cndp Commission nationale du **débat public**

BILAN DE LA CONCERTATION

Concertation préalable

Aménagement du complexe de Bellevue
Périphérique de Nantes

Du 15 Novembre 2021 au 22 décembre 2021

Alain RADUREAU garant
Désigné par la Commission nationale
du débat public

Date de remise du rapport, le 22 janvier 2022

Bilan de la concertation
Aménagement du complexe de Bellevue Périphérique de Nantes

15 Novembre 2021 –22 décembre 2021

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 60 - contact@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

SOMMAIRE

AVANT PROPOS 4

1 INTRODUCTION 4

1.1- Le projet objet de la concertation 4
1.2- La saisine de la CNDP 6
1.3- Garantir le droit à l'information et à la participation 7

2 LE TRAVAIL PREPARATOIRE DU GARANT 8

2.1- Le périmètre de la concertation et l'information préalable 8
2.2- L'information du public sur le projet et les modalités de la concertation 8

3 AVIS SUR LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION 9

4 SYNTHESE DES ARGUMENTS EXPRIMES 10

L'opportunité du projet 10
Les solutions proposées par le projet et le choix des variantes 13
Les impacts du projet : le bruit 13
Le problème des inondations 14
Franchir la Loire à vélo 14
Quelques thèmes abordés mais non débattus 15

5- DEMANDE DE PRECISIONS ET RECOMANDATIONS AU RESPONSABLE DU PROJET 15

5.1- Précisions à apporter de la part du responsable du projet 16
5.2- Recommandations du garant pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique 16

AVANT-PROPOS

Le présent bilan est rédigé par le garant de la concertation préalable. Il est communiqué par le garant dans sa version finale, le 22 janvier 2022, sous format PDF non modifiable, au responsable du projet pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet (art. R121-23 du Code de l'Environnement) : **http://www.pont-bellevue.fr**
Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public.
Le responsable du projet publiera de son côté sous deux mois sa réponse à ce bilan ; réponse qui sera transmise à la CNDP par ses soins (R.121-24 CE).

1- INTRODUCTION

1.1- Le projet objet de la concertation

D'une longueur de 42 kilomètres, le périphérique routier nantais a été aménagé progressivement, entre 1972 et 1994, sous diverses maîtrises d'ouvrage (État, Conseil Général de Loire-Atlantique, agglomération de Nantes), ce qui a conduit à lui donner des caractéristiques relativement hétérogènes.
Pour réduire cette hétérogénéité génératrice de ralentissements et d'engorgements, un projet global d'aménagement de l'ensemble du périphérique routier de Nantes a été validé à la suite d'une concertation en 2016.

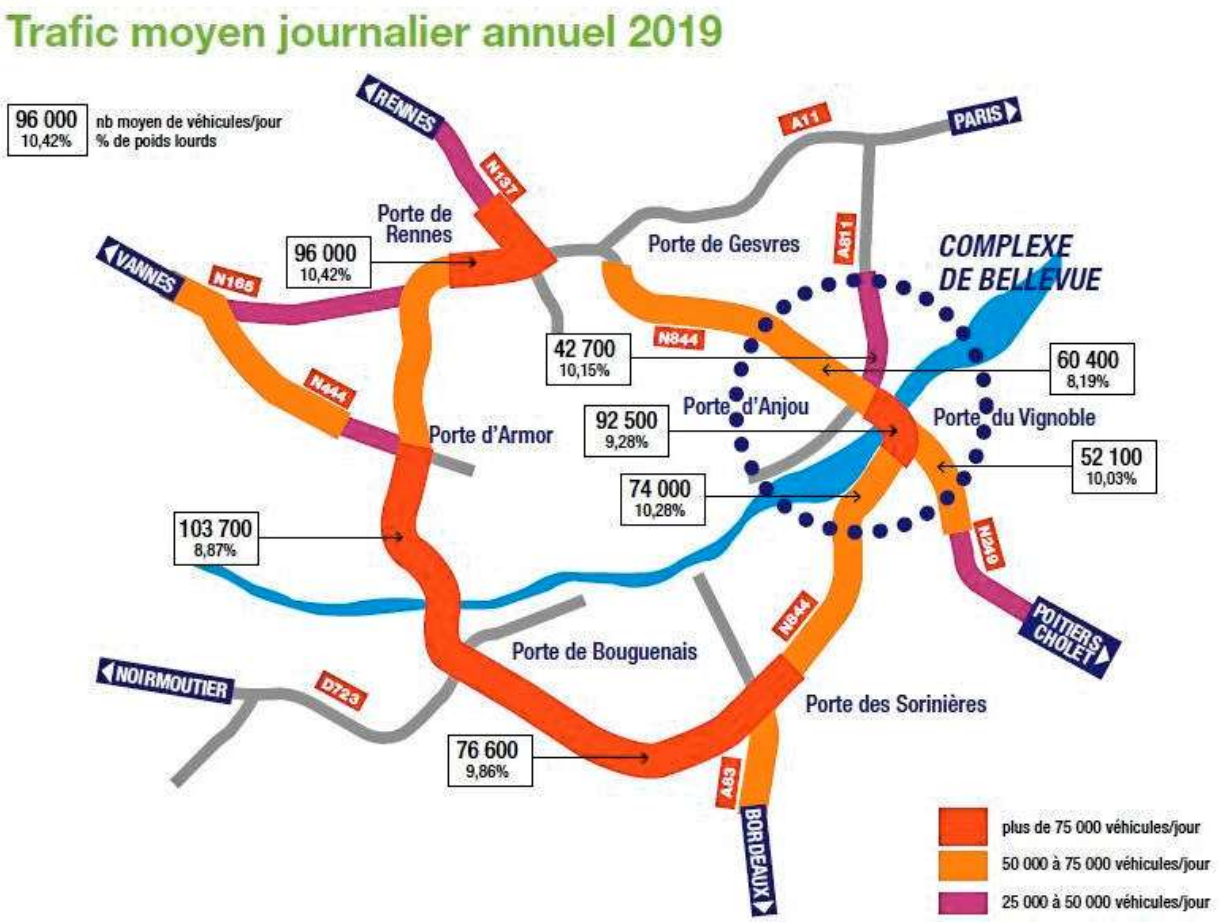
Le projet d'aménagement du « complexe de Bellevue » s'inscrit dans le cadre de ce projet global.
Le pont de Bellevue permet le franchissement de la Loire par le périphérique à l'Est de l'agglomération nantaise ; il supporte un trafic très important (supérieur à 90 000 véhicules par jour) en raison de l'important système d'échangeur qui l'accompagne au nord comme au sud du fleuve.

