



PRÉFET  
DE LA RÉGION  
PAYS DE LA LOIRE

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

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



**Dossier de SYNTHÈSE**  
CONCERTATION DU 15 NOVEMBRE AU 22 DÉCEMBRE 2021



## DES ÉTUDES POUR DIMINUER LA CONGESTION ROUTIÈRE

Avec le développement de l'aire urbaine, le trafic empruntant le **périphérique nantais** a crû de façon importante, jusqu'à accueillir **plus de 100 000 véhicules par jour sur certaines sections**. La congestion du réseau est de ce fait significative aux heures de pointe. Chaque jour de la semaine et sur les périodes de pointe du matin et du soir, ce sont plus de **8000 heures** qui sont **perdues par les usagers** du périphérique. La congestion observée pénalise le fonctionnement de la métropole nantaise, les usagers de la route et les grands itinéraires de transit et, **au niveau du franchissement de la Loire à Bellevue (sens nord/sud), on constate des engorgements réguliers aux heures**

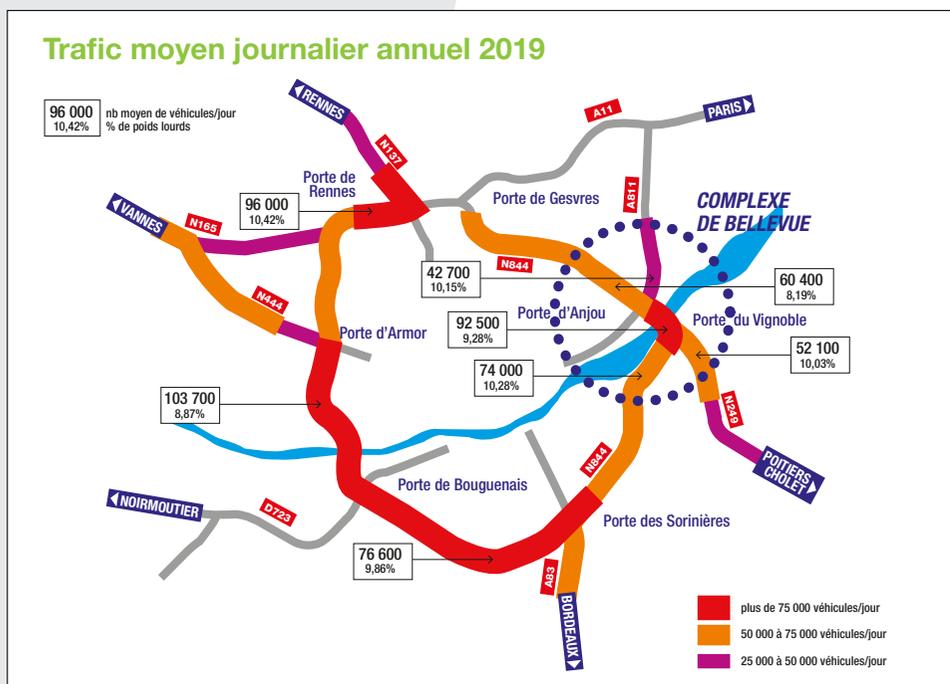
**de pointe du soir**. Aussi, en 2010, l'État, la Région des Pays de la Loire, le Département de Loire Atlantique et Nantes Métropole ont décidé conjointement de lancer **un programme complet d'études et de travaux** dont fait partie le projet d'aménagement de Bellevue. Ces études ont été présentées dans le cadre d'une large phase de concertation publique à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération nantaise en 2016.

## UN AMÉNAGEMENT PRIORITAIRE

**Le réaménagement du complexe de Bellevue constitue une des priorités de l'État**. Il a pour objectifs d'améliorer la fluidité du trafic et d'éviter d'ag-

graver la saturation du pont de Bellevue. Celle-ci se répercute sur une large partie du périphérique ainsi que sur l'A811, le boulevard de la Prairie de Mauves et sur la RN249.

Conscient des enjeux que le projet représente pour l'ensemble du territoire et de ses acteurs, l'État, représenté par la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement des Pays de la Loire, 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.



