Fiche 9	Flux	16/12/21
Fiche 3	Continuités cyclables V2	16/12/21
Fiche 7	Sujet bruit V2	22/12/21
Fiche 6	Trafic et modélisation	23/12/21
Fiche 8	Gestion dynamique et régulation des vitesses	23/12/21
Fiche 10	GES et qualité de l'air	23/12/21
Fiche 11	Bellevue dans le périmètre global du périphérique	23/12/21
Fiche 12	Divers	23/12/21
Diaporama	Sujet bruit	10/12/21
Diaporama	Sujet continuités cyclables	10/12/21
Diaporama	Sujet exploitation durée coût	10/12/21
Diaporama	Sujet Fosse de surcreusement	10/12/21
Diaporama	Sujet Fosse de surcreusement V2	16/12/21
Diaporama	Sujet inondations	10/12/21
Diaporama	Sujet itinéraires variantes 3	10/12/21
Diaporama	Sujet TC et covoiturage	10/12/21
Diaporama	Sujet Vbis RN249 vers périphérique extérieur	10/12/21
Diaporama	Sujet Pont amont – RN249 vers A811	16/12/21
Diaporama	Sujet Pont aval – Périph vers RN249	16/12/21
Diaporama	Sujet Pont amont – Entrecroisement des flux	22/12/21
Diaporama	Sujet Pont aval – Divergent RN249 périph int	22/12/21

> Les publications dans la presse

Un communiqué de presse a été publié pour présenter le projet et annoncer la concertation publique autour du projet d'aménagement du complexe de Bellevue.

Il a été suivi d'un second communiqué de presse annonçant la fin de la concertation.

Une interview de M. Thomas PELÉ, chef de la division maîtrise d'ouvrage routière à la DREAL Pays de la Loire, a été diffusée sur Radio Fidélité le 15/11/2021, et sur France 3 le 26/11/2021, portant sur le déroulement de la concertation et ses modalités, ainsi que sur le projet en lui-même.

17 articles de presse sont parus dans la presse autour de la concertation et du projet d'aménagement du complexe de Bellevue. Ils sont analysés ci-après et présentés en annexes.

Avant la concertation

- **15/10/2021, Actu Nantes, « Nantes : travaux, voies dédiées aux transports collectifs... Voici le futur visage du périphérique »**

L'article fait le point sur la conférence de presse à la préfecture de Loire-Atlantique concernant des futurs travaux et projets sur le périphérique nantais dont l'objectif est de fluidifier le trafic et d'adopter de nouveaux modes de transports. Le projet du complexe de Bellevue est expliqué avec illustrations à l'appui, ainsi que la prochaine concertation publique sous l'égide de la CNDP.

- **21/10/2021, Ouest France / Presse Océan, « Nantes. Le pont de Bellevue va être doublé pour désengorger le périphérique »** - également publié sur le compte Facebook du média (33 commentaires, 99 partages)

L'article rappelle que les études du projet de doublement du pont ont commencé en 2017. Le projet va être soumis à la concertation sous l'égide d'un garant CNDP, suivie d'une enquête publique. Les élus de Nantes Métropole ont donné un avis positif sur le projet.

- **21/10/2021, Ouest France / Presse Océan, « Nantes. Sondages en cours sous le pont de Bellevue »**
- **21/10/2021, Actu Nantes « Périphérique de Nantes : que se passe-t-il dans la Loire près du pont de Bellevue ? »**
- **01/11/2021, France Bleu, « Doublement du pont de Bellevue à Nantes : la Loire sondée depuis un ponton flottant »** - également publié sur le compte Facebook du média (26 partages, 16 commentaires)

Les articles font part de sondages géotechniques en cours au droit des piles du pont de Bellevue en vue du réaménagement du complexe de Bellevue. Le projet de doublement du pont est explicité et annoncé à la concertation publique avec garant CNDP selon 5 variantes.

- **08/11/2021, Ouest France / Presse Océan, « Périphérique de Nantes. Échangeur de Bellevue : lancement de la concertation »**

L'article annonce le lancement de la concertation pour le projet de réaménagement de l'échangeur de Bellevue, sur la base de cinq variantes, du 15 novembre au 22 décembre, permettant de fluidifier le trafic et d'intégrer les transports en commun et les circulations douces. Il est fait mention du site internet dédié au projet, ainsi que du processus d'information et de participation.

Pendant la concertation

- **15/11/2021, 20 minutes, « Nantes : Point noir du périphérique, comment réaménager le pont de Bellevue ? »**
- **15/11/2021, RCA La Radio, « Nantes : une concertation s'ouvre sur le réaménagement du périphérique, secteur de Bellevue »**

Les articles rapportent le début de la concertation publique sous l'égide de la CNDP, sur la base de cinq variantes qui prévoient toutes la construction d'un nouveau pont sur la Loire pour désengorger ce point noir du périphérique nantais. La solution retenue sera annoncée en 2022. Il est rappelé le site internet dédié du projet.

- **16/11/2021, Actu Nantes, « Pont de Bellevue à Nantes : la concertation démarre, les riverains sur leurs gardes »**

L'article rappelle les difficultés de circulation sur le pont de Bellevue et le démarrage de la concertation publique. Il fait part des interrogations des riverains directs et de l'association la Bellevusienne. Le déroulement de la concertation est évoqué dans un encart.

- **18/11/2021, France 3, « Périphérique de Nantes : lancement d'une concertation pour l'aménagement du pont de Bellevue »**

L'article évoque le début de la concertation publique sur la base de 5 variantes dans un secteur qualifié de « gros point noir ». Thomas Pelé, chef de la division maîtrise d'ouvrages à la DREAL explique les grandes lignes du projet. L'association la Bellevusienne compte participer à la concertation et attend des mesures anti-bruit. Il est rappelé le site internet dédié au projet pour déposer son avis.

- **23/11/2021, Ma Ville / Ouest France, « Basse-Goulaine. Concertation publique sur le pont de Bellevue »**

L'article annonce la concertation publique menée par la DREAL relative au projet d'aménagement du complexe de Bellevue. Les habitants de Basse-Goulaine sont concernés, la commune étant impactée par le projet, au même titre que Sainte-Luce-sur-Loire et Nantes. Le maire Alain Vey se dit « vigilant sur la nécessité de créer un couloir de bus et de prendre en compte l'amélioration du goulet d'étranglement de la route de Cholet vers le pont de Bellevue ». Il est rappelé les outils d'information et d'expression disponibles en mairie de Basse-Goulaine, ainsi que les éléments consultables sur le site dédié au projet.

- **26/11/2021, Le Moniteur, « Nantes Métropole : le projet d'aménagement du complexe de Bellevue en phase de concertation publique »**

L'article présente le dispositif de concertation mis en place pour le projet d'aménagement du complexe de Bellevue.

- **22/12/2021, Ouest France / Presse Océan, « Le projet de franchissement de la Loire à la loupe »**

L'article rappelle l'historique du projet et annonce la fin de la concertation. Il revient sur le processus de concertation et sur les attentes des riverains notamment au niveau du bruit.

- **22/12/2021, Ouest France / Presse Océan, « Basse-Goulaine. Les vœux de la mairie pour le pont de Bellevue »**

La concertation étant terminée, l'article explique que les habitants des communes concernées, dont Basse-Goulaine, ont pu s'informer en mairie sur le projet et donner leur avis. Pour la mairie, l'enjeu principal reste le bruit comme celui des transports en commun, vœux partagés par l'opposition.

Après la concertation

- **23/12/2021, Ouest France / Presse Océan, « Nantes. Aménagement du pont de Bellevue : la concertation autour des cinq scénarios terminée »**

L'article revient sur le processus de concertation autour de 5 variantes pour lutter contre les embouteillages. Plus de 300 observations ont été faites. Les alternatives à la voiture individuelle ont été jugées insuffisantes pour les associations.

- **26/01/2022, Ouest France / Presse Océan, « Nantes. Les enjeux du doublement du pont de Bellevue » - également publié sur le compte Facebook du média (17 partages, 12 commentaires)**

L'article fait part du doublement du pont de Bellevue pour fluidifier le trafic routier. Une délibération, concernant ses enjeux de mobilité et environnementaux, doit être votée le 4 février en conseil de Nantes Métropole pour qui l'intérêt du projet passe par la « complémentarité avec les autres modes » de mobilité. Les enjeux environnementaux doivent être explicités.

- **27/01/2022, Ouest France / Presse Océan, « Sainte-Luce-sur-Loire. Un budget prudent dans un contexte incertain »**

L'article présente le contenu du conseil municipal au cours duquel la Ville a rendu public son avis sur le triplement du pont de Bellevue. L'attention est portée sur plusieurs sujets : transports et circulation douce, nuisances sonores, risques d'inondation, impact économique et protection de l'environnement autour de la commune.

- **05/02/2022, Presse Océan, « Pont de Bellevue, les Verts voient rouge »**

L'article fait part du conseil métropolitain au cours duquel le dossier d'aménagement a été débattu. Le groupe EELV se déclare ouvertement contre un projet incompatible avec le PDU. Le vice-président Bertrand Affilé (PS) souhaite interroger l'État sur l'impact environnemental, les nuisances sonores, et les voies réservées aux transports en commun et au covoiturage. André Salaun (DVD) reconnaît que l'aménagement du pont est indispensable, mais regrette l'absence de parking-relais. Le maire de Sainte-Luce-sur-Loire insiste sur les risques inondation et bruit. Le maire de Basse-Goulaine souhaite que le chantier soit « le plus opérant le plus vite possible ». La majorité des élus estime le projet nécessaire pour fluidifier le trafic.

- **05/02/2022, Ouest France, « Pont de Bellevue, les Verts veulent un moratoire »**

L'article évoque les arguments du parti pour qui le projet aggravera le trafic. « Un projet du siècle dernier, basé sur une vision du tout voiture, qui n'est pas souhaitable », a résumé Nicolas Martin, élu nantais (EELV), et vice-président de la Métropole, lors du conseil de Nantes Métropole.

Bertrand Affilé (PS), vice-président en charge des déplacements, estime que la voiture a un rôle à jouer, avis partagé par la députée En marche Valérie Oppelt. Quant aux maires des communes impactées, à Basse-Goulaine, il faut que le chantier avance vite ; à Sainte-Luce-sur-Loire, il faut améliorer les conditions de transports collectifs et de covoiturage.

2.5 LE DISPOSITIF DE PARTICIPATION DU PUBLIC

- > Des registres destinés au recueil des avis disponibles en mairie de Sainte-Luce-sur-Loire, Basse-Goulaine et Nantes - mairie annexe de Doulon.
- > Un registre dématérialisé sur le site internet dédié au projet www.pont-bellevue.fr
- > Une adresse mél dédiée au projet : pont-bellevue@registre-dematerialise.fr
- > Une adresse postale : DREAL Pays de la Loire - Concertation publique Bellevue 5 rue Françoise Giroud, CS 16326 - 44263 NANTES Cedex 2
- > Deux réunions publiques :
 - à Sainte-Luce-sur-Loire, salle polyvalente Félix Tessier, le vendredi 10 décembre 2021 à 19h00
 - à Basse-Goulaine, salle Paul Bouin, le mardi 14 décembre 2021 à 18h30

Les réunions publiques ont été organisées dans le respect du dispositif sanitaire en vigueur : port du masque obligatoire, désinfection des mains de tous les participants au gel hydroalcoolique et recueil de leurs coordonnées à l'entrée des réunions publiques (cahier de rappel).



Réunion de Basse-Goulaine



Permanence de Basse-Goulaine



Réunion de Sainte-Luce-sur-Loire

3. Le bilan de la concertation publique

3.1 ANALYSE QUANTITATIVE DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC

La concertation en quelques chiffres

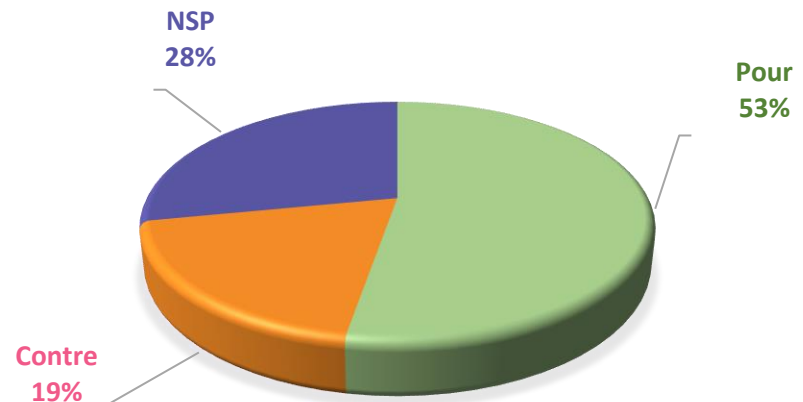
- Près de **145 participants**, 48 interventions et 4h10 de débat pour l'ensemble des deux réunions publiques à Sainte-Luce-sur-Loire et à Basse-Goulaine.
- **352 observations** déposées sur le registre dématérialisé (dont 3 doublons).
- 9 contributions déposées sur les registres d'expression mis à disposition du public.
- **26 000 visiteurs** sur le site internet dédié au projet www.pont-bellevue.fr, dont 5 000 consultations de documents.