Cette multiplicité des accès et des sorties induit des ralentissements et des encombrements significatifs sur le périphérique. L'objectif du projet est de fluidifier la circulation en réaménageant une partie de ces accès et sorties.

Concrètement le projet comprend la création d'un nouvel ouvrage de franchissement de la Loire (accolé aux ouvrages existants coté aval), accompagné d'une série de bretelles et de voies d'entrecroisement et de deux nouvelles insertions sur le périphérique sud (cf. les différentes cartes du dossier de la concertation). Au stade actuel des études, cinq variantes du projet (on pourra les consulter sur le site du projet : **http://www.pont-bellevue.fr**) sont proposées à la concertation.

La maîtrise d'ouvrage est assurée par l'Etat représenté par la **Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) pays de la Loire**.

La DREAL Pays de la Loire agit sous le regard d'un comité de pilotage présidé par le Préfet de la Région Pays de la Loire et qui réunit des représentants de Nantes Métropole, du Département de Loire-Atlantique et de la Région Pays de la Loire.



Les deux cartes ci-dessus (issues du dossier de la concertation) permettent de comprendre la situation du projet sur la partie Est du périphérique de Nantes et de percevoir les difficultés liées à la multiplicité des entrées et sorties du périphérique (N844) de part et d'autre du pont de Bellevue.

La photographie ci dessous (issue du dossier de la concertation) montre le contexte du projet et l'interpénétration entre les espaces sensibles du bord de Loire, le quartier de Bellevue et les nœuds routiers importants (de part et d'autre du pont) qui constituent le « complexe de Bellevue » objet du projet.

Coût estimé du projet

Les ouvrages principaux sont les mêmes dans les différentes variantes mais des différences significatives de coût découlent des ouvrages d'art non courants (passages hydrauliques par exemple). Le coût prévisionnel des travaux s'échelonne donc (en valeur TTC, 2018) **de 84 millions d'Euro à 117 millions d'Euros** en fonction des variantes.

Calendrier du projet

Fin 2021	Concertation publique
2022-2023	Décision sur le choix de la solution retenue, affinement des études techniques, élaboration de l'étude d'impact soumise à l'avis de l'Autorité Environnementale
2023	Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique
2025-2026	Etudes techniques et acquisitions foncières.

1.2- La saisine de la CNDP

- Contexte de la concertation

Le projet d'amélioration globale du périphérique Nantais trouve son origine dans une décision du Comité de pilotage du périphérique nantais du 9 juillet 2010 avec le lancement, à cette date, d'un programme complet d'étude dont fait partie le complexe de Bellevue.
Les résultats de ces études, à l'échelle de l'ensemble du périphérique, ont, ensuite, été présentés au public de l'agglomération par une concertation qui s'est déroulée en 2016.
Le projet d'aménagement du complexe de Bellevue soumis à la présente concertation est donc le produit d'une longue histoire et ses objectifs ont été validés.
Cependant le projet lui-même n'a fait l'objet d'aucune décision définitive et il est présenté sous la forme de cinq options sur lesquelles il est demandé au public de se prononcer.

- Décision d'organiser une concertation

Par décision lors de la séance plénière du **28 juillet 2021,** la CNPD a décidé d'organiser une concertation préalable selon l'article 121.17 du Code de l'Environnement et a désigné Monsieur Alain RADUREAU comme garant de la concertation.

1.3- Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.
La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.
Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garants neutres, qui ont pour rôle de garantir, au nom de l'institution, la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet.