> Positionnement sur l'opportunité du projet

Les contributions :

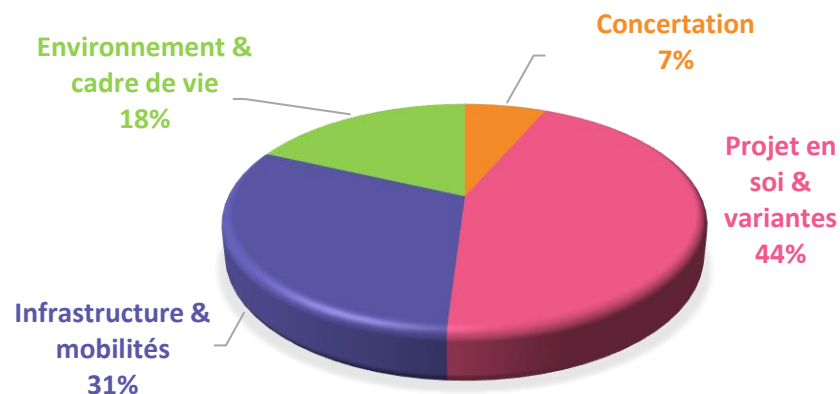
- en faveur du projet
- contre le projet
- ne se prononce pas sur le choix d'une variante (NSP)

se répartissent de la façon suivante :



> Répartition thématique de l'ensemble des contributions, tous supports confondus

Le relevé des contributions donne une répartition par thèmes de la façon suivante, un même contributeur a pu s'exprimer sur plusieurs thèmes :

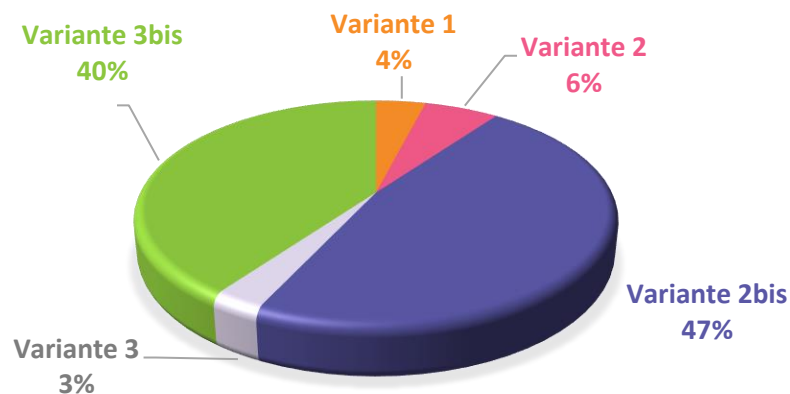


> Choix préférentiel de variante

Le relevé des contributions exprimant un choix clair de variante.s se répartit de la façon suivante, un même contributeur a pu s'exprimer sur plusieurs variantes :

Variante 1	Variante 2	Variante 2bis	Variante 3	Variante 3bis
8	11	87	5	73

> 67 contributions se manifestent contre le projet d'aménagement présenté.



3.2 ANALYSE QUALITATIVE DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC

EN SYNTHÈSE

La concertation publique visait à vérifier l'opportunité du projet et à orienter les choix du maître d'ouvrage vis-à-vis des scénarios d'aménagement.

Le public a ainsi pu exprimer son avis, ses préoccupations et ses propositions sur le projet présenté.

La partie suivante analyse les divers thèmes abordés par le public durant la concertation.

Dans l'analyse synthétique des expressions, on peut signaler, en préambule, plusieurs points :

- Une mobilisation importante des usagers du périphérique sur le projet et des riverains directement concernés.
- Certains contributeurs ont déposé leurs observations plusieurs fois, utilisant l'ensemble des moyens d'expression à leur disposition.
- La démarche de concertation a été saluée ainsi que les documents mis à disposition, même si les vidéos présentes sur le site internet dédié au projet ont pu en dérouter certains.

- Nombre de contributions sur le site internet dédié au projet se prononcent en faveur du projet jugé nécessaire pour améliorer les conditions de circulation sur le périphérique. Les variantes proposées ont été analysées clairement et amendées de compléments très recherchés.
- A un niveau moins important (19%), des contributions se sont positionnées contre un projet estimé daté et éloigné de l'urgence climatique. Les variantes proposées ont été analysées et critiquées pour leur manque d'alternatives à la voiture.
- Les associations ont contribué à la concertation avec des propositions plus globales.
- La réunion publique de Sainte-Luce-sur-Loire a mis en évidence un sentiment d'inquiétude des riverains les plus proches du projet.
- Des deux réunions publiques, il est ressorti un fort besoin d'explications quant aux solutions présentées.
- Les deux permanences n'ont pas attiré nombre de contributeurs mais elles ont été l'occasion d'échanges studieux entre le maître d'ouvrage et les habitants.

Les avis recueillis à l'issue de la concertation, tous modes d'expression confondus, ont tous été analysés et font l'objet d'une synthèse par thématique, ordonnée par importance décroissante.

Le maître d'ouvrage apporte ensuite les éléments de réponse synthétique (caractères violets) et renvoie, pour une réponse plus complète, vers les fiches et diaporamas élaborés par la DREAL au fur et à mesure des contributions sur le registre dématérialisé.

En annexe du bilan figurent les réponses précises apportées aux questions posées en réunion publique ainsi que les fiches-réponses également à disposition du public sur le site internet du projet.

Les citations figurant en encadré visent à illustrer les sujets abordés. Elles se fondent sur les comptes-rendus des rencontres et sur les avis déposés sur le registre dématérialisé, disponibles en annexe du bilan.

3.2.1/ Le projet en soi et les variantes proposées

(265 expressions)

3.2.1.1 L'opportunité du projet dans son ensemble

(135 expressions)

> Une opportunité largement partagée

Globalement, l'opportunité du projet d'aménagement du pont de Bellevue n'est pas remise en cause par les contributeurs. Il a emporté l'adhésion de nombreux participants qui se sont positionnés favorablement sur une ou plusieurs variantes.

Les problématiques actuelles de déplacement rencontrées quotidiennement par les usagers et les riverains du pont plaident effectivement en faveur d'un projet d'envergure par le nombre de voies proposées qui anticiperait l'évolution démographique de l'agglomération et du trafic routier.

Très fréquemment, les contributeurs demandent une voie supplémentaire dans le sens sud-nord, en doublant au maximum les entrées et sorties du périphérique ainsi que l'élargissement du pont en amont.

Certains regrettent qu'il ait fallu attendre 15 ans pour remettre le projet d'élargissement sur la table.

Exemples d'avis illustrant ce thème :

"Le principe du doublement du pont me semble adapté et devrait résoudre la problématique de congestion du trafic, surtout dans le sens nord-sud."

"Ayons pour une fois quelques années d'avance sur l'évolution du trafic et osons des doubles voies sur chaque axe."

"Il faut désengorger le périphérique, limiter les insertions et faire des linéaires fluides."

"Le projet semble cohérent en séparant les flux des grands axes, mais il faudrait agrandir le pont de Bellevue des deux côtés."

> Une attente forte de mesures alternatives à la voiture individuelle

A un niveau moins important (19%), certains contestent l'utilité du projet avançant :

- L'inefficacité d'un nouvel aménagement routier du pont pour résoudre les difficultés de circulation. L'histoire du pont appuyant cet argument puisque les différents aménagements n'ont pas résolu les saturations, contribuant également à un étalement urbain.
- La nécessité de réduire les déplacements (télétravail, modification des horaires de travail, covoiturage...).
- La priorité à donner aux autres modes de transport en améliorant l'offre de transports en commun / vélo / piétons / ferroviaire.
- La contradiction du projet avec les enjeux environnementaux actuels. L'urgence climatique semble ignorée.

Ces contributions, parfois très argumentées, soulignent la nécessité de s'inscrire dans une vision multimodale et innovante en mobilisant l'ensemble des acteurs de la mobilité, dans une vision à l'échelle de la Région.

Ainsi, le projet est qualifié d'obsolète avant même le début des travaux, engendrant une dépense inutile d'argent public.

Pour appuyer leurs arguments, des exemples voisins sont cités pour leurs solutions alternatives à la voiture individuelle : Grenoble et Lyon en faveur du covoiturage, l'Allemagne et les Pays-Bas ont des axes inter-urbains combinés aux réseaux cyclables sûrs et rapides.

Certaines contributions évoquent l'inefficacité du réseau ferroviaire, pas de liaison directe Nantes-Rennes, ligne Nantes-Poitiers fermée, saturation de la ligne Nantes-Angers entre les TER et TGV, Nantes-Bordeaux à seulement 3 aller-retours par jour, pas de RER.

> Un projet qui va favoriser la circulation automobile

La multiplication des voies de circulation va appeler plus de trafic, sans inciter à l'usage des transports en commun.

Un trafic accru aura un impact écologique ainsi que des conséquences sur les nuisances sonores et la pollution que subissent déjà les habitants du village de Bellevue.

Exemples d'avis illustrant ce thème :

"Projet obsolète, vous avez 10 ans de retard. Un périph à 2 voies c'est désuet vu le trafic actuel et l'évolution démographique."

"Ce projet aura comme conséquence de favoriser et augmenter le trafic automobile Cela va à l'encontre des transformations nécessaires pour répondre aux enjeux climatiques."

"La Métropole et la Région ont des objectifs importants de baisse des parts modales voiture. Le plus efficace est d'accepter les difficultés de circulation et de développer les alternatives : vélo, mais aussi bus."

"Ce projet va fonctionner encore comme un aspirateur à voitures, appelant toujours plus de trafic, d'étalement urbain et donc un problème sans fin. Urgence à développer des alternatives durables en transport en commun, en particulier ferroviaire pour les dessertes dans l'aire urbaine nantaise et entre les grandes agglomérations qui utilisent ce pont."

> Un vrai périphérique pour Nantes

Quelques contributions en appellent à un grand contournement de l'agglomération nantaise, de Couëron à Ancenis, avec 3 voies partout. Ceux-ci estiment que le projet ne répond pas aux bouchons entre le nord et le sud dans les deux sens, et ne prend pas en compte l'évolution du trafic.

Il s'agit d'intégrer les problèmes de franchissement de la Loire dans leur ensemble, et de s'intéresser aux autres ponts (Thouaré et Mauves), inadaptés à la croissance du trafic et ne pouvant supporter les transports en communs.

Exemples d'avis illustrant ce thème :

"Il faut un projet plus ambitieux pour Nantes."

"Faire un grand contournement de Nantes avec un périphérique à 2x3 voies."

"Un périphérique plus large avec plus de ponts sur la Loire."

> Réponse du maître d'ouvrage :

Sur le sujet des nouvelles voies qui seraient des « aspirateurs » à voitures, les modélisations effectuées pour estimer l'opportunité du projet ont montré que, sans le projet, les bouchons seront accrus. Le projet intègre aussi des solutions de report modal, avec les pistes cyclables et les voies pour les bus.

Les fiches ci-après complètent la réponse du maître d'ouvrage :

Fiche 11 - Bellevue dans périmètre global périphérique

Fiche 9 - Flux

Fiche 6 - Trafic et modélisation

3.2.1.2 Avis sur les variantes proposées à la concertation

(56 expressions)

Pour la majorité des contributions, chaque variante solutionne le problème actuel d'insertion de l'A811 sur le périphérique intérieur, ainsi que les engorgements dans le sens nord/sud.

Sur l'ensemble des variantes proposées à la concertation, les solutions 1, 2 et 3 sont considérées comme incomplètes car il manque le doublement pour s'insérer sur le périphérique en venant de Cholet, et le doublement pour sortir vers l'A811 venant du sud-Loire.

Il est fréquemment demandé, dans les deux sens de circulation, de prévoir 4 voies pour éviter tout risque d'engorgement futur.

Pour les participants s'étant ouvertement prononcés en faveur d'une ou plusieurs variante(s), ils plébiscitent les variantes 2bis et 3 bis qui apportent des réponses adaptées aux problèmes de congestion et semblent plus pérennes par rapport à la croissance démographique et à celle du trafic. Elles ont l'inconvénient de ne pas prévoir la prolongation de la RN249 en 2 voies sur le pont amont.

Exemples d'avis illustrant ce thème :

"Un non-sens de conserver l'entrée de la RN249 sur une seule voie"

"Les variantes bis ont l'avantage de fluidifier le trafic au niveau de la porte du vignoble."

"Les variantes bis ont l'avantage d'offrir au quartier des Vallées à Basse-Goulaine un cadre de vie apaisé."

"Il convient absolument de permettre un accès au périphérique à 2x2 voies pour les usagers venant de Cholet par la RN 249."

> Avis sur la variante 1 (8 expressions pour)

Les avis exprimés sur la variante 1 indiquent qu'elle ne présente que peu d'intérêt car elle regroupe 2 voies en fin de pont - source d'engorgement - et elle intègre une insertion par la gauche, peu sécuritaire,

Pour d'autres, ces travaux à minima obligerait à chercher des solutions plus pertinentes sur les autres modes de transport.

Quelques-uns la trouvent plus équilibrée avec des voies dédiées et des alternatives modes doux plus sécurisées.

> Avis sur la variante 2 (11 expressions pour)

Au niveau de son coût, certains l'estiment moins chère tandis que d'autres s'inquiètent du surcoût du pont à 3 voies.

Elle semble améliorer les flux du nord vers le sud, mais très peu en sens inverse, ainsi que la circulation depuis le périphérique est et l'A811.

> Avis sur la variante 2 bis (87 expressions pour)

Nombre de contributions l'estime cohérente pour fluidifier le trafic en proposant l'ajout du doublement pour la RN249, et l'aménagement d'une 3^{ème} voie depuis la Porte de Sainte-Luce qui facilite l'orientation vers Cholet/périphérique Sud depuis l'A811.

> Réponse du maître d'ouvrage :

La variante 1 répond a minima aux situations de congestion rencontrées en périphérique intérieur.

La variante 2 apporte une réponse maximisée à la distribution des flux en périphérique intérieur, en sortie d'ouvrage.

> Avis sur la variante 3 (5 expressions pour)

Les avis exprimés sur la variante 3 indiquent qu'elle présente l'intérêt d'éviter de croiser le flux du périphérique avec celui de la Prairie de Mauves et de l'A811. Elle propose des regroupements de voies plus longs et distancés facilitant l'absorption du trafic en heure de pointe.

Certains estiment que cette variante va déplacer les bouchons au niveau des ronds-points, et qu'elle est contraignante pour les habitants de La Divatte et Des Vallées car elle va entraîner un allongement de parcours. Elle a le désavantage de conserver la sortie RN249 actuelle trop courte, et présente des entrées sur la gauche.

> Avis sur la variante 3 bis (73 expressions pour)

Les avis exprimés sur la variante 3 bis indiquent qu'elle présente l'intérêt de limiter les bouchons et d'être la plus judicieuse à long terme pour traiter le problème dans son entièreté tout en étant moins onéreuse.

Elle est la plus efficace avec 2 voies pour l'entrée/sortie Cholet, et sécuritaire en séparant les flux du périphérique avec ceux de la Prairie de Mauves et de l'A811. Il manque cependant une deuxième voie pour sortir vers l'A811.

Certains estiment que cette variante va déplacer les bouchons au niveau des ronds-points, et qu'elle est contraignante pour les habitants de La Divatte et Des Vallées car elle va entraîner un allongement de parcours. Elle a le désavantage de conserver la sortie RN249 actuelle trop courte.

La variante 3 optimise la distribution des flux avec un ouvrage de franchissement de la Loire à 2 voies.

Les variantes bis permettent un accès à 2 voies de la RN249 au périphérique extérieur.

3.2.1.3 Propositions alternatives

(51 expressions)

Dans l'esprit de trouver une solution à la saturation du pont de Bellevue, les contributeurs favorables au projet, usagers réguliers et riverains, ont tenu à apporter des améliorations ou des suggestions sur des points précis de l'aménagement. Ces propositions ont été nombreuses et argumentées, ainsi :

- L'intégration sur le périphérique de la RN249 en provenance de Cholet sur 2 voies.
- Réaménager l'accès vers la route de Cholet depuis le périphérique Sud avec une voie directe sans le rond-point, ou en passant sous les ouvrages existants.
- Augmenter de 2 voies la route entre la porte de Carquefou et la Porte de Sainte-Luce, et ajouter une voie supplémentaire entre la Porte de Sainte-Luce et la suivante.
- Régulation par feux Porte Anjou.
- Sortie Porte d'Anjou à 2 voies (sens sud>nord périphérique Sud vers A811) : voie de gauche dédiée à l'accès au rond-point pour continuer Prairie de Mauves, et voie de droite dédiée à l'insertion sur l'A811. Remplacer le rond-point ouest par un turbo-rond-point.
- Flux porte des Sorinières : créer une voie derrière les piliers du pont pour améliorer les flux et éviter les croisements.
- Supprimer les ronds-points au niveau des portes du Vignoble et d'Anjou.
- Faire une voie pour les poids-lourds et une voie pour les transports en commun en plus du doublement des voies du pont.
- Passer en 8 voies vu l'augmentation démographique importante du Sud-Loire, et doubler les voies d'accès secondaires.
- Passer tout le périphérique à 80km/h même le pont de Cheviré ainsi qu'au niveau de la Beaujoire.
- Aménager les ronds-points de la Divatte et Prairie de Mauves très accidentogènes.
- Eviter le ralentissement à 50 km/h des nouvelles voies dans le virage avant la traversée de la Loire.
- Séparer les flux de véhicules par vitesse et par encombrement / poids. Limiter la vitesse des poids-lourds à 80 km/h avec interdiction de doubler.
- Déplacer la piste cyclable sur le nouvel ouvrage d'art en aval. En amont de l'ouvrage, les bretelles d'accès sont revues, corrigées et affectées pour une destination bien distincte avant d'arriver sur la porte du vignoble.
- Reconfigurer les bretelles pour éviter des raccourcis parasites de l'A811 vers la RN844 intérieure.

Certains contributeurs proposent des projets alternatifs complets :

- Un projet de 3 variantes : 1 variante anneau extérieur sud/nord et 2 variantes anneau intérieur.
- Une variante 4 s'appuyant sur les variantes bis, avec une glissière en béton armée pour séparer les 2 voies du périphérique extérieur à la voie auxiliaire d'entrecroisement avec rétablissement de la BAU.

Quelques propositions d'amélioration concernent particulièrement les variantes bis dans l'idée de fluidifier le trafic venant de Cholet ainsi que d'améliorer la sortie du périphérique extérieur vers l'A811.

Quelques contributeurs ont regretté, par rapport au coût du projet, l'absence d'une version 0 avec des améliorations en amont et en aval du pont actuel sans construction d'ouvrage, et la limitation de la vitesse.

> Réponse du maître d'ouvrage :

En réponse aux questions posées et aux propositions sur la géométrie du projet, le maître d'ouvrage a apporté des précisions sur :

- Le trafic et la modélisation.
- La gestion dynamique du trafic et la régulation des vitesses.
- Les contraintes géométriques, en particulier sur celles qui pèsent sur l'ouvrage amont.

Les fiches et diaporamas ci-après complètent la réponse du maître d'ouvrage :

Fiche 1 - Préférence variantes

Fiche 6 - Trafic et modélisation

Fiche 5 - régulation par feux porte d'Anjou

Fiche 9 - Flux

Fiche 8 - Gestion dynamique et régulation des vitesses

Fiche 11 - Bellevue dans périmètre global

Exemples d'avis illustrant ce thème :

"Eviter le rabattement trop rapide des flux venant du périphérique Sud, empêchant les voitures venant de la RN249 de s'insérer."

"Fluidifier encore plus l'insertion de la RN249 sur le périphérique extérieur avec 4 voies sur l'ouvrage existant pour maintenir 2 voies sur le périphérique et 2 voies en direction de l'A811 où la présence du rond-point pour accéder au centre de Nantes et la circulation sur une seule voie sont source d'engorgement."

"Dans ma version 2bis améliorée, il y a la création de 2 ponts sans trop de perturbation du trafic, un premier sur la RN249 pour le passage au-dessus du flux périphérique Sud vers Anger, et un deuxième ouvrage hydraulique à côté du PH7 pour l'insertion des flux (périphérique Sud vers Anger) et RN249 vers Anger."

"Les scénarios bis ne sont pas pertinents. Ils ne font que déplacer le ralentissement RN249 > RN844 extérieure. Pire, cela risque de dégrader la circulation qui vient de la RN844 sud car le ralentissement n'est plus géré en amont du périphérique."

Diaporamas :

Pont aval - Divergent RN249 - périph int
Vbis_RN249 vers périphérique extérieur
itinéraire variantes 3

Pont amont - Entrecroisement des flux

Pont amont - RN249 vers A811

3.2.1.4 Les conséquences du chantier

(12 expressions)

La durée du chantier est jugée très/trop longue par rapport à la situation actuelle. L'influence des travaux sur la fluidité du trafic inquiète. Il est demandé si les travaux seront réalisés en même temps ou phasés, et si des itinéraires bis seront mis en place.

Plus précisément, il est souhaité d'anticiper les flux de circulation via Les Vallées, à interdire sauf pour les riverains, et de maintenir la continuité cyclable pendant les travaux car l'itinéraire de la Loire à vélo avec passage sous le pont de Bellevue pour travailler à Nantes est utilisé quotidiennement.

> Réponse du maître d'ouvrage :

L'objectif est de ne pas réaliser tous les travaux en même temps, mais bien de les phaser à différents horizons. Tous les travaux d'aménagement ont des impacts sur l'exploitation : réduction de vitesse, diminution de la largeur de voie. La continuité cyclable restera assurée. L'impact des travaux passe de 3 ans en durée pour les variantes 1,2 et 3 à 5 ans pour les variantes 2bis et 3bis, soit 2 ans de plus de contraintes sur la circulation du périphérique. Des contraintes de chantier pourront impacter la circulation avec notamment des voies réduites. La DREAL travaille avec le gestionnaire du périphérique, la DIR Ouest, qui impose ses obligations, en particulier celle de maintenir deux voies de circulation ouvertes par sens et de jour.

Le diaporama ci-après complète la réponse du maître d'ouvrage :
Diaporama exploitation - durée - coût

3.2.1.5 Les études de trafic

(7 expressions)

Une question a porté sur la prise en compte du télétravail dans les études menées dans le cadre du projet, notamment suite à la pandémie, et sur la prise en compte des outils d'aide à la navigation comme Waze.

Un participant souhaite savoir si des modélisations ou des simulations ont été réalisées par variante sur l'évolution des trafics, et dont les résultats permettraient de connaître la situation dans les années futures après la mise en place des aménagements.

Une personne demande quelle est la variante qui permet le plus de fluidité du trafic et sur quelle base de trafic/jour les prévisions à long terme ont été réalisées.

Certaines demandes de précisions ont été émises, notamment dans le document de modélisation du trafic, la quantification du trafic dans le sens RN249 vers A811 et périphérique Sud vers A811.

On s'interroge sur la prise en compte de la circulation induite dans les études, comme le recommande l'autorité environnementale dans sa note sur les projets d'infrastructure de transport routier.

> Réponse du maître d'ouvrage :

Les hypothèses de télétravail ont bien été prises en compte dans les études aux différents horizons. Sur la question de la fluidité, les études de trafic conduites à ce stade indiquent que les variantes 2bis et 3bis apportent les gains les plus importants en terme d'absorption des congestions. Elles répondent aux problèmes de congestion du périphérique intérieur et elles apportent une réponse aux congestions en périphérique extérieur avec la jonction de la route de Cholet au périphérique extérieur à deux voies.

> Réponse du maître d'ouvrage : suite

Dans les modélisations aux horizons 2035 et 2050, des hypothèses fortes sur le télétravail ont bien été prises (en lien avec la stratégie bas carbone). Le COVID a été un accélérateur de tendance en avançant d'environ 10 ans l'hypothèse. Le télétravail n'est pas sans impact mais il n'est pas si notable qu'on pourrait l'imaginer.

La fiche ci-après complète la réponse du maître d'ouvrage :
Fiche 6 - Trafic et modélisation

3.2.1.6 Les détails techniques du projet

(3 expressions)

Il est à noter peu de questions sur ce thème précis, essentiellement sur la possibilité d'un éclairage économique sur le pont, et sur le type d'enrobé du futur aménagement. Il est demandé s'il ne faudrait pas anticiper sur des normes plus avantageuses.

> Réponse du maître d'ouvrage :

Le choix des enrobés n'a pas été fait à ce stade du projet, qui se trouve au niveau des études d'opportunité. Cependant, le choix a été fait entre la Porte de Rennes et la Porte d'Orvault pour un enrobé à haute performance acoustique. Les mesures acoustiques qui ont été faites suite à la pose de cet enrobé l'année dernière ont montré toute l'efficacité de ce type de revêtement. L'opportunité de l'emploi de ces enrobés, au regard de leur coût de mise en œuvre, de l'évolution de leur performance dans la durée, pourra être examinée en temps utile dans le cadre du projet d'aménagement du complexe de Bellevue.

3.2.1.7 Lien du projet avec d'autres projets connexes

(1 expression)

Une participante souhaite savoir si l'impact des travaux du projet d'aménagement des bords de Loire a été phasé en concertation avec l'aménagement de Bellevue.

> Réponse du maître d'ouvrage :

Nantes Métropole a indiqué que : « Les éléments qui seront portés dans la délibération du conseil communautaire en février 2022 veilleront à indiquer que l'aménagement sur Bellevue soit bien compatible avec ce qui est envisagé dans le projet de cheminement des bords de Loire porté par Nantes Métropole. »

3.2.2/ Infrastructure et mobilités

(184 expressions)

3.2.2.1 VRTC – développer les autres modes de mobilité

(83 expressions)

La question des transports en commun a largement été débattue au cours de la concertation, constituant un enjeu majeur pour l'ensemble des personnes s'étant exprimées.

Les expressions se partagent entre propositions d'amélioration quant au projet présenté et critiques de ce dernier.

Concernant les propositions, il est demandé une offre performante en lignes de bus car le pont de Bellevue est l'un des seuls ponts de l'agglomération nantaise qui n'en possède pas, en ajoutant une voie dans chaque sens. Il manque une voie pour le transport collectif des réseaux Aléop et TAN, ainsi qu'une ligne de bus entre Basse Goulaine et le nord-est de l'agglomération Nantaise, comme une ligne vers les facultés et la Beaujoire.

Exemples d'avis illustrant ce thème :

"La ligne 60 devrait traverser le pont sur une voie réservée jusqu'à Doulon-Bottière."

"Une ligne reliant par exemple Basse Goulaine à Haluchère."

"Fusion entre les lignes TAN 60 et 80 afin de créer de nouveaux franchissements nord-sud et permettre une liaison Vertou-Carquefou."

"Mise en place d'un couloir de bus circulaire sur le périphérique."

"Intégrer une voie réservée pour les cars Aléop, notamment pour la ligne 330 pour relier Nantes à Divatte sur Loire. Pour cela, il faudrait réserver la voie centrale du boulevard de la Prairie de Mauves en couloir bus."

Le recours au rail est aussi un sujet en attente d'amélioration, notamment entre Clisson et Nantes. Il est évoqué un train de banlieue sur une partie du périphérique pour le transport de voyageurs à pied / vélo / trottinette et pour les marchandises, tout en conservant une voie pour les véhicules.

Exemple d'avis illustrant ce thème :

"Des trams-trains diamétralisés entre Clisson et Nort sur Erdre dans le cadre du service express métropolitain que Nantes Métropole et la région des Pays de la Loire continuent de méconnaître."

Plusieurs participants estiment que l'aménagement pour le covoiturage n'est pas satisfaisant, il manque un parking relais juste avant le pont pour éviter les parkings "sauvages".

Ponctuellement, des contributeurs font des propositions pour développer les modes alternatifs : un téléphérique, un monorail ou un tram dont les arrêts se situent autour des jonctions de la RN249 ou de l'A811 pour rejoindre Haluchère rapidement. Ou un bac comme celui proposé entre Couëron et Le Pellerin. Ou un pont urbain dans le prolongement du boulevard de Doulon.

Concernant les critiques, les arguments suivants ont été évoqués :

- Existence effective de voies réservées aux transports en commun et au covoiturage dans le projet présenté.
- La position de la voie réservée aux transports en commun (VRTC) inquiète les riverains de Bellevue. Telle que présentée dans le dossier, la voie réservée passerait à hauteur de fenêtres des maisons de la rue des Roches, donc devant le mur antibruit.

Exemples d'avis illustrant ce thème :

“Je suis inquiète du projet de transformation de la piste cyclable en voie de bus. Il est bien question d'élargir l'emprise de la piste cyclable pour permettre aux bus, car, covoiturage de passer derrière les jardins en dehors de la protection du mur anti-bruit. Je suis contre cet aménagement qui va pourrir un peu plus notre cadre de vie. ET je remarque en passant qu'il y a une voie de bus prévue dans le sens sud-nord mais pas nord-sud ??”

“Aucune mention d'un parking de covoiturage à l'entrée de la porte du vignoble par exemple, ni de proposition de navette pour relier les zones d'activités de Carquefou et Ste Luce... les personnes venant de Cholet ne sont même pas incitées à prendre le train alors que la liaison Nantes-Cholet a été rénovée cette année... désolant.”

Les quelques contributions ayant trait au covoiturage insistent sur l'importance de son développement et sur la nécessité de sa prise en compte dans un projet de cette envergure pour le pont de Bellevue. Dans l'idée d'encourager les alternatives à la voiture individuelle, il est demandé la création de parkings dédiés avec des relais transports en commun, notamment Porte d'Anjou et Porte du Vignoble.