- Le rôle du garant

Un garant est une personne inscrite sur la liste nationale des garants, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un pré requis indispensable à la désignation d'un garant. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un ou plusieurs garants pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les public concernés. Chaque tiers garant est lié à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui présente à tous son rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du maître d'ouvrage. A l'issue de la concertation, le garant rédige un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

2- LE TRAVAIL PREPARATOIRE DU GARANT

Le garant a été nommé le 28 juillet et il paraissait indispensable au maître de l'ouvrage, compte tenu des périodes électorales à venir, que la concertation se déroule avant la fin de l'année. Le calendrier était donc, a priori, fort serré.
Pour compenser cette contrainte le maître de l'ouvrage avait effectué un gros travail de préparation portant à la fois :

- Sur les contacts avec les interlocuteurs potentiels dans les communes riveraines du projet ;
- Sur l'organisation de la concertation ;
- Sur le dossier à soumettre au public.

Le travail préparatoire a commencé dès les premiers jours du mois de septembre et a été de courte durée mais intensif puisque 6 réunions de travail entre le maître de l'ouvrage et le garant ont eu lieu entre début septembre et début novembre 2021.

2.1- Le périmètre de la concertation et l'information préalable

S'agissant d'une infrastructure routière qui peut accueillir des automobilistes venant d'horizons très divers, mais qui concerne aussi les habitants de l'agglomération qui l'utilisent quotidiennement et, évidemment, les habitants des communes riveraines du projet, le périmètre de la concertation ne peut faire l'objet d'une délimitation géographique pertinente.

Pour répondre à cette difficulté, il été décidé de ne pas définir un périmètre explicite de la concertation et d'organiser la campagne informant de la concertation autour de trois axes :

- Une information générale par le biais de la presse (communiqués de presse un mois, puis, une semaine, avant l'ouverture de la concertation), des journaux communaux, des affichages municipaux, du site Internet de la DREAL relayé par les sites de collectivités territoriales et en particulier par celui de Nantes Métropole.
- Une information spécifique des automobilistes par la mise en place d'affichage adaptés aux abords de la zone projet mais, aussi, par l'utilisation des panneaux à messages variables du périphérique Nantais (l'intitulé bref et simple du site Internet de la concertation a donné une grande efficacité à ces procédés d'affichage).
- Une information spécifique des riverains du projet par des affichages dans les communes riveraines en complément de l'utilisation des ressources communales.

Cette information ciblée semble avoir bien fonctionné si l'on se réfère à la fréquentation du site de la concertation et à la participation aux réunions publiques. La campagne d'affichage dans les communes riveraines s'est avérée insuffisante mais cette faiblesse a été compensée par l'action des municipalités et des associations (auxquelles le maître de l'ouvrage avait déjà présenté le projet plusieurs mois avant la concertation).

2.2- L'information du public sur le projet et les modalités de la concertation

Dès la première réunion de préparation de la concertation, le maître de l'ouvrage a présenté au garant un projet de document d'information du public très élaboré. Après analyse il s'est avéré que ce document était très riche en informations, mais que sa présentation devait être amendée pour en faciliter l'accessibilité et la compréhension.

Le travail en commun a permis une amélioration sensible de la lisibilité du document qui constitue la base de l'information du public. Ce document reste lourd (50 pages en format A3) et nécessite un effort pour assimiler l'ensemble des informations apportées. Mais cela découle pour l'essentiel de la complexité du projet et du milieu dans lequel il s'inscrit. Pour compléter ce document, une synthèse d'une quinzaine de pages (format A4) a été produite ainsi qu'une mini-exposition reprenant les éléments principaux du dossier de synthèse.

Sur le site de la concertation ces documents étaient accompagnés d'une série de vidéo en images de synthèse qui illustrent différents parcours dans les variantes du projet.

Le site donne également accès à différentes études techniques préalables et à des documents éclairant la conception du projet.

Cet ensemble de documents permettait au public une approche satisfaisante du projet. Seules les vidéos ont suscité quelques critiques en raison de difficultés ou de lenteurs de lectures.

Le choix de modalités de la concertation a découlé de l'analyse des publics potentiels.

Un site Internet aussi complet que possible pour permettre à tous l'accès à l'information sur le projet mais aussi, une mise à disposition physique des documents de base (regroupés à proximité d'une exposition reprenant les éléments du dossier de synthèse) dans les mairies proches du projet (Nantes, mairie annexe de Doulon-Bottière ; Mairie de Sainte Luce ; Mairie de Basse-Goulaine).

L'organisation de l'expression du public reprend le même principe.

1) Le registre dématérialisé permet à chacun, quelque soit sa situation géographique, de s'exprimer.
2) Deux réunions publiques (animées par le garant à la demande du maître de l'ouvrage) à Sainte-Luce et à Basse-Goulaine destinées plus particulièrement aux habitants riverains du projet.
3) Pour ceux qui souhaitaient des échanges moins solennels, deux permanences tenues par le maître de l'ouvrage dans les mairies de ces deux mêmes communes.
4) Enfin des registres mis à disposition dans les mairies de ces mêmes communes pour ceux qui préfèrent l'écrit mais ne souhaitent pas utiliser les moyens informatiques.

3- AVIS SUR LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION

La CNDP garantit deux droits complémentaires pour tous les citoyens, le droit d'accéder aux informations et le droit de participer aux décisions, pour tous les projets, plans et programmes qui ont un impact significatif sur l'environnement. En France, ces droits sont constitutionnels, ils s'imposent à tous les responsables de projet, sans restriction. En d'autres termes, les porteurs de projet ne choisissent pas librement de permettre, ou non, la participation du public ; au contraire, ils sont tenus, par la loi, de permettre aux publics d'exercer leurs droits.