Exemple d'avis illustrant ce thème :

“Cet axe mériterait un parking relais pour encourager l'usage des autres modes de transport.”

> Réponse du maître d'ouvrage :

Dans le cadre des études engagées pour le projet, une réflexion a été menée sur les voies réservées aux transports en commun avec les collectivités territoriales (Nantes Métropole, Région et Département). Deux options d'aménagement sont proposées dans le projet : la première sur le périphérique extérieur, dans le sens Sud/Nord, entre la Porte du Vignoble et la Porte d'Anjou, où la VRTC pourrait être réalisée sur la bande d'arrêt d'urgence qui serait remise aux normes avec une largeur suffisante pour accueillir un bus ; la deuxième avec deux voies réservées entre les deux giratoires de la Porte d'Anjou, dans les deux sens de circulation, côté droit. Les lignes de transport qui pourraient emprunter ces VRTC n'existent pas, mais le projet sera compatible avec leur éventuelle future réalisation, ne nécessitant donc pas de travaux lourds (largeur suffisante). Si une nouvelle ligne est amenée à être créée par une Autorité Organisatrice de Mobilité pendant les études, sa réalisation sera intégrée au projet.

La fiche et le diaporama ci-après complètent la réponse du maître d'ouvrage :

Fiche 4 - VRTC et covoiturage

Diaporama Transport en commun et covoiturage

3.2.2.2 Conditions de circulation sur le périphérique

(54 expressions)

Pour la majorité des contributeurs, les ralentissements sont plus prononcés sur le périphérique intérieur. De manière générale, les voies de sortie sont perçues comme sources d'encombrement remontant vers le périphérique.

La saturation de la route de Cholet est un sujet largement évoqué, et il est indispensable que la RN249 en provenance de Cholet soit raccordée au périphérique en 2 voies. Ce sujet est une des critiques significatives du projet de fluidification.

Les habitants du quartier des Vallées à Basse-Goulaine subissent des reports de trafic des usagers souhaitant éviter les saturations de la route de Cholet. La difficulté de circulation sur ce secteur s'explique par les ronds-points que les usagers rencontrent en venant du sud pour s'insérer sur le périphérique, et génèrent des embouteillages jusqu'à Haute-Goulaine, voire au-delà.

Les conditions de circulation actuelles engendrent une circulation importante dans le quartier des Vallées, source d'insécurité, et tout particulièrement pour les enfants.

Il est fréquemment demandé de prévoir un accès direct depuis le boulevard de la Prairie de Mauves vers le périphérique Sud, et d'améliorer le carrefour de la Divatte régulièrement saturé. Une liaison directe sans rond-point pourrait être viable.

Deux gros points noirs sont régulièrement signalés : la Porte d'Anjou et la Porte du Vignoble à cause des ronds-points et de la circulation sur une voie.

L'aménagement du périphérique intérieur depuis la porte de Carquefou doit être pris en compte et nécessite une 3 voies.

Le problème de la bretelle de sortie pour Poitiers en direction du sud est aussi évoqué. Sa géométrie engendre des ralentissements sur le pont. Il faudrait la déplacer afin de l'élargir, et séparer les voies en direction de Bordeaux et de Poitiers.

> Réponse du maître d'ouvrage :

Les variantes bis proposent un traitement de la liaison entre la RN249 et le périphérique extérieur. L'aménagement de la liaison entre la RN249 et le périphérique sud, dans les deux sens, ne fait pas partie du projet, mais pourra faire l'objet d'études par ailleurs.

La fiche et les diaporamas ci-après complètent la réponse du maître d'ouvrage :

Fiche 9 - flux

Diaporama Les variantes bis : insertion de la RN249 à 2 voies sur le périphérique extérieur

Diaporama Pont aval - périph vers RN249

Diaporama Vbis_RN249 vers périphérique extérieur

Diaporama Pont amont - RN249 vers A811

3.2.2.3 Continuités cyclables et piétonnes

(43 expressions)

Une attente forte a été exprimée quant à l'amélioration des pistes cyclables. Les travaux sur le pont de Bellevue sont l'occasion d'améliorer le confort, la sécurité et l'isolation du trafic routier tout au long du périphérique, mais aussi le gain de temps pour les usagers qui doivent faire de nombreux détours actuellement.

Les participants se sont montrés très investis pour l'amélioration de la piste cyclable qui ne doit pas connaître d'interruption comme ressenti dans le projet car essentielle à de nombreux travailleurs. Il est nécessaire de bien séparer les modes de transport pendant la traversée du pont afin de sécuriser les usagers modes doux.

Les interventions sur ce point demandent que la piste cyclable du complexe de Bellevue s'intègre dans le schéma directeur de Nantes Métropole, adopté en février 2021. Les participants souhaitent que la largeur de la piste soit portée à 4 mètres et qu'elle soit séparée physiquement de la voie de circulation. Les participants insistent sur les enjeux de sécurité et de confort.

Un représentant de l'association Au bord du fleuve souligne qu'il n'y a aucune analyse de la continuité entre la porte de Sainte-Luce et la porte d'Anjou, et pas de liaison précise avec la voie le long de la Loire vers Nantes.

L'association Place au Vélo interpelle le maître d'ouvrage sur les implications du trafic induit, la substituabilité de la voiture par le vélo ou les transports en commun et sur l'écart entre le projet actuel et la pratique cycliste.

Exemples d'avis illustrant ce thème :

"Il est indispensable qu'une piste cyclable soit reconstruite et que son aménagement soit conforme au référentiel voté par Nantes Métropole. Une protection contre le vent et le bruit me paraît nécessaire. A cette piste doit être ajouté un cheminement piéton bien séparé. Et la traversée cyclable doit être maintenue pendant les travaux. Enfin, cette future piste doit être connecté à un réseau cyclable de part et d'autre, avec des giratoires sécurisés (là encore le référentiel de Nantes Métropole doit être respecté, pour éviter de reproduire des ratés comme porte de Vertou où la piste cyclable du boulevard Auguste Priou s'échoue sur des giratoires accidentogènes et non aménagés)."

"Ma proposition pour améliorer le confort et donc donner envie à la population de prendre son vélo et séparer les transports doux du trafic routier : élargir la voie cyclable magistrale à 5 mètres sur le pont et le long du périphérique ; construire un pont métallique au-dessus du carrefour Est, cela permet d'éviter le trafic routier (sécurité routière pour les enfants) et de plus éviter les dénivelés entre la Loire et la voie ferrée ; par un carrefour aérien avec un rayon de courbure de 5 mètres créer une connexion via le PI16ter de 3,6 mètres de large ; élargir le PI16ter de 2,5 mètres pour permettre l'insertion d'une piste cyclable côté Sainte-Luce de l'A811 ; construire une piste cyclable de 3,6 mètres le long de l'A811 et la connecter à la rue de la Loire ; construire des connexions de 2,5 mètres aux aires d'accueils, aux voies partagées sur les berges, et à la piste cyclable de la prairie de Mauves (vers la Z.I., le Pont des Américains)."

Afin de garantir le développement des mobilités douces, une attente forte est portée sur une piste cyclable partagée avec un cheminement piéton sécurisé. En effet, le pont de Bellevue est utilisé par les piétons qui empruntent actuellement la piste cyclable. Un aménagement qualitatif spécifiquement orienté pour le piéton doit être considéré dans le projet afin de favoriser ce mode de déplacement.

Exemple d'avis illustrant ce thème :

“Un alignement confortable d'une largeur suffisante le long de l'ouvrage (2m), des points de vue permettant de s'arrêter, avec bancs et table d'orientation regardant sur la ville de Nantes, doivent être inclus afin de s'assurer que le pont puisse être utilisé équitablement par tous.”

> Réponse du maître d'ouvrage :

Les continuités cyclables sont bien prévues dans le projet et seront mises en cohérence avec le schéma directeur des itinéraires cyclables de Nantes Métropole et le référentiel des aménagements cyclables. Dans ce sens, il a été prévu de connecter la piste en sortie du pont de Bellevue à ce schéma et ainsi proposer une continuité cyclable supplémentaire.

La piste cyclable actuelle qui se trouve sur le pont est supprimée dans le cadre du projet pour être remplacée par une BAU. Pour les cinq variantes, une piste cyclable est créée sur le nouvel ouvrage, piste de 3m de large, séparée de la circulation par une glissière en béton armé.

Les continuités cyclables seront assurées pendant les travaux.

La fiche et le diaporama ci-après complètent la réponse du maître d'ouvrage :

Fiche 3 - Continuités cyclables V2

Diaporama continuités cyclables

3.2.2.4 L'histoire du pont de Bellevue

(2 expressions)

L'association Au bord du Fleuve souligne le non rappel de l'historique des différentes étapes de l'aménagement du site. Le pont est récent (1970). Il aurait été important de préciser l'état initial du site et son évolution progressive. L'idée d'informer sur l'histoire du pont, les études menées serait judicieuse.

> Réponse du maître d'ouvrage :

Le dossier de concertation relatif au projet reprend, à l'initiative du garant, l'historique qui figure sur les panneaux d'information. La proposition d'accompagner le projet avec un effort de pédagogie est notée.

3.2.2.5 Dispositifs de gestion du trafic

(1 expression)

Un participant demande si le projet prévoit de remplacer les ronds-points par des feux rouges intelligents, comme cela peut être vu aux Pays-Bas. Il demande également si le futur pont central a été imaginé avec des sens alternants (le matin du sud vers le nord, et le soir du nord vers le sud).

> Réponse du maître d'ouvrage :

Dans l'état actuel du projet, l'aspect gestion dynamique du trafic n'est pas prévu. Sur la question de la régulation dynamique par feux, il existe actuellement une situation de ce type au niveau de la Porte d'Anjou et du giratoire de la Prairie de Mauves, mais le dispositif est régulièrement en dysfonctionnement car accidenté. Dans le projet d'aménagement du complexe de Bellevue qui prévoit notamment une bretelle à 2 voies de l'A811 vers le périphérique intérieur, ce type de dispositif n'aurait plus d'utilité. A ce stade du projet, l'idée retenue est donc de travailler sur l'infrastructure pour résoudre une situation de congestion et se passer de ce type de dispositif.

Les fiches ci-après complètent la réponse du maître d'ouvrage :

Fiche 5 - Régulation par feux porte d'Anjou

Fiche 8 - Gestion dynamique et régulation des vitesses

3.2.2.6 Bande d'arrêt d'urgence (BAU)

(1 expression)

Une question porte sur le sort de la bande d'arrêt d'urgence dans le cadre du projet d'aménagement.

> Réponse du maître d'ouvrage :

La BAU pourrait être utilisée comme VRTC et sera réservée aux transports en commun uniquement (pas de co-voiturage ou autre) en cas et seulement en cas de congestion. La BAU doit être mise aux normes des bus (largeur) pour anticiper les besoins futurs.

3.2.3/ Les effets sur l'environnement et le cadre de vie (108 expressions)

3.2.3.1 Le bruit, sujet récurrent et particulièrement sensible au hameau de Bellevue

(46 expressions)

La problématique du bruit et de son traitement par le maître d'ouvrage a été évoquée à maintes reprises pour témoigner de l'inquiétude des riverains quant aux conséquences de l'aménagement et leur forte attente vis-à-vis de dispositifs de protection, car ils subissent des nuisances trop importantes.

Les mesures de bruit ont été interrogées, notamment pour savoir si elles ont été effectuées au regard du trafic actuel ou prévisionnel, et dans quelles conditions elles ont été réalisées.

Un représentant de l'association Au bord du fleuve indique qu'il n'y a pas d'analyse de la nuisance sonore actuelle et de l'impact pour les différentes variantes avec et sans murs antibruit.

Un représentant de l'association La Bellevusienne parle des trois mots associés au village de Bellevue : bruit, inondation, pollution. Concernant le bruit, il indique que sur les phases de travaux précédentes, ils avaient été associés aux réflexions sur le sujet. Il souhaite connaître les adresses exactes où ont été faits les relevés pour ce nouveau projet.

L'association, anciennement ARPE (association des riverains du périphérique Est), a fait une campagne de mesures de bruit avec un bureau d'études indépendant, sur tout le périphérique nantais. Elle souhaite que de nouveaux relevés soient faits aux mêmes endroits pour comparer les chiffres.

Quelques remarques ont abordé le sujet de l'enrobé à haute performance acoustique quant à son efficacité réelle, notamment en cas de nids de poule.

Il est précisé que, par temps de pluie et /ou de vent, le bruit est accentué, venant souvent de la rive sud où il n'y a pas de mur antibruit. A l'époque du doublement du pont, les habitants ont ressenti une augmentation du bruit.

Ainsi, nombre de riverains demandent des mesures allant au-dessus des normes, et l'installation de mur antibruit :

- sur toute la longueur du pont d'autant que, sur les cartes proposées, rien n'est prévu côté sud,
- le long du secteur Longue Mine,
- jusqu'au niveau de l'île de Chaland,
- sur le secteur de Sainte-Luce-sur-Loire.

et une amélioration de l'isolation phonique pour tous les habitants du village de Bellevue car rien ne semble prévu du côté de la Prairie de Mauves.

> Réponse du maître d'ouvrage :

La DREAL **se doit de respecter** les seuils réglementaires de bruit. Des modélisations ont été menées sur tout le secteur du projet, de la Porte de Carquefou à la Porte du Vignoble pour déterminer les impacts sonores. Les études montrent que deux secteurs vont nécessiter l'installation de mesures de protection acoustiques de type écrans, et qui seront situées au nord du projet, au niveau du périphérique Est, et au niveau du hameau de Bellevue. A ce stade, les études ne montrent pas qu'il est nécessaire de mettre en place des mesures de protections acoustiques au sud du projet, car les mesures de bruit restent en deçà des seuils réglementaires.

Suite à la réunion de Sainte-Luce-sur-Loire, le maître d'ouvrage a complété et déposé sur le site un diaporama indiquant les points de mesure, la méthodologie employée et les résultats.

> Réponse du maître d'ouvrage : suite

De nouvelles mesures de bruit seront réalisées sur la solution retenue, en tenant compte de l'évolution du trafic.

Concernant le bénéfice obtenu par les enrobés à haute performance acoustique, le gain se situe entre 2 et 3 décibels, ce qui est tout à fait notable.

La fiche et le diaporama ci-après complètent la réponse du maître d'ouvrage :

Fiche 7 - Sujet bruit V2

Diaporama bruit

3.2.3.2 Réchauffement climatique et gaz à effet de serre

(27 expressions)

De nombreuses contributions soulignent que construire de nouvelles infrastructures pour fluidifier le trafic va à l'encontre des objectifs portés par l'État (SNBC), la Région (SRADDET) et Nantes Métropole (PCAET). Egalement, la présentation de la concertation n'expose aucun bilan d'émission de gaz à effet de serre de la construction et de l'usage de l'infrastructure. Un contributeur pense qu'il serait intéressant de connaître la pollution causée par les engorgements quotidiens.

Le sujet du **trafic induit** a été exposé plusieurs fois car si l'on en tient compte, le projet augmentera le trafic et donc les émissions de gaz à effet de serre (et toutes les autres nuisances) par rapport à l'infrastructure actuelle.

Exemples d'avis illustrant ce thème :

“Avant chaque décision sur le long terme, il est donc impératif de procéder à une analyse comparée des émissions induites et évitées.”

“A cause de ce trafic induit, la congestion ne sera réduite qu'à court terme, elle reviendra plus tard, sans doute à d'autres endroits du périphérique. C'est donc un projet inefficace à long terme.”

> Réponse du maître d'ouvrage :

Dans la stratégie bas carbone, en 2050, il reste 4 % de véhicules thermiques. Les poids-lourds migreront en partie en électrique, hydrogène et gaz.

Les documents mis à disposition sur le site internet de la concertation par la DREAL montrent que le changement climatique et les émissions de GES ont bien été pris en compte au niveau requis à ce stade des études d'opportunité.

L'estimation des émissions de GES du projet a été réalisée selon la méthode COPERT (Computer Program to calculate Emissions from Road Transport) et s'appuie sur les vitesses moyennes des flux de véhicules.

Cette première estimation montre que les émissions de GES ne sont pas un critère discriminant entre les variantes.

Les fiches ci-après complètent la réponse du maître d'ouvrage :

Fiche 10 - GES et qualité de l'air

Fiche 11 - Bellevue dans périmètre global périphérique

Fiche 6 - Trafic et modélisation

3.2.3.3 Qualité de l'air

(10 expressions)

Fréquemment associés aux nuisances sonores et à la protection de l'environnement, les impacts des émissions de polluants et de particules fines induites par l'extension du pont de Bellevue ont été cités, les participants attendant des alternatives fortes à la voiture individuelle.

Sur la question de la qualité de l'air, les études et mesures réalisées sont interrogées car estimées insuffisantes.

> Réponse du maître d'ouvrage :

Des mesures ont été réalisées par SCE lors de l'état initial. La modélisation étudie comment se dispersent les polluants sur le périphérique et en prenant en compte les données trafic du projet, l'évolution du parc automobile, l'évolution des pratiques. Les résultats aboutissent à une différence très mineure. Le projet n'augmente pas la concentration des polluants.

3.2.3.4 Environnement

(13 expressions)

Il est rappelé que le dossier de concertation souligne la nécessité de la conservation et de l'amélioration des zones d'enjeux écologique et de biodiversité avec la prise en compte des couloirs de déplacement de la faune.

Les contributions à ce sujet estiment nécessaire de préciser comment ces mesures seront mises en œuvre. Des mesures particulières devront être prises durant les travaux pour garantir la préservation des enjeux écologiques et de biodiversité.

3.2.3.5 Risque inondation et évacuateurs de crue de la Loire

(11 expressions)

Le sujet du risque inondation a été l'une des problématiques majeures soulevée par le public au cours des réunions publiques, concernant l'impact des nouveaux ouvrages sur l'évacuation de l'eau en cas de crue.

En effet, le réchauffement climatique a des conséquences sur l'élévation du niveau de la Loire et ce paramètre doit être pris en compte. A ce jour, le village de Bellevue est en partie en zone inondable, et les cartes des zones inondables en 2040 montrent que le secteur de Bellevue est une zone à risque.

Pour certains, le projet paraît très localisé au niveau du pont de Bellevue, ne prenant pas en compte la continuité hydraulique de la Loire, notamment en cas de crue.

L'inquiétude porte sur l'entretien des passages dédiés à l'évacuation des crues. Il est souligné un encombrement par des masses végétales, la fosse de surcreusement inefficace en l'état.

Un représentant de l'association Au bord du fleuve évoque l'indicateur du niveau de la Loire en fonction des marées et du flux du fleuve, et demande qu'il soit conservé, dans le cadre des futurs aménagements.

Exemples d'avis illustrant ce thème :

"Un petit étang à proximité du pont de Bellevue ne figure pas dans les croquis d'études. Des remblais de grand volume sur la partie aval, ainsi qu'un chemin bitumé de voie cyclable, entravent complètement la continuité hydraulique du nord au sud."

"D'après le document de la DREAL, avec les travaux qui vont être menés, le niveau de la Loire baisserait de 5 à 10 cm pendant les crues, alors qu'avec VNF, il augmenterait de + 2 cm à 5 cm."

> Réponse du maître d'ouvrage :

Le sujet du risque inondation, notamment sur la zone de Bellevue, est bien pris en compte dans l'élaboration du projet. Des études de modélisation ont été réalisées en ce sens sur la base de la démarche adoptée par VNF dans son projet de rééquilibrage du lit de la Loire. Ces études sont disponibles sur le site du projet pont-bellevue.fr. Elles ont permis de montrer que l'incidence hydraulique est limitée pour les trois familles de variantes sur le bâti existant, sur les conditions d'écoulement de la digue de La Divatte, sur l'évacuation des crues et sur les habitations de Bellevue. Les remous induits par les variantes sont faibles (2 mm) et localisés au niveau des piles.

La transparence écologique hydraulique est complètement assurée en tout point du projet.

Les impacts du projet, en l'état, sont très modérés en cas de risque inondation.

Sur le sujet de la fosse de surcreusement, la DIR Ouest (district de Nantes) signale un défrichage réalisé en 2020. La DREAL partage bien le constat des habitants sur la présence de végétation de cette fosse. Il est prévu de reprendre contact avec la DIR pour voir les solutions qui peuvent être apportées.

Les diaporamas ci-après complètent la réponse du maître d'ouvrage :
Diaporama Fosse de surcreusement - V2
Diaporama inondations

3.2.3.6 Assainissement

(1 expression)

Un participant interroge sur le traitement des eaux de ruissellement des routes, notamment au regard du trafic important circulant sur le périphérique, et demande si des études ont été menées sur la prise en compte de ce type de pollution.

> Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet intègre la question de l'assainissement routier avec la création de bassins de traitement de rétention et de traitement des eaux (7 bassins créés, 2 bassins réaménagés). L'ensemble des eaux de la plateforme routière sera ainsi récupéré dans un réseau de fossés parfaitement étanches, puis déversées au niveau des bassins et traitées avant rejet dans le milieu naturel. Le projet apportera une amélioration certaine car en l'état actuel, et notamment au niveau du périphérique Est, les eaux ne sont pas correctement canalisées et sont rejetées directement dans le milieu naturel sans traitement.

3.2.4/ Le déroulement de la concertation

(39 expressions)

A l'occasion de leur contribution, plusieurs personnes, dont certaines issues du monde associatif, ont tenu à saluer le travail fourni par la DREAL au cours de cette phase de concertation. Elles ont notamment reconnu la qualité des études et de la documentation mises à disposition et de la présentation en réunion publique. Elles ont également apprécié la possibilité offerte aux citoyens de s'exprimer sur le projet.

Les présentations vidéos ont été autant saluées pour mieux comprendre le fonctionnement des aménagements, que critiquées. Certains les estimant trop longues, difficiles à suivre sans se perdre, ne permettant pas de voir les différences entre les variantes. Le document de synthèse semble ne pas être mis suffisamment en avant sur le site dédié au projet.

Il est à noter un problème d'information de la concertation dans le village de Bellevue. L'association La Bellevusienne a signalé, fin novembre, être en attente de panneaux d'information pour inciter les habitants à s'exprimer.

Exemples d'avis illustrant ce thème :

“Il est difficile de voir la différence entre les différentes variantes sur les vidéos. Des vues aériennes mettant en évidence les différences entre les variantes seraient les bienvenues si vous souhaitez connaître la préférence des participants”

“Merci pour les études et pour la possibilité de donner son avis.”

“Il aurait été intéressant de bénéficier d'une modélisation hors métropole A11, N23 vers A83 pour envisager une liaison autoroutière.”

> Réponse du maître d'ouvrage :

La fiche ci-après complète la réponse du maître d'ouvrage :
Fiche 2 - Modalités concertation - Qualité vidéos

3.3/ CONTRIBUTIONS COLLECTIVES

Les réponses du maître d'ouvrage étant données par thématiques dans la partie précédente (3.2 - Analyse qualitative), pour éviter les répétitions, seuls sont rappelés ici les fiches et les diaporamas déposés sur le site de la concertation.

3.3.1 Contributions des personnes publiques

> Conseil municipal de Saint-Sébastien-sur-Loire

Avis unanime des élus de la majorité pour la variante 2bis, ou à défaut la 3bis. Ils regrettent le manque de prise en compte des problèmes de mobilité des habitants du sud Loire.

> Réponse du maître d'ouvrage :

Sujet Vbis_RN249 vers périphérique extérieur

> Michel AUBE, Goulainais depuis 1992, conseiller municipal du groupe « Basse-Goulaine Autrement »

Il évoque l'étonnement quant à l'absence du traitement des flux de circulation en provenance de la RN 249 vers le périphérique Sud. Les nuisances sont nombreuses pour les habitants des communes alentour. Les habitants de Basse-Goulaine subissent les nuisances de transit induites. Il souhaite qu'une version améliorée du projet intègre au minimum une bretelle de liaison à Basse-Goulaine entre le débouché de la RN 249 et le périphérique Sud.

> Réponse du maître d'ouvrage :

Fiche 9 - Flux

> Patrick COTREL, conseiller municipal de Sainte-Luce-sur-Loire

Les encombrements sur le périphérique sont cause de surcharge du trafic en centre-ville de Sainte-Luce-sur-Loire. Les habitants de Bellevue sont très attentifs aux risques d'inondation éventuellement accrus par l'augmentation de l'emprise en rive. La majorité municipale de Sainte-Luce-sur-Loire se demande si le projet ne consiste pas en "un aspirateur à voitures" avec des nuisances amplifiées pour les riverains. Ce nouveau pont doit intégrer des voies réservées aux cyclistes et aux transports collectifs, ainsi qu'un parking-relais et de co-voiturage.

Il est nécessaire que Nantes Métropole fasse des avant-projets de transports collectifs et de co-voiturage autour de l'échangeur pour en vérifier la compatibilité avec le projet d'ouvrage.

> Réponse du maître d'ouvrage :

Fiche 11 - Bellevue dans périmètre global périphérique

Fiche 10 - GES et qualité de l'air

Fiche 6 - Trafic et modélisation

Fiche 4 - VRTC et covoiturage

Sujet Transport en commun et covoiturage

> Jean Pierre DAUTAIS, conseiller municipal Basse-Goulaine

La contribution s'appuie sur le document préparé pour le conseil municipal de Basse Goulaine du 17 décembre 2021 ayant constaté deux « oublis » majeurs concernant l'engorgement alarmant à l'entrée du périphérique (absence des flux routiers en provenance de la « quatre voies de Cholet » allant vers le périphérique Sud), et la gestion des eaux de ruissellement du complexe de Bellevue.

Sur l'analyse du dossier de concertation, la présentation aux Goulainais a été jugée insuffisante concernant l'environnement et l'hydraulique et les inondations. Des inquiétudes sont émises quant à la maîtrise des rejets pluviaux en situation normale et critique. Quelles régulations hydrauliques, quels lieux de rejets pour les Cibles Polluants versus pollution atmosphérique et trafic véhicules : métaux lourds, micropolluant organiques dont HAP, substances nutritives, microplastiques... ? Quelles options envisagées et actualisables avec réserves foncières, efficacités vs exigences normatives/ locales.

> Réponse du maître d'ouvrage :

Fiche 11 - Bellevue dans périmètre global périphérique

Fiche 9 - Flux

3.3.2 Contributions des partis politiques

> Groupe écologistes et citoyens - Ville de Nantes

Un projet en contradiction avec les orientations de Nantes Métropole pour le climat, sans réelle prise en compte d'alternatives reposant sur les modes actifs et les transports en commun. Il serait judicieux de mettre en place une ligne de bus à haut niveau de service permettant de mieux relier les périphéries de la métropole. Il faut revoir ce projet daté et focalisé sur la voiture individuelle qui ne prend pas en compte les effets du trafic induit ni les impacts sur l'environnement.

> Réponse du maître d'ouvrage :

Fiche 11 - Bellevue dans périmètre global périphérique

Fiche 6 -Trafic et modélisation

Fiche 10 - GES et qualité de l'air

Fiche 4 - VRTC et covoiturage

Sujet Transport en commun et covoiturage

> Groupe Local EELV SAVE (Saint Sébastien, Basse-Goulaine, Vertou, Les Sorinières)

Le projet doit être revu et complété à l'aune des défis de la transition énergétique. Doivent notamment être inclus : une voie spécifique pour les transports en commun dans les deux sens, une garantie sur la qualité et les accès cyclables à un réseau complet reliant Basse-Goulaine, Saint-Sébastien et Sainte-Luce-sur-Loire, la protection des zones humides, de nouvelles études intégrant des lignes de Busway sur le périphérique avec un réseau de gares et de parking tout au long de celui-ci, un accès piéton sécurisé et séparé des vélos sur le pont.

> Réponse du maître d'ouvrage :

Fiche 11 - Bellevue dans périmètre global périphérique

Fiche 6 -Trafic et modélisation

Fiche 10 - GES et qualité de l'air

Fiche 4 - VRTC et covoiturage

Fiche 3 - Continuités cyclables V2

Sujet Transport en commun et covoiturage

Sujet continuités cyclables

3.3.3 Contributions des organismes professionnels

> **FNTR Pays de la Loire**

Les représentants de la FNTR se positionnent en faveur des scénarii 2 Bis et 3 Bis. Il est nécessaire de maintenir la circulation durant les travaux et de communiquer régulièrement sur les zones de travaux et voies d'accès.