La concertation sur le projet d'aménagement du complexe de Bellevue sur le périphérique Nantais s'est déroulé dans des conditions satisfaisantes.

Les informations proposées au public sur le projet paraissent assez complètes même si la complexité du projet et la multiplicité des études préalables font que leur accessibilité n'est pas

immédiate. Les vidéos en images de synthèse ont permis à tous (en dépit de quelques aléas techniques) de s'immerger dans le projet avant de tenter d'en saisir toutes les nuances. Les documents de bases largement mis à la disposition du public (dossier du maître de l'ouvrage et dossier de synthèse) permettaient une prise de connaissance satisfaisante du projet, de ses enjeux et de ces impacts.

Il est impossible de qualifier réellement la participation à une concertation, mais on peut apporter quelques éléments qualitatifs et quantitatifs.

Le **site Internet**, dont la page d'accueil était simple et efficace, a fait l'objet d'un trafic important (26000 visiteurs dont 5500 consultations de documents). Les 352 contributions (+ 4 contributions déposées dans les registres), souvent très riches, montrent une grande diversité d'approches :

1) Beaucoup de critiques, d'analyses des variantes ou de propositions de nouvelles solutions (certaines découlant d'un important travail d'élaboration) indiquent que le public des usagers du périphérique s'est mobilisé sur ce projet.
2) Des approches plus globales, pour certaines très largement développées, soulignent la prise en compte du projet par les associations.
3) Enfin de nombreux témoignages mettent en évidence les contributions de riverains du projet.

Les permanences tenues dans les mairies des deux communes les plus concernées par le projet n'ont pas attiré une grande foule mais ont permis des dialogues riches et approfondis entre le maître d'ouvrage et des groupes d'habitants (en particulier à Saint Luce).

Les deux réunions publiques ont accueilli un public significatif et se sont déroulées dans des registres assez différents. Celles de Sainte-Luce (75 participants) a permis de percevoir la colère et la détresse des habitants les plus proches du projet et d'éclairer un certain nombre de divergences. Celle de Basse-Goulaine (67 participants) qui s'est déroulée, dans un climat particulièrement studieux et serein, a donné la possibilité d'approfondir, de manière contradictoire, beaucoup de questions autour du projet et de ces impacts.

4- SYNTHESE DES ARGUMENTS EXPRIMES

Le projet d'aménagement du complexe de Bellevue s'inscrit dans un programme global d'amélioration de la circulation sur le périphérique de Nantes. Ce programme a été validé à la suite d'une concertation en 2016. Le risque était donc que les débats, dans le cadre de la présente concertation, se limitent à des discussions techniques sur les différentes solutions proposées par le maître de l'ouvrage.
Ce ne fut pas le cas, et les habitants de l'agglomération se sont emparés pleinement du projet pour débattre à la fois, de son opportunité, de son contenu technique et des ses impacts.

L'opportunité du projet

C'est le principal sujet de clivage entre les participants. Cette concertation a permis de mettre en évidence le très large éventail des positions sur ce projet routier localisé.

Certains participants dénoncent le manque d'ambition du projet et demandent soit le passage à deux fois trois voies tout au long du périphérique, soit la création d'un grand contournement de Nantes qui permettrait de délester le périphérique du trafic de transit, à l'opposé, d'autres

participants s'opposent à tout projet d'amélioration du périphérique et suggèrent de réduire sa capacité au profit du covoiturage et des transports en commun.

Globalement deux grands blocs d'avis s'opposent :

- Ceux qui considèrent qu'il faut tenter, par des travaux adaptés, de réduire l'engorgement du périphérique ;
- Ceux qui considèrent que la voiture individuelle ne doit plus être la priorité et que l'argent public doit être orienté vers d'autres priorités (transports en commun, covoiturage, mobilités actives, etc..) plus en phase avec la lutte contre le réchauffement climatique.

Les arguments des participants favorables à une amélioration du périphérique s'organisent autour du constat de l'engorgement déjà effectif, aux heures de pointes, du périphérique aux abords du pont de Bellevue et de l'aggravation constante de ces difficultés. Ils adhèrent globalement aux projections du maître de l'ouvrage sur l'évolution de la mobilité automobile. Ils soulignent également que, par le biais des logiciels de guidages, les embouteillages induisent un trafic de contournement qui envahit la voirie des zones résidentielles autour du pont de Bellevue et créent des problèmes de bruit et de sécurité dans ces secteurs résidentiels, a priori, tranquilles.

Même si le projet recueille de très nombreux soutiens, les détracteurs du projet ne manquent pas d'arguments.

1) La nécessaire priorité aux transports en commun

Pour certains participants, compte tenu de l'urgence climatique, ce ne sont pas de routes dont les habitants de l'agglomération nantaise ont besoin mais de transports en communs et en particuliers des transports qui assurent le lien trans-Loire hors du centre ville. Les propositions sont ici multiples depuis les voies réservées au bus, jusqu'au téléphérique en passant par la création de nouveaux P+R, la création de voies réservées au covoiturage, etc.