> Réponse du maître d'ouvrage :

Fiche 1 - Préférence variantes

Sujet Vbis_RN249 vers périphérique extérieur

> **FNTV Pays de la Loire**

Les représentants de la FNTV se positionnent en faveur des scénarii 2 Bis et 3 Bis, et de la mise en place de Voies Réservées aux Transports en Commun. Il est nécessaire de communiquer régulièrement sur les zones de travaux et voies d'accès, et de donner une priorité aux véhicules de transport en commun.

> Réponse du maître d'ouvrage :

Fiche 1 - Préférence variantes

Fiche 4 - VRTC et covoiturage

Fiche 12 - Divers

Sujet Transport en commun et covoiturage

3.3.4 Contribution établissement public

> **Voies navigables de France**

VNF apporte la suggestion d'intégrer le fluvial dans la logistique du futur chantier. VNF travaille actuellement avec Nantes Métropole pour relancer le transport fluvial de marchandises dans l'optique d'une desserte par la Loire du territoire métropolitain notamment dans sa centralité. La logistique du futur chantier devra être pensée pour impacter le moins possible la circulation, ainsi que les riverains. Pour ce chantier situé de fait « bord à voie d'eau », l'usage du fluvial constitue donc un atout majeur pour l'évacuation des déblais, l'acheminement d'engins et matériaux, voire de tabliers tout ou partie pré-fabriqués.

3.3.5 Contributions des associations

> **Collectif Transport** (Adapei, ANDE, CFDT, CLCV, Clementine, CSF, FNAUT, Place Au Vélo, Rue de l'Avenir, 60 millions de piétons)

Le collectif s'interroge sur le manque d'ambition concernant les alternatives à la voiture individuelle permettant de modifier les modes de déplacement. La question du franchissement amont de la Loire par le réseau urbain n'est que furtivement évoquée. L'offre alternative du transport en commun se cantonne à l'évocation de la traversée prioritaire de différentes portes du périphérique (au demeurant nécessaire) et l'éventualité de l'utilisation de bandes d'arrêt d'urgence. C'est une occasion de corriger les lacunes du réseau urbain pour éviter aux usagers, en amont de la Loire, le long détour avec deux correspondances par le centre de Nantes pour passer d'une rive à l'autre. Améliorer qualitativement la piste cyclable, l'offre ferroviaire et en cars régionaux.

> **Association Nos Rues Demain**

L'association "Nos rues Demain" demande des alternatives sérieuses favorisant les mobilités douces. Le projet présenté semble anachronique, favorisant la voiture à l'heure de l'urgence climatique.

Ainsi est demandé :

- Le respect des normes du Référentiel des Aménagements Cyclables (RAC) de Nantes Métropole, adopté en janvier 2021, pour l'axe magistral que constitue la traversée de la Loire au niveau du Pont de Bellevue. Soit une largeur de piste cyclable bidirectionnelle de 4 mètres afin de permettre un passage confortable de cycles dans les deux sens.
- De porter l'effort sur les aménagements afin d'assurer le confort de la traversée qui doit s'effectuer en toute sécurité, du côté de la Loire et du côté de la voie routière.
- De garantir l'accès cyclable pendant la période des travaux.

- De prendre en compte les besoins piétons en proposant des accès spécifiques.
- De sécuriser le rond-point situé à la Porte d'Anjou/ Prairie de Mauve pour les cyclistes aux normes du RAC.
- De prolonger la piste cyclable le long du périphérique.
- De prendre en compte l'impact de l'élargissement de la piste cyclable sur les zones humides de la Porte d'Anjou / Porte du Vignoble.

> Réponse du maître d'ouvrage :

[Fiche 3 - continuités cyclables](#)

[Sujet continuités cyclables](#)

> **Collectif du Livre Blanc pour le Climat - Nantes Métropole**

Le projet n'envisage pas de solutions alternatives à la voiture individuelle. Le transport constitue aujourd'hui une double urgence sanitaire et écologique. Il est nécessaire de réfléchir à un report sur d'autres modes de transport surtout que le complexe n'est pas identifié comme accidentogène. Ce projet d'aménagement présenté comme une solution aux embouteillages ne fera qu'augmenter le trafic, il doit être abandonné. Nantes Métropole a déjà initié un plan vélo ambitieux. Quelques suggestions : développer des lignes de bus alimentant le périurbain, aménager les axes cyclables avant et après le pont, encourager le covoiturage, améliorer la desserte ferroviaire de la métropole via un RER du quotidien. Le budget du projet pourrait largement permettre de financer ces alternatives.

> Réponse du maître d'ouvrage :

[Fiche 11 - Bellevue dans périmètre global périphérique](#)

[Fiche 6 - Trafic et modélisation](#)

[Fiche 10 - GES et qualité de l'air](#)

> Association La Bellevusienne Sainte-Luce-sur-Loire

L'association rappelle les nuisances causées par le trafic d'évitement dans le village de Bellevue et dans le secteur des Vallées. Sans aménagement de voirie et de mesures contraignantes, ces nuisances perdureront jusqu'en 2030, voire 2035. Il manque beaucoup d'éléments pour faire un choix dans les variantes proposées, et le trafic induit ainsi que les reports modaux ne sont pas pris en compte dans les études d'impact.

L'association considère qu'il manque une variante : un nouveau franchissement sur la Loire réservé à tous types de transports en commun, au covoiturage, aux circulations douces, piste cyclable bidirectionnelle digne de ce nom et déplacements piétons. Il faut revoir la place de la voiture particulière dans l'urgence climatique actuelle.

L'association a procédé à une étude détaillée des points suivants du dossier : le projet global, les murs anti-bruit nécessaires combinés à un revêtement haute qualité, la qualité de l'air, l'évacuateur de crue, la VRTC pour laquelle la voie de véhicules à moteurs doit passer derrière le mur anti-bruit afin de préserver au mieux la qualité de vie des habitants de la rue des Roches.

L'association demande des relevés de nuisances sonores complémentaires car plusieurs points n'ont pas été relevés.

> Réponse du maître d'ouvrage :

[Fiche 11 - Bellevue dans périmètre global périphérique](#)

[Fiche 6 - Trafic et modélisation](#)

[Fiche 10 - GES et qualité de l'air](#)

[Fiche 4 - VRTC et covoiturage](#)

[Fiche 7 - Sujet bruit V2](#)

Sujet bruit

[Sujet Transport en commun et covoiturage](#)

[Sujet Fosse de surcreusement - V2](#)

> Association Veille Ecologiste et Citoyenne

« Un projet anachronique »

Répondre aujourd'hui à la congestion automobile par un doublement des voies de circulation est contradictoire à tous les signaux d'alertes environnementaux relevés par les experts du GIEC. L'association demande de s'orienter vers des solutions innovantes pour diminuer l'usage de la voiture individuelle. Il faut investir dans les modes décarbonés tels que les transports en commun et les modes actifs. Il est rappelé la démarche de Nantes Métropole concernant les modes de déplacements doux (plan vélo et schéma stratégique piéton), et l'utilisation d'autres leviers pour limiter la circulation combinés à un réel réseau inter-quartiers ou inter-communes, sans oublier le réseau ferroviaire pour appuyer le réseau de bus. Il est donc considéré que la participation de Nantes Métropole à ce projet n'est pas judicieuse dans l'état actuel et qu'il doit être transformé voire abandonné par l'Etat.

> Réponse du maître d'ouvrage :

[Fiche 11 - Bellevue dans périmètre global périphérique](#)

[Fiche 6 - Trafic et modélisation](#)

[Fiche 10 - GES et qualité de l'air](#)

[Fiche 4 - VRTC et covoiturage](#)

[Fiche 7 - Sujet bruit V2](#)

Sujet bruit

[Sujet Transport en commun et covoiturage](#)

[Sujet Fosse de surcreusement - V2](#)

> Association Place au Vélo Nantes

L'association témoigne de l'utilisation importante par les cyclistes de ce point de passage obligé pour franchir la Loire pour des usages de loisir, de tourisme, mais aussi et surtout réguliers (trajets domicile-travail, trajets utilitaires divers).

L'enjeu climatique, inscrit dans la loi et dans les documents de planification, intègre l'objectif d'un report modal de la voiture vers le vélo. Le projet présenté ne respecte pas ces engagements.

> Réponse du maître d'ouvrage :

[Fiche 3 - Continuités cyclables - V2](#)

[Sujet continuités cyclables](#)

> Comité pour la Loire de Demain

Il est constaté une carence d'entretien des dispositifs d'évacuation de crues et d'altération des continuités hydrauliques. Le projet doit assurer la gestion des évacuateurs et leurs prolongements. Il faut améliorer tant que possible les continuités hydrauliques et écologiques en cohérence avec le programme de rééquilibrage du lit de la Loire. Le Comité demande une réunion spécifique sur cette problématique essentielle.

> Réponse du maître d'ouvrage :

[Sujet Fosse de surcreusement - V2](#)

> Association Goulaine Nature Environnement de Basse-Goulaine

L'association estime que le projet n'est pas une solution viable à long terme car il favorise l'utilisation de la voiture individuelle. Il faut une véritable politique publique d'offre de transports en commun et améliorer les pistes cyclables. Le projet ne règle pas l'engorgement à la sortie de la N249 en provenance de Cholet. Le futur aménagement du pont augmente l'emprise sur les zones humides, impacte des habitats à fort enjeu faunistique et touche des espèces protégées.

> Réponse du maître d'ouvrage :

[Fiche 11 - Bellevue dans périmètre global périphérique](#)

[Fiche 3 - Continuités cyclables - V2](#)

[Fiche 9 - Flux](#)

[Fiche 4 - VRTC et covoiturage](#)

[Sujet Transport en commun et covoiturage](#)

[Sujet continuités cyclables](#)

> Association CLEMENTINE de défense de l'environnement de Sainte-Luce

Ce nouvel ouvrage appellera plus de voitures. Il est en complet décalage avec l'urgence climatique. Il faut prioriser les transports en commun entre les communes du sud-loire et celles du nord-Loire en site propre. Les propositions pour les voies réservées aux transports en commun sont insuffisantes. Seule la liaison sud-nord est envisagée sans solution dans le sens nord-sud. L'association s'inquiète des jonctions en entrée et sortie de piste cyclable et voies de circulation. Elle s'étonne qu'avec la création d'une voie supplémentaire entre la porte de Sainte-Luce et la porte d'Anjou, le projet ne propose pas la continuation de la piste cyclable entre ces deux portes. Il est nécessaire de compléter le dossier avec des mesures concrètes pour garantir les enjeux écologiques et de biodiversité.

> Réponse du maître d'ouvrage :

[Fiche 11 - Bellevue dans périmètre global périphérique](#)

[Fiche 10 - GES et qualité de l'air](#)

[Fiche 4 - VRTC et covoiturage](#)

[Sujet Transport en commun et covoiturage](#)

> Bénévoles membres des Shifters

Il faut prendre en compte les enjeux énergie-climat en intégrant une analyse des émissions de gaz à effet de serre estimées pour le projet, puis une revue des recommandations de différents organismes sur la question. Egalement, une revue critique des hypothèses de la modélisation du trafic.

> Réponse du maître d'ouvrage :

[Fiche 11 - Bellevue dans périmètre global périphérique](#)

[Fiche 6 - Trafic et modélisation](#)

[Fiche 10 - GES et qualité de l'air](#)

4. Les délibérations des collectivités et le bilan du garant

4.1 LES DÉLIBÉRATIONS DES COLLECTIVITÉS

> Position de la commune de Basse-Goulaine suite au conseil municipal du 17 décembre 2021 :

Les élus de Basse-Goulaine ont approuvé à l'unanimité le vœu de retenir la variante 3bis dans le cadre du projet de réaménagement du pont de Bellevue mené par la DREAL.

Le conseil municipal s'est ainsi prononcé sur les enjeux suivants :

Enjeux de mobilité

- Nécessité d'améliorer l'insertion de la RN249 (Nantes/Cholet) sur l'échangeur et le périphérique au regard des énormes difficultés existantes, et à venir, considérant l'importante évolution de la situation démographique du sud-est. La Ville subit en effet de fortes nuisances du fait des automobilistes qui contournent les bouchons en traversant la commune par le centre bourg, la rue du Grignon et le village des Vallées. La solution idéale serait de raccorder la RN249 pour ainsi accéder directement au périphérique Sud (Bordeaux/Noirmoutier).
- Préserver et optimiser la capacité du périphérique pour permettre l'apaisement des cœurs de ville, en cohérence avec les dispositions prévues au PDU de Nantes Métropole.

Enjeux environnementaux

- Proximité du complexe Bellevue de la Loire et des habitations (bruit, pollution de l'air, préservation de l'environnement, gestion des eaux pluviales...).

Enjeux cyclables

- Connexion de la piste bord de Loire au secteur Doulon-Gohard, et à la future rocade cyclable nord, configuration d'une piste cyclable (largeur et confort d'usage).

Enjeux transports en commun

- Nécessité de mettre en place un couloir de bus pour rejoindre le Sud Loire et le Nord Loire (accès aux Facultés...) sans passer par le centre de Nantes.

> Position de la commune de Sainte-Luce-sur-Loire suite au conseil municipal du 26 janvier 2022 :

La commune de Sainte-Luce-sur-Loire ayant pris connaissance du projet d'aménagement du complexe de Bellevue émet les observations suivantes :

- **Mobilités** : “à ce stade, le projet ne permet pas d'améliorer les transports collectifs et n'a pas été pensé comme tel : il s'agit de voies réservées potentielles dans le sens Sud-Nord en mobilisant la voie d'urgence. Et rien n'est prévu dans le sens Nord-Sud. (...) Nécessaire que l'Etat étudie d'autres alternatives pour permettre une plus grande sécurité et un plus grand confort pour les cyclistes. La ville demande que la DREAL et les autorités organisatrices des transports retravaillent le projet pour améliorer les transports et les circulations douces.”
- **Impact environnemental du projet** : "L'Etat à ce stade ne présente aucune mesure permettant d'éviter, réduire, compenser. (...) la Ville portera une attention particulière à la protection de l'environnement autour de la commune.”
- **La prise en compte du village de Bellevue** :
 - “Il convient de mieux prendre en compte la problématique des nuisances sonores, avec notamment la création de murs anti-bruit sur l'ensemble du pont, et ainsi améliorer la situation.”
 - “Il est nécessaire de réinterroger le plan d'évacuation en cas d'inondation ainsi que la capacité des ouvrages. (...) Il est indispensable que le projet prenne en compte le risque inondation sur le village de Bellevue, et propose des solutions concrètes en lien avec le projet de rééquilibrage du lit de la Loire porté par VNF et le PAPI de la Loire aval copiloté par Nantes Métropole et l'Etat.”
 - “La commune souhaite que des mesures d'accompagnement soient mises en œuvre pour cette entreprise Lucéenne reconnue et appréciée des habitants de la métropole nantaise.”
 - “Il s'agit de maintenir ce niveau de concertation avec les forces vives du territoire.”

> Position de Communauté de communes Sèvre & Loire du 28 janvier 2022 :

Emet un avis préférentiel pour la variante 2bis qui permettra d'améliorer les conditions d'insertion de la RN249 sur le périphérique le matin avec un aménagement de rentrée à deux voies.

Il est regrettable que le projet ne propose qu'une voie réservée aux cars dans le seul sens sud-nord. Dans un objectif de réduction de la part modale de la voiture individuelle et de la réduction des GES, il est essentiel de prévoir un aménagement dans le sens inverse.

Il est également important de permettre aux véhicules transportant au moins deux occupants (covoiturage) d'emprunter ces voies.

> Position de Nantes Métropole suite au Conseil métropolitain du 04 février 2022

Le Conseil émet un avis favorable au projet d'aménagement du complexe de Bellevue, sous réserve de la prise en compte des différentes demandes d'évolution du projet exposées dans la présente délibération :

- Nantes Métropole partage l'intérêt du projet de réaménagement du complexe de Bellevue, qui, conformément aux objectifs du Plan de Déplacement Urbain (PDU), contribue au souhait d'améliorer le fonctionnement du périphérique, en complémentarité avec les autres modes, afin : de limiter l'augmentation prévisible de sa saturation, de favoriser le rabattement des usagers vers les P+R positionnés au plus proche du périphérique et raccordés à un réseau de transports publics performants, d'inciter les usagers en transit à contourner la centralité et les centres des communes riveraines, par le périphérique, de garantir des conditions de sécurité optimale des usagers, de prévoir l'expérimentation, voire la mise en œuvre, de voies réservées au covoiturage et/ou pour les TC.
- Néanmoins, cet intérêt pour le projet est conditionné à la prise en compte de plusieurs demandes d'évolution dans le cadre de la poursuite des études :

- **Enjeux environnementaux** : il paraît ainsi nécessaire d'apporter des propositions et des réponses complémentaires sur les sujets suivants : bilan carbone du projet, le périmètre pris en considération pour la qualité de l'air et la concentration des gaz à effet de serre, des éléments détaillant l'approche « Eviter Réduire Compenser », en termes de nuisances sonores, il est demandé que le projet intègre dans sa conception toutes les solutions permettant de diminuer les émissions sonores à leur source, préserver la protection du village de Bellevue contre le risque d'inondation, les dispositions pour assurer

la pérennité des activités économiques de ce secteur et limiter l'impact environnemental.

- **Extension du périmètre d'étude sur les voies réservées aux TC et au covoiturage**, pour rendre possible une évolution de l'offre de mobilité.

- **Mise en conformité des aménagements cyclables** avec le Référentiel des aménagements cyclables de Nantes Métropole.

- **Faciliter l'accessibilité et les échanges avec les territoires du Sud Est du département via la RN249**. Il est demandé d'examiner la possibilité et la pertinence d'aménagements de voies réservées aux transports en commun ou au covoiturage, sur la RN249 en amont de la porte du Vignoble, depuis l'échangeur de la RD215

- **Autres enjeux identifiés** : l'usage du fleuve pour la logistique du chantier, la nécessité de coordonner ces travaux avec ceux des autres Maîtres d'Ouvrage, envisager des mesures d'accompagnement favorisant le report modal, étudier toute possibilité de réduire la durée du chantier, prendre en compte les projets d'aménagement d'espaces publics ou de développement urbain.

4.2 LES CONCLUSIONS DU BILAN DU GARANT

Le garant de la CNDP a publié son bilan de la concertation le 17 janvier 2022. Il a estimé que le public avait pu disposer d'informations claires et complètes sur la nature du projet. Il a également mis en exergue les importants moyens de communication déployés pour mobiliser le public.

Il a pris note des réponses apportées par la DREAL aux questions posées par les participants. Au cours de la concertation, des discussions fortes se sont déployées notamment autour du bruit et des espaces dédiés à l'évacuation des inondations

Ses recommandations portent sur la tenue de conférences de consensus sur ces sujets.

> **Une conférence de consensus sur le bruit subit par les riverains du complexe de Bellevue :**

En présence du maître de l'ouvrage, des communes concernées, de Nantes Métropole, de quelques experts du bruit et d'une forte représentation des habitants des différents secteurs exposés au bruit de la zone du projet.

L'objectif de cette conférence sera de délimiter de manière collégiale les points de mesures à utiliser pour les études complémentaires du bruit du projet, en intégrant les conditions spécifiques ressenties par les habitants en fonction, en particulier, des conditions météorologiques.

La démarche de concertation visera à définir le niveau de protection et les dispositifs à mettre en place.

> **Une conférence de consensus sur la gestion des espaces dévolus à l'évacuation des crues de la Loire autour du pont de Bellevue :**

En présence du maître de l'ouvrage, des représentants de Voies Navigables de France, des représentants des communes concernées et de Nantes Métropole, d'un représentant du « Comité pour la Loire de Demain », et des habitants du secteur.

L'objectif de cette conférence sera de délimiter les zones qui concourent principalement à l'évacuation des eaux des crues de la Loire, et les différents types d'obstacle à l'écoulement des eaux. Un programme des travaux nécessaires pour garantir l'efficacité des dispositifs pourra être établi.

Le garant suggère la possibilité d'un traitement paysager de ces annexes de la Loire dédiées aux périodes de crue.

> **Poursuivre l'information et l'écoute des habitants**

La concertation doit se poursuivre de manière continue tout au long de l'élaboration du projet, notamment sur trois points :

- L'information du public sur les caractéristiques définies de l'aménagement, et sur le contenu des études environnementales et d'impact qui seront soumises à l'Autorité Environnementale.
- La conception de la voie cycliste devra être réalisée en concertation avec les associations de cyclistes.
- Une concertation spécifique pour les habitants directement impactés par les nuisances du chantier de travaux.

5. Les enseignements de la concertation

Le bilan du garant (joint en annexe), les délibérations des collectivités locales (jointes en annexe) et l'analyse des avis et observations par l'ensemble des participants, conduisent la DREAL des Pays-de-la-Loire à tirer les enseignements de la concertation, qui serviront de base à la définition des engagements du maître d'ouvrage.

EN SYNTHÈSE

La DREAL Pays de la Loire relève tout particulièrement le climat positif et contributif de ce temps de concertation. Elle souhaite remercier particulièrement les personnes qui ont pris le temps de participer à cette phase d'échange et de dialogue, de participer aux réunions publiques ou de formaliser par écrit leur avis, questions et propositions.

Malgré un contexte de crise sanitaire, la participation du public s'est montrée significative, constat partagé par le garant de la CNDP qui a estimé que « les habitants de l'agglomération se sont emparés pleinement du projet pour débattre à la fois, de son opportunité, de son contenu technique et de ses impacts ».

L'ensemble des moyens d'expression a été utilisé par le public. La quantité de contributions déposées au cours de la concertation traduit autant les préoccupations que l'intérêt qu'il suscite pour les habitants et les usagers.

Pour le maître d'ouvrage, les échanges au cours de la concertation ont permis de montrer que :

- Le principe du projet d'aménagement du complexe de Bellevue, dans le cadre des différentes variantes proposées, a recueilli l'adhésion de nombreux participants.
- Un positionnement clairement établi en faveur des variantes « bis ».

- De nombreuses propositions ont été apportées à la configuration du système d'échanges.
- Les avis défavorables ont pu s'exprimer de manière très argumentée.

Des sujets précis ont été abordés :

- Encourager le développement de voies réservées aux transports en commun (VRTC), covoiturage et parkings-relais.
- Favoriser et améliorer les continuités cyclables.
- La nécessaire prise en compte du réchauffement climatique et de l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre (GES) du projet.

Le maître d'ouvrage a aussi noté des inquiétudes ou des interrogations exprimées au cours de la concertation et qui se sont portées principalement sur :

- L'impact du projet sur le bruit et sur la pollution.
- Le risque inondation.

La DREAL a pu montrer son engagement à prendre en compte les propositions et à fournir des éléments de réponses aux questions posées tout au long de la concertation grâce aux fiches et diaporamas consultables sur le site internet dédié au projet : www.pont-bellevue.fr

> Déroulement de la concertation

Les différents dispositifs mis en place par la DREAL ont permis d'informer très largement le public du déroulement de la concertation, des possibilités de prendre connaissance et de s'exprimer sur le projet.

L'information avant et pendant la concertation a bénéficié d'une couverture extrêmement large : elle a été diffusée sur des supports différents (panneaux d'informations terrain, panneaux à message variable, affichage communal, flyers) et relayée par des vecteurs médiatiques variés (sites internet, communiqués de presse, interview radio et télévision), ce qui a permis une forte mobilisation des usagers du périphérique nantais, des riverains du projet, des élus, des associations et des organismes professionnels.

Par ailleurs, la DREAL a suivi la préconisation du garant sur la transparence de la concertation, en mettant à disposition du public l'ensemble des études d'opportunité sur le site internet. Les participants ont ainsi pu approfondir une thématique particulière en consultant ces études.

Le garant considère ainsi que la concertation « s'est déroulée dans des conditions satisfaisantes » et le conseil municipal de Sainte-Luce-sur-Loire souligne qu'elle a été menée de manière « exemplaire ».

La concertation a permis au maître d'ouvrage de recueillir de nombreux avis et observations qui permettront de consolider le projet et de poursuivre les études de la solution retenue dans la perspective de l'enquête publique.

Enfin, pendant la concertation, le maître d'ouvrage a complété les documents et apporté au fil de l'eau des réponses aux observations, à travers de fiches et de diaporamas déposés sur le site internet, qui ont permis de couvrir un large spectre des observations et des questions posées.

> Configuration du système d'échanges

Des observations émises sur le site internet ont porté sur la configuration géométrique du projet et certaines ont proposé, schémas à l'appui, des modifications et compléments à la géométrie du projet. La DREAL a répondu à ces propositions par l'intermédiaire des diaporamas qui ont été déposés sur le site pendant la durée de la concertation. Il a en particulier été démontré que les demandes qui conduisaient à prolonger l'insertion de la RN249 à deux voies sur l'ouvrage amont se heurtaient à des contraintes humaines, physiques et environnementales fortes, qui empêchent d'envisager une telle option.

Une demande forte, relayée par la commune de Basse-Goulaine et Nantes Métropole porte sur l'amélioration des échanges au droit de la porte du Vignoble entre la RN249 et le périphérique Sud, dans les deux sens de circulation.

Dans le même registre, des interrogations portent sur la fluidité de la liaison entre le boulevard de la prairie de Mauves et le périphérique intérieur, au droit de la porte d'Anjou.

> Voies réservées aux transports en commun (VRTC), covoiturage et parkings-relais

Le sujet du report modal, et en particulier des voies réservées aux transports en commun et dans une moindre mesure du covoiturage et des parkings-relais, a été très largement exprimé sur le site internet de la concertation et débattu lors des réunions publiques.

Les deux options d'aménagement de VRTC proposées dans le cadre de la concertation sont considérées comme nécessaires, mais pas suffisantes : une attente forte est exprimée pour élargir la réflexion sur le sujet au-delà de la seule infrastructure routière au bénéfice d'une solution globale de mobilité.

Le covoiturage et les parking-relais sont mentionnés et le maître d'ouvrage est invité à intégrer ces sujets dans la réflexion de la suite des études.

> Mobilités actives

Le sujet des mobilités actives, et en particulier des continuités cyclables, a dans une proportion équivalente à celui des VRTC, fait l'objet de nombreuses expressions sur le site internet de la concertation et lors des réunions publiques.

La proposition d'aménagement figurant dans le projet présenté au public prévoit un rétablissement de la piste cyclable existante sur le nouvel ouvrage de franchissement de la Loire, en aval.

Les remarques formulées par les participants, reprises dans les délibérations des collectivités, demandent d'approfondir la réflexion pour s'assurer de l'intégration de la piste cyclable dans le schéma directeur métropolitain et pour renforcer la sécurité et le confort des usagers (géométrie, distanciation sonore et visuelle de la route...).

La circulation des piétons fait aussi partie des interrogations, la prise en considération de ces usagers et des projets des collectivités en cours est demandée.

> Changement climatique et émissions de GES

De nombreuses observations émises sur le site internet de la concertation ont souligné des insuffisances du dossier dans l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre (GES) et l'impact du projet sur le réchauffement climatique.

Ces observations invitent le maître d'ouvrage à compléter le dossier sur ce sujet dans la future étude d'impact.

> Environnement

Le dossier de concertation et les documents d'études (état initial) mis à disposition sur le site montrent que la dimension environnementale du projet est développée et a été prise en compte très en amont.

Les enjeux environnementaux sont mentionnés à la fois dans les observations et dans les délibérations des collectivités.

Les demandes exprimées sur ce point invitent le maître d'ouvrage à poursuivre la démarche « Éviter, Réduire, Compenser » pour définir les mesures compensatoires à mettre en œuvre et minimiser la consommation d'espaces.

> Environnement sonore

Les remarques portées sur les mesures de protection acoustique interrogent à la fois sur la méthodologie et sur la position et les dimensions des écrans acoustiques.

Suite aux réunions publiques, la DREAL a publié sur le site internet de la concertation une fiche thématique présentant la localisation des points de mesure, la méthodologie au regard du cadre réglementaire et les résultats obtenus.

La délibération du conseil municipal de Sainte-Luce-sur-Loire et les habitants du village de Bellevue demandent que le projet apporte une amélioration de la situation, « avec notamment la création de murs anti-bruit sur l'ensemble du pont ».

La délibération de Nantes Métropole propose de compléter les mesures de protection réglementaires par un approfondissement des études sur la diminution des émissions sonores à la source.

> Risque inondation

Le risque inondation est une préoccupation majeure des habitants du hameau de Bellevue. La DREAL a apporté au cours des réunions publiques et dans les réponses données sur le site internet de la concertation, les résultats de la modélisation du risque inondation qui a été réalisée au stade des études d'opportunité.