Le maître de l'ouvrage ne peut évidemment pas répondre à certaines de ces propositions qui relèvent de la responsabilité de l'autorité organisatrice des transports à savoir Nantes Métropole. Très récemment (le 16 décembre 2011) Nantes Métropole a présenté au public les nouvelles lignes de tramway et de bus programmées. On peut donc affirmer qu'il n'existe, pour l'instant, aucun projet spécifique de transport en commun concernant le franchissement de la Loire dans le secteur de Bellevue.
Cependant le projet d'amélioration du périphérique prévoit, pour préserver l'avenir (après une enquête sur les besoins potentiels à long terme et une étude de faisabilité), la possibilité de création de deux voies réservées aux transports en commun (VRTC), une, dans les deux sens de circulation, entre les giratoires de la porte d'Anjou, et l'autre, dans le sens Sud/Nord, entre la porte du Vignoble et la Porte d'Anjou (utilisation de la bande d'arrêt d'urgence élargie).

Sur ce thème de la complémentarité entre les différents modes de déplacement, les représentants de Nantes Métropole soulignent la nécessité de la réussite du projet. En effet, dans le contexte de réduction de la place de la voiture dans le cœur de l'agglomération, le périphérique devient la voie automobile magistrale, à la fois, pour permettre aux habitants de la périphérie de rejoindre (grâce aux P+R) le réseau de transport en commun et, aussi, pour permettre la mobilité entre les zones périphériques à trop faible densité pour justifier le déploiement d'un réseau de transport en commun.

2) La non prise en compte de la circulation induite par les travaux d'amélioration du périphérique

L'argument s'organise autour du constat général fait à propos des aménagements routiers que la nouvelle infrastructure en créant un champ nouveau pour les déplacements induit un trafic supérieur aux prévisions des modèles. Cette progression du trafic induite par l'aménagement va évidemment à l'encontre des objectifs du projet et conduit à ajouter des aménagements routiers aux aménagements routiers précédents. Les tenants de cet argument soulignent, qu'a contrario, de multiples expériences, ont montré que la réduction du potentiel de trafic (suppression ou réduction de la capacité de certaines voiries) conduisait à une certaine « évaporation » de ce trafic.
Pour eux, il faut donc retirer des espaces à la voiture pour les consacrer aux transports en commun, voire, au covoiturage.

A ces arguments, le maître de l'ouvrage répond d'abord qu'il n'y a pas de création de capacité nouvelle du périphérique qui reste à deux fois deux voies.
Le nouveau pont porte des voies nouvelles mais ce sont des voies d'entrecroisement, des voies d'accès ou des voies d'évitement du périphérique pour limiter les engorgements liés aux multiples entrées et sorties de part et d'autre du pont de Bellevue.
Par ailleurs, il insiste sur le fait que les modélisations du trafic à venir, utilisées pour dimensionner le projet, sont réalisées en intégrant la réussite des politiques publiques nationales et locales qui visent à limiter l'usage de l'automobile.
Les modèles d'évolution du trafic intègrent donc, non seulement, l'augmentation de la mobilité découlant de la croissance démographique et économique de la métropole, mais aussi, la réduction du nombre de véhicules découlant de la part modale de plus en plus grande du vélo et des transports en commun, ou découlant d'un taux d'occupation des véhicules plus important suite au développement de la pratique du co-voiturage.
Les objectifs de Nantes Métropole sont très ambitieux de ce point de vue et ils sont considérés comme atteints (de même que les objectifs des politiques nationales comme la Stratégie Nationale Bas Carbone ou les objectifs des politiques régionales –SRADDET) dans les modélisations du trafic utilisées pour dimensionner le projet.
Le trafic automobile résultant reste, en dépit de toutes ces limitations, en croissance aux horizons du projet, compte tenu du dynamisme démographique et économique de l'agglomération Nantaise. C'est seulement à cette augmentation « résiduelle » que prétend répondre le projet.

3) Le projet va contribuer à la diffusion des gaz à effet de serre

Les participants qui estiment que le problème du dérèglement climatique doit orienter prioritairement toutes les actions publiques, considèrent que, de ce point de vue, le projet va à l'encontre des politiques nationales, régionales et locales affichées.
Ils soulignent particulièrement des insuffisances dans l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre et l'absence de tout bilan carbone pourtant, de leur point de vue, indispensable pour un projet de ce type.
Dans une note particulièrement développée sur ces thèmes, il est indiqué que le projet n'est conforme ni aux orientations de la SNBC (Stratégie Nationale Bas Carbone), ni aux recommandations de l'Autorité Environnementale, ni à l'objectif 14 du SRADDET.

En dehors des éléments présents dans le dossier de concertation ou des documents mis à la disposition du public, le maître de l'ouvrage n'a pas apporté de réponses spécifiques à ces affirmations.

Les solutions proposées par le projet et le choix des variantes

Globalement le projet recherche une amélioration des conditions d'insertion et de sortie du périphérique pour favoriser la fluidité de la circulation. Ce choix est compris par ceux des participants qui souhaitent la réalisation de travaux d'amélioration (beaucoup se présentent comme usagers du périphérique dans le secteur de Bellevue).
Comme souvent dans les concertations nantaises, les propositions de variantes aux solutions proposées par le maître de l'ouvrage sont nombreuses et riches.
Le garant ne peut se prononcer sur les propositions techniques d'amendement du projet proposées par les habitants. Il reviendra donc au maître de l'ouvrage d'analyser finement ces différentes propositions (certaines sont accompagnées de plans détaillés) et de rendre compte de cette analyse soit lors de la publication de la décision, soit par une communication ultérieure.

On peut cependant noter qu'une partie significative des critiques découle de l'absence de solutions pour fluidifier l'entrée sur le périphérique des véhicules arrivant par la route de Cholet.

A cette critique, le Maître de l'ouvrage répond que les objectifs affectés au projet lors de la décision concernant l'ensemble du périphérique, orientent l'effort vers le périphérique intérieur considéré comme prioritaire. Cependant les variantes « bis » apportent quelques solutions pour le périphérique extérieur et en particulier pour l'arrivée de puis la route de Cholet.
Les participants à la concertation qui se prononcent sur le choix des variantes, plébiscitent les variantes 2bis et 3bis qui sont précisément celles qui apportent quelques transformations pour l'arrivée des véhicules sur le périphérique depuis la route de Cholet.

Les impacts du projet : le bruit

Ce problème du bruit diffusé par le périphérique et des ses répercutions sur la vie des riverains a été un thème fort de cette concertation.
Les habitants de Bellevue, se plaignent du bruit du périphérique qu'ils jugent insupportable et considèrent que l'objectif assigné au projet, de ne pas aggraver le bruit, est inacceptable. Si, sur ce sujet, les habitants de Bellevue sont en première ligne, ils sont rejoints dans leurs revendications par l'ensemble des riverains du « complexe de Bellevue ».

Si on analyse un peu plus les interventions on distingue plusieurs problèmes :

- Les habitants constatent que le bruit du périphérique s'accentue au fil du temps en suivant l'évolution du trafic, ils prévoient donc que la situation va automatiquement s'aggraver compte tenu des prévisions de trafic pour les années à venir.
- Les études de bruit réalisées, dans le cadre du projet, pour la modélisation des protections, ont été mises en œuvre sans consulter les habitants. Ceux-ci considèrent que les points de mesure choisis ne sont pas les plus représentatifs de la gêne ressentie. Par ailleurs, ils souhaitent que des mesures soient effectuées selon le protocole d'une série de mesures réalisées, à l'initiative des habitants, il y a quelques années, afin de permettre d'évaluer l'évolution de la situation.
- Les résidents indiquent que certaines conditions météorologiques (vent de sud, pluie, etc..) induisent des situations de bruit particulièrement pénibles et qu'il doit donc en être tenu compte dans les analyses effectuées et dans les solutions proposées.
- Enfin, tous les résidents voisins du périphérique revendiquent que le projet soit l'occasion d'une amélioration sensible de leur « ambiance acoustique » (ce terme choque profondément les habitants qui souffrent du bruit du périphérique). Ils font remarquer que rien n'interdit d'aller au delà des normes qui, d'ailleurs, évoluent régulièrement dans le sens d'une meilleure protection des riverains. Ils font aussi remarquer que les différences de coûts entre les variantes

sont importantes et que des possibilités de financements de mesures anti-bruit doivent donc pouvoir être trouvées.

Face à ces revendications le maître de l'ouvrage :

- Accepte la transparence en mettant à la disposition du public l'ensemble des études réalisées sur le bruit pour le projet (études qui permettent de connaître les points de mesures).
- Souligne l'importance du dispositif de murs anti-bruit intégrés au projet, dès le stade actuel. Il rappelle qu'en l'état, le projet qui (d'après les résultats des modélisations) ne provoquera pas d'aggravation du bruit pour les riverains, est conforme à la réglementation.
- Laisse la porte ouverte à des améliorations lorsque le projet sera un peu plus stabilisé et que les mesures d'accompagnement pourront être étudiées.

Le problème des inondations

Les inondations de la Loire constituent, pour les habitants de Bellevue, un problème grave et récurent.
Rappelons que, pour éviter que les remblais d'accès au pont de Bellevue ne fassent office de barrage à l'écoulement des eaux de la Loire en période de crues, ils ont été percés par une série de passages hydrauliques (les PH des plans du projet) destinés à assurer le passage des eaux de crues de part et d'autre du pont.
Dans le cadre du projet tous ces passages sont maintenus ou reconstruits pour garantir le maintien de la section de passage de la crue. Par ailleurs les piles du nouveau pont seront strictement alignées avec celles des ponts existants de manière à maintenir la continuité hydraulique. La contestation ne tient pas principalement au projet lui même (bien que certains ne soient pas convaincus par la justesse des modélisations utilisées) mais aux conditions de gestion des espaces dédiés à l'évacuation des crues.
En effet, les habitants de Bellevue soulignent que ces espaces sont insuffisamment entretenus et se trouvent donc encombrés de masses végétales qui feront inéluctablement obstacle à l'écoulement des eaux en cas de crues. De même ils soulignent qu'une voirie qui traverse cette zone a été surélevée de 50 cm ce qui ne peut que contribuer à l'élévation du niveau des éventuelles crues.
Par ailleurs, un représentant associatif souligne que le problème est le même sur la rive sud avec en particulier des dépôts de remblai, des boisements et des masses de buissons (on trouvera le plan et des photographies dans les contributions).