Les observations émises par les acteurs associatifs et les riverains, sur le sujet du risque inondation ont aussi porté sur la gestion et le fonctionnement actuels des évacuateurs de crue en rive droite (hameau de Bellevue) et en rive gauche de la Loire.

La délibération du conseil municipal de Sainte-Luce-sur-Loire ajoute que la voie d'échappatoire doit être préservée, quelle que soit la variante retenue.

> Travaux et exploitation sous chantier

La DREAL a présenté dans le dossier de concertation, dans les réponses aux observations et au cours des réunions publiques les contraintes fortes de la phase de travaux, en termes de circulation et de durée de réalisation.

La contribution de Voies Navigables de France et la délibération de Nantes Métropole suggèrent d'étudier les opportunités que présente l'usage du fleuve pour la logistique de chantier, pour réduire les impacts de la circulation des engins de chantier.

Les délibérations des collectivités invitent à une minimisation de la gêne aux usagers et aux riverains et à une prise en compte des impacts sur l'activité économique, notamment en rive droite de la Loire.

La durée des travaux est évaluée à ce stade des études à 3 ans pour les variantes 1, 2 et 3 et à 5 ans pour les variantes bis : des solutions devront être recherchées pour réduire autant que faire se peut la durée des travaux.

> Information et communication

Le site de la concertation publique a rencontré un vif succès auprès de la population de l'agglomération nantaise et il s'agit d'un signal fort à prendre en compte par le maître d'ouvrage pour les prochaines étapes de la vie du projet.

Dans la même logique, la poursuite des contacts étroits et réguliers qui ont été développés depuis le début du projet avec les collectivités et les acteurs du territoire est une demande exprimée au cours de la concertation.

> Opportunité du projet

La concertation a confirmé l'opportunité du projet d'aménagement du complexe de Bellevue, et la nécessité d'améliorer la fluidité du trafic et d'éviter la saturation aggravée du pont de Bellevue.

Cependant, des réserves ont été émises lors des réunions publiques et sur le site internet, considérant que le projet accordait une priorité trop importante à l'usage de la voiture individuelle.

Le maître d'ouvrage a apporté les réponses à ces interrogations en séance et sur le site de la concertation, en indiquant que l'aménagement routier du complexe de Bellevue a avant tout pour objectif de répondre à la demande résiduelle de déplacement, après la prise en compte des politiques volontaristes de développement des modes alternatifs à la route par les collectivités, et notamment Nantes Métropole au travers de son PDU.

> Variante préférentielle

Les variantes bis (qui permettent un accès à deux voies de la RN249 au périphérique extérieur) ont reçu une très large majorité d'avis favorables, en particulier par les habitants du Sud-Loire qui considèrent qu'elles sont de nature à améliorer leurs conditions de circulation.

La commune de Sainte-Luce-sur-Loire ne se prononce pas sur le choix d'une variante, tandis que celle de Basse-Goulaine propose de retenir la variante 3 bis.

Nantes Métropole considère que les variantes bis améliorent les conditions d'accès de la RN249 au périphérique extérieur en réduisant la congestion sur cet axe.

Dans les observations émises sur le site internet de la concertation, une majorité de participants a souhaité exprimer sa préférence pour une variante : la variante 2 bis est celle qui est majoritairement citée.

6. Les engagements du maître d'ouvrage et les suites à donner

À la suite de la concertation publique qui s'est tenue entre le 15 novembre et le 22 décembre 2021, des avis et observations émises par les participants, des délibérations des collectivités locales, du bilan du garant de la CNDP, le maître d'ouvrage décide la poursuite des études du complexe de Bellevue et retient les recommandations suivantes :

- Une amélioration **du système d'échanges** sur la fluidité du trafic et l'accessibilité au périphérique, sera recherchée au droit des carrefours giratoires pour les liaisons du périphérique Sud vers la RN249 dans les deux sens (porte du Vignoble) et du boulevard de la prairie de Mauves vers le périphérique intérieur (porte d'Anjou).
- Les études concernant les **voies réservées aux transports en commun (VRTC)** et le covoiturage seront poursuivies :
 - Voies réservées aux transports en commun (VRTC) : la concertation publique permet non seulement de confirmer l'utilité des deux options proposées (création de deux VRTC : l'une sur le périphérique extérieur dans le sens Sud/Nord entre les portes du Vignoble et d'Anjou, et l'autre entre les carrefours giratoires de la porte d'Anjou dans les deux sens de circulation), mais demande aussi d'aller plus loin pour intégrer d'autres VRTC.

Les autorités organisatrices de mobilités (AOM) seront donc de nouveau sollicitées pour étudier les possibilités d'intégration de leurs besoins actuels et futurs dans le projet, et notamment sur l'intérêt d'une liaison Nord/Sud. Les études prendront en compte les demandes des AOM et définiront les possibilités techniques de les intégrer dans le projet, dont la configuration en aménagement sur place est particulièrement contrainte. Une fois que les AOM se seront exprimées, le Département de Loire-Atlantique sera sollicité pour réfléchir sur les besoins en amont sur le réseau départemental en termes de P+R, de dispositifs d'information, voire d'aménagements TC et cyclables pour du rabattement.

- Aires de covoiturage : l'opportunité d'intégrer une aire de covoiturage porte du Vignoble sera étudiée avec les parties prenantes (Nantes Métropole et la DIR Ouest) et l'opportunité de créer une aire de covoiturage sera également étudiée au niveau de la porte d'Anjou.
- Parkings-relais (P+R) : la situation du complexe de Bellevue et sa connexion au réseau de transports en commun invitent à une réflexion sur l'opportunité et les mesures qui pourraient faciliter l'installation de parkings-relais (P+R) dans le périmètre du projet.

- Les études concernant les **mobilités actives** seront poursuivies :
 - Continuités cyclables : les pistes cyclables seront intégrées dans le schéma directeur des itinéraires cyclables de Nantes Métropole et le référentiel des aménagements cyclables, en prenant en compte les contraintes physiques et économiques du projet d'aménagement. Le prolongement d'une liaison complète et sécurisée vers le Nord pour se raccorder au boulevard de la prairie de Mauves sera étudié. La conception des continuités cyclables sera réalisée en étroite collaboration avec Nantes Métropole et les associations de cyclistes.
 - Continuités piétonnes : la poursuite des études sur les continuités piétonnes prendra en compte les différents projets d'aménagement d'espaces publics (notamment le projet « Loire à pied » à Basse-Goulaine, la promenade de Bellevue et de la rue des Roches à Sainte-Luce-sur-Loire) et les contraintes physiques et économiques du projet d'aménagement.

- Le **bilan carbone** et les impacts sur les émissions de **gaz à effet de serre (GES)** :

Le maître d'ouvrage apportera dans un premier temps des éléments complémentaires d'information au dossier, et notamment un point précis sur la réglementation, les différentes procédures auxquelles le projet sera soumis et leur calendrier prévisionnel.

Compte tenu de ses caractéristiques, le complexe de Bellevue sera soumis à une procédure d'évaluation environnementale (Code de l'Environnement - article R122-2). Cette procédure comprend l'élaboration d'une étude d'impact qui inclut notamment une évaluation « des incidences du projet sur le climat et de la vulnérabilité du projet au changement climatique ».

L'impact du complexe de Bellevue sera évalué en phase d'utilisation (variation des émissions entre la situation projet et la situation de référence), en phase de construction (émissions liées aux travaux) et en phase de fin de vie (déconstruction des objets routiers).

L'évaluation de l'impact des émissions de GES sera bien incluse dans cette étude. L'Autorité Environnementale sera saisie pour avis sur l'étude d'impact du complexe de Bellevue. Dans le planning actuel, il est prévu de démarrer cette étude d'impact en 2022.

- L'étude de l'impact du projet sur **l'environnement** sera poursuivie dans le cadre de la démarche « Éviter, Réduire, Compenser ». Le maître d'ouvrage déposera une demande d'autorisation environnementale. Le dossier, qui fera l'objet d'une enquête publique (Code de l'Environnement – article L123-2), présentera dans le détail les mesures prises pour la préservation de la ressource en eau (modalités de recueil et de traitement des eaux de chaussée), des milieux aquatiques (prise en compte des zones humides en particulier) et des espèces protégées.
- Les études sur **l'environnement sonore** de la solution retenue seront engagées en conformité avec le cadre réglementaire et normatif. Le maître d'ouvrage retient la recommandation du garant d'organiser une réunion de concertation avec les parties prenantes. Le maître d'ouvrage étudiera également d'autres solutions complémentaires au dispositif des écrans acoustiques pour diminuer les émissions acoustiques à la source (choix de la nature du revêtement, adaptation de la vitesse...).
- Le **risque inondation** et la gestion des **évacuateurs de crues** feront l'objet d'une attention particulière de la part du maître d'ouvrage, dans la continuité des études réalisées. Le risque inondation sera étudié dans la continuité de l'étude existante : elle intégrera les caractéristiques de la solution retenue, en prenant en compte les travaux du rééquilibrage du lit de la Loire portés par VNF, et s'attachera à étudier différents types d'évènements hydrologiques, dont des configurations exceptionnelles (crue centennale, vives eaux, remontée du niveau marin). Les caractéristiques et le fonctionnement de la voie d'échappatoire seront approfondis dans le cadre des études de la solution retenue.

Le maître d'ouvrage retient la recommandation du garant d'engager une démarche de concertation sur la gestion des évacuateurs de crues, dans laquelle la DREAL jouera un rôle d'ensemblier et d'animateur des parties prenantes (DIR Ouest, commune de Sainte-Luce-sur-Loire, Nantes Métropole, VNF et associations). L'objectif est de dresser un état des lieux du fonctionnement des évacuateurs sur les deux rives de la Loire, de définir un programme d'entretien et d'identifier les gestionnaires et les modalités de financement. La proposition du garant d'un traitement paysager des espaces sera évoquée avec les futurs gestionnaires.

- **L'organisation des travaux et les mesures d'exploitation sous chantier** du complexe de Bellevue auront pour objectifs d'une part, de minimiser la gêne pour les usagers du périphérique et les riverains du projet et d'autre part, de réduire la durée des travaux. Compte tenu de la situation des travaux, en particulier en rive droite de la Loire, des solutions seront recherchées pour atténuer leur impact sur la vie quotidienne des habitants et sur l'activité économique. La DREAL retient en particulier la proposition de Nantes Métropole et de Voies Navigables de France d'étudier une alternative modale, en développant l'usage du fleuve pour l'approvisionnement et la logistique du chantier. Par ailleurs, les chantiers feront l'objet d'une coordination avec les gestionnaires du périphérique et des voies interceptées. Le Département de Loire-Atlantique sera associé à la définition des mesures d'exploitation, et l'impact des reports éventuels de trafic sur les ponts de Thouaré et de Mauves sera analysé en lien avec les AOM. En phase chantier, Voies Navigables de France sera associé à la définition des mesures pour maintenir la navigation sur la Loire et garantir sa sécurité. La DREAL étudiera les modalités d'un plan de communication et d'information des usagers et des riverains.

- **L'information et la communication autour du projet :**

- Les **communes** concernées (Sainte-Luce-sur-Loire, Basse-Goulaine et Nantes) et les acteurs du territoire (associations et riverains) seront régulièrement consultés et informés sur l'avancement des études, dans la continuité des échanges bilatéraux engagés depuis 2017.
- Les **partenaires** (Nantes Métropole, Département de Loire-Atlantique et Région des Pays-de-la-Loire) seront également régulièrement consultés et informés dans le cadre des comités techniques et de pilotage du périphérique nantais.
- Le **site internet** de la concertation www.pont-bellevue.fr sera pérennisé et le maître d'ouvrage fera évoluer ses fonctionnalités vers une mise à disposition continue des informations au public.

En conclusion, le maître d’ouvrage retient les recommandations de la concertation publique, les intègre dans la poursuite des études, sur la base de deux principes fondateurs qui constituent le socle de ses engagements :

1 - L’opportunité de l’aménagement du complexe de Bellevue sur le périphérique nantais est confirmée.

Les aménagements du complexe de Bellevue, communs à toutes les variantes, sont la création d’un nouvel ouvrage de franchissement de la Loire, d’une voie d’entrecroisement entre les portes de Carquefou et Sainte-Luce, d’une bretelle à 2 voies de l’A811 vers le périphérique intérieur, d’une nouvelle bretelle entre le carrefour giratoire de la prairie de Mauves et la bretelle de l’A811, de deux insertions sur le périphérique Sud intérieur, d’une piste cyclable sur le nouvel ouvrage aval et d’une bande d’arrêt d’urgence sur l’ouvrage amont à la place de la piste cyclable existante.

2 - Les deux variantes « bis » ont été les plus largement plébiscitées, la variante 2bis est la variante préférentielle de l’Etat.

Entre la variante 2 bis et la 3 bis, la 2bis est l’option d’aménagement qui, non seulement, répond aux objectifs du projet, mais aussi, celle qui réserve les opportunités les plus importantes dans les réflexions à engager sur le report modal, notamment par un ouvrage de franchissement de la Loire et la création d’un PH3 bis avec 3 voies (au lieu de 2 voies pour la 3 bis).

Aussi, la variante préférentielle de l’Etat est la variante 2bis, et elle sera proposée pour validation au comité de pilotage du périphérique nantais.

Elle comprend les aménagements particuliers suivants : ouvrage de franchissement de la Loire à 3 voies, troisième voie et bretelle de sortie entre les portes de Sainte-Luce et d’Anjou, suppression du PH3 et création d’un PH3 bis avec 3 voies et une piste cyclable, entrée à 2 voies de la RN249 (reconfiguration du PH7).

Elle pourra être complétée par d’autres aménagements en fonction des résultats des nouvelles études nécessaires suite aux différentes demandes exprimées lors de la concertation.

Choix de la solution
retenue, étude d’impact
2022-2023

Enquête publique préalable à
la déclaration d’utilité publique
2024

Autorisation environnementale
Etudes du projet et
acquisitions foncières
2025-2026-2027

Travaux
2028



**PRÉFET
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Pour en savoir plus : www.pont-bellevue.fr
ou www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr
Rubrique : Infrastructures de transport et aménagement

DREAL Pays de la Loire
Concertation publique Bellevue
5 rue Françoise Giroud, CS 16326
44263 NANTES Cedex 2

Conception, rédaction et réalisation : MD Conseil & associés
Crédits photos : DREAL Pays de la Loire, Arcadis, SCE