Le maître de l'ouvrage indique que, pour ce qui est de la responsabilité de l'état, l'entretien a été réalisé en 2020 par la DIR (débroussaillage et broyage pour un coût de 50000€).
L'approfondissement de la discussion permet de mettre en évidence une différence d'appréciation portant sur la manière de réaliser l'entretien (par exemple, concernant le maintien ou non des arbustes qui s'installent le long des clôtures, etc…).
Pour tenter d'accorder les avis sur les modalités d'entretien de ces espaces, la DREAL s'est engagée à organiser au premier trimestre 2022, une rencontre sur le terrain avec les gestionnaires du site, la Mairie de Sainte Luce et les associations de Bellevue.

Franchir la Loire à vélo

Le pont de Bellevue comporte actuellement une piste cyclable qui permet aux cyclistes de franchir la Loire. Le projet prévoit de maintenir cette piste qui, dans la nouvelle configuration passerait du coté aval du pont de Bellevue.

Les associations de cyclistes et des utilisateurs de la piste cyclable sont intervenus pour souligner trois points principaux :

- La largeur prévue pour la piste, dans le projet, est de 3 mètres ce qui paraît insuffisant pour une piste qui appartient au réseau des voies magistrales dans le schéma directeur des itinéraires cyclables de la Nantes Métropole. Une largeur minimale de 4 mètres est revendiquée.
- La piste cyclable doit être complètement isolée (isolement physique, visuel et auditif) de la voirie automobile pour garantir la sécurité et le confort des cyclistes.
- Les conditions des raccordements de la piste au reste du réseau, de part et d'autre du Pont de Bellevue, méritent d'être précisées, voire revues.
- Enfin l'importance du maintien d'une liaison cyclable protégée pendant toute la durée des travaux est soulignée.

Le maître de l'ouvrage souligne qu'un certain nombre d'études ou de documents ont été produits depuis la mise au point du dossier technique du projet routier.
En particulier, Nantes métropole a adopté le 12/02/2021, le schéma directeur des itinéraires cyclables, qui prévoit, entre autres, une continuité cyclable entre le pont de Bellevue et la prairie de Mauves, qui sera intégrée dans la suite du projet.
De même, le référentiel d'aménagement cyclable (RAC) est en cours de réécriture, notamment sur les largeurs des voies cyclables magistrales. Ce document, une fois validé, sera pris en compte.
Par ailleurs, pour garantir la sécurité des usagers qui empruntent la piste cyclable, un dispositif de sécurité sera mis en place (glissière en béton armé) entre la piste cyclable et les voies de circulation.
Enfin, la continuité cyclable de l'itinéraire « Loire à vélo » est rétablie dans le cadre de ce projet.

Quelques thèmes abordés mais non débattus

Le problème des travaux de réalisation du projet a été abordé plusieurs fois sous l'angle de la continuité de la circulation, a été évoqué sous l'angle des nuisances pour les populations riveraines, et a été, aussi, abordé de manière technique par Voies Navigables de France sous l'angle de l'utilisation du fleuve pour le transport des éléments pondéreux nécessaires au chantier.

Le problème de la **pollution atmosphérique** a été évoqué (conjointement à celui du bruit) par les habitants riverains de l'infrastructure. Le maître de l'ouvrage indique que la fluidité accrue du trafic et sa conséquence sur l'abandon des itinéraires d'évitement devrait conduire à une limitation de la pollution atmosphérique, limitation que sera confortée par la part de plus en plus grande des véhicules électriques.

L'impact du projet sur la faune et la flore qui faisait pourtant l'objet de développements significatifs dans le dossier du maître de l'ouvrage, n'a pas été concrètement abordé.

5- DEMANDE DE PRECISIONS ET RECOMANDATIONS AU RESPONSABLE DU PROJET

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. » (L121-16 CE) Concrètement, suite à la publication du bilan de la concertation par le garant, le maître d'ouvrage du projet décide du principe et des conditions de la poursuite projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées

au projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le maître d'ouvrage doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie des dossiers d'enquête publique ou de participation publique par voie électronique.

5.1- Précisions à apporter de la part du responsable du projet.

Les informations sur le bilan carbone du projet et sur son impact sur les émissions de gaz à effet de serre sont assez restreintes dans le dossier du Maître de l'ouvrage. Il conviendra donc que la DREAL apporte, dès le stade de la publication des décisions prises suite à la concertation, des éléments complémentaires sur ce sujet.

Ces éléments devront, en premier lieu, contenir un point précis de la réglementation applicable à un projet de ce type.

Dans les documents mis à la disposition du public dans le cadre de la concertation, figure une première estimation des émissions de gaz à effets de serre découlant de la réalisation du projet. Peu de participants à la concertation ont repéré cette estimation, mais certains l'ont (dans les derniers jours de la concertation) contestée. Le maître de l'ouvrage devra donc apporter des éléments de compréhension et de justification quant à la manière dont a été réalisée cette estimation et quant aux paramètres utilisés pour les calculs.

5.2- Recommandations du garant pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique

Au cours de cette concertation, des discussions fortes se sont déployées autour du bruit et des espaces dédiés à l'évacuation des inondations. Ces débats ont montré qu'il existait de fortes divergences d'appréciation sur des sujets qui devraient faire consensus (l'évolution passée des niveaux de bruit ou le type d'entretien à appliquer aux terrains situés sous les passages hydrauliques).
En conséquence le garant préconise non pas la simple poursuite de la concertation mais la tenue de conférences de consensus sur ces sujets.

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

Cette conférence de consensus devra regrouper le maître de l'ouvrage, les communes concernées, Nantes Métropole, quelques experts du bruit et, bien évidemment une forte représentation des habitants des différents secteurs exposés au bruit de la zone du projet.

L'objectif de cette conférence de consensus sera de délimiter clairement et de manière acceptée par tous :

- Les points de mesures à utiliser pour les études complémentaires du bruit du projet (ces points de mesures devront intégrer les stations des opérations précédentes –publiques ou d'initiatives privées- de mesures du bruit de manière à permettre, par comparaison, les analyses d'évolution).
- La validation collective de ces points de mesures permettra la mise en place d'une campagne de mesures complémentaires dans des conditions transparentes et validées par tous.

- Cette nouvelle campagne devra intégrer les mesures nécessaires à la détermination des conditions de bruit spécifiques ressenties par les habitants en fonction, en particulier, des conditions météorologiques.
- Ces mesures complémentaires devraient permettre d'aboutir à un consensus sur les niveaux de bruit subis par les riverains du complexe de Bellevue. Par comparaison on analysera l'évolution de ce degré d'exposition au fil du temps.

Dès qu'un consensus sera établi sur ces différents points, une démarche classique de concertation pourra reprendre afin d'aboutir, d'abord, à la définition d'un objectif sur le niveau de protection qu'il faut mettre en place et, ensuite, aux choix des dispositifs de protection qui en découlent.

Une Conférence consensus sur la gestion des espaces dévolus à l'évacuation des crues de la Loire autour du pont de Bellevue.

Une gestion satisfaisante des espaces dédiés à l'écoulement (de part et d'autre du pont de Bellevue) des eaux en période de crue est indispensable pour garantir l'efficacité des importants travaux d'établissement de passages hydrauliques (déjà réalisés ou prévus par le projet) et ainsi, protéger (au moins partiellement) les riverains des inondations.

Le garant propose donc d'aller un peu plus loin que la proposition du maître de l'ouvrage et de mettre en place une véritable conférence de consensus sur ce problème de la gestion des espaces dédiés à l'écoulement des crues.

La conférence de consensus devra regrouper le maître de l'ouvrage du projet d'aménagement du complexe de Bellevue, des représentants de Voies Navigables de France, les représentants des communes concernées et de Nantes Métropole, un représentant du « Comité pour la Loire de Demain » et évidemment des habitants du secteur.

Le premier travail de cette conférence pourrait être de délimiter les zones de part et d'autre du pont de Bellevue qui concourent principalement à l'évacuation des eaux des crues de la Loire.
Ensuite, l'objectif sera de définir, de manière acceptée par tous, les différents types d'obstacle à l'écoulement des eaux qu'il faut éliminer de ces zones particulières.
Un travail fin de repérage de tous les obstacles à l'écoulement des eaux pourra, alors, être réalisé et validé par l'ensemble des participants à la conférence.
Ce repérage devrait conduire à l'établissement d'un programme consensuel et très détaillé des travaux nécessaires pour garantir l'efficacité des dispositifs construits pour évacuer les eaux de crue.
Il restera ensuite aux différents partenaires à proposer les solutions de maîtrise d'ouvrage qui s'imposent pour les travaux à effectuer.

Le garant suggère que la conférence de consensus s'interroge sur la possibilité d'un traitement paysager adapté de ces annexes de la Loire dédiées aux périodes de crue. Un traitement paysager singulier permettrait d'**informer les passants de la fonction spécifique de ces espaces et de rappeler, en permanence, cette fonction aux habitants**. Cette action (qui pourrait inclure des aménagements favorables à la faune ou à la flore spécifique des rives de la Loire) pourrait s'inscrire dans un programme de valorisation de la Loire dans l'agglomération nantaise.

Poursuivre l'information et l'écoute des habitants

Au delà de ces deux actions très particulières, la concertation doit évidemment se poursuivre de manière continue tout au long de l'élaboration du projet. Trois points paraissent mériter une attention particulière.

L'information du public sur les caractéristiques de l'aménagement lorsqu'elles auront été définies et sur le contenu des études environnementales et d'impact qui seront soumises à l'Autorité Environnementale, devra faire l'objet d'une attention particulière pour permettre au public de bien appréhender les évolutions du projet entre la concertation et le projet définitif.

La **conception de la voie cycliste** de franchissement de la Loire devra être réalisée en concertation étroite avec les associations de cyclistes de manière à garantir, en particulier, un traitement satisfaisant de tous les raccordements de cette voie au reste du réseau de circulation.

Le chantier des travaux du complexe de Bellevue sera, si le projet est réalisé, considérable. Ce chantier sera automatiquement générateur de nuisances pour les habitants les plus proches. Il serait donc légitime que le maître de l'ouvrage déploie une concertation spécifique avec les habitants les plus concernés par le chantier, autour de **l'élaboration du cahier des charges** qui sera imposé aux entreprises réalisant les travaux.

244 boulevard Saint-Germain
75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50
contact@debatpublic.fr
www.debatpublic.fr