## LE PROJET D'AMÉNAGEMENT ET SES OBJECTIFS

L'opération, objet de la présente concertation, comprend :

- Un nouvel ouvrage de franchissement de la Loire, côté aval, parallèle aux ouvrages existants, à 2 ou 3 voies, augmentant la capacité du périphérique au niveau de ce point dur, afin de réduire les congestions.
- La réalisation d'une bretelle à 2 voies de l'A811 vers le périphérique intérieur, et le réaménagement de celle venant du boulevard de la Prairie de Mauves et l'A811 dans le but de supprimer les remontées de files en accès au périphérique.
- L'aménagement de voies d'entrecroisement, ou d'une troisième voie, sur le périphérique intérieur entre les portes de Carquefou et d'Anjou, facilitant le trafic local entre ces 3 portes, afin de diminuer les congestions observées sur le périphérique intérieur, qui se répercutent le soir sur une large partie du périphérique.
- La création d'une bande d'arrêt d'urgence sur l'ouvrage amont de franchissement de la Loire afin d'améliorer la sécurité.
- La création de deux insertions sur le périphérique intérieur Sud.

Le projet intègre également une réflexion sur l'amélioration des conditions d'accès au périphérique extérieur depuis la RN249 au niveau de la porte du Vignoble, les enjeux de liaisons cyclables et les possibilités de mise en œuvre de voies réservées aux transports en commun ou au covoiturage.

Cinq scénarios ont été élaborés sur la base de ces principes d'aménagement et qui sont présentés aujourd'hui à la concertation.

## LES PRINCIPAUX ENJEUX D'AMÉNAGEMENT

Des études ont été menées sur de nombreuses thématiques pour déterminer et analyser les enjeux du territoire.

Les principaux enjeux répertoriés sur le secteur du complexe de Bellevue, et qui ont été pris en compte pour définir les caractéristiques des variantes et en analyser les effets, sont les suivants :

### Mobilités et sécurité routière

- L'amélioration des conditions de circulation pour toutes les variantes.
- L'amélioration de la sécurité routière.

### Milieu humain

- La surveillance des niveaux sonores et les mesures de réduction des nuisances sur les secteurs dépassant les seuils réglementaires.
- La non dégradation de la qualité de l'air et la protection des personnes sensibles.
- La non aggravation du risque d'inondation au niveau du village de Bellevue et le maintien des conditions de circulation de l'eau en période de crue.

### Environnement

- La conservation et l'amélioration des zones d'enjeux écologiques et des zones à conservation de biodiversité, y compris les zones humides.
- Concernant les eaux et milieux aquatiques, le maintien et l'amélioration des axes de déplacements de la faune aquatique et semi aquatique identifiés, le rétablissement des continuités piscicoles et sédimentaires des cours d'eau.

### Voies réservées et continuités cyclables

- La préservation de l'avenir par la possibilité de mettre en place des voies réservées.
- Le maintien et le développement des continuités cyclables.

## LES CINQ VARIANTES SOUMISES À LA CONCERTATION

La DREAL Pays de la Loire a exploré différentes solutions possibles pour répondre aux dysfonctionnements du complexe de Bellevue et cinq variantes d'aménagement ont émergé.

Trois variantes concernent exclusivement l'aménagement du périphérique intérieur et les insertions depuis le boulevard de la prairie de Mauves et de l'A811. Il s'agit des variantes V1 à V3. Afin d'améliorer les conditions d'insertion des usagers de la RN249 sur le périphérique extérieur, un complément d'aménagement aux variantes V2 et V3 a été étudié. Il s'agit des variantes V2bis et V3bis. Pour ces deux variantes, les aménagements du périphérique intérieur sont strictement identiques respectivement à ceux des V2 et V3. Les aménagements de ces cinq variantes sont présentés dans les cartes pages suivantes.

Ces variantes ont fait l'objet d'une comparaison détaillée par famille de critères, avec pour but d'aider à la décision, pour choisir la variante à retenir pour la suite des études. Un scénario de référence, basé sur des hypothèses d'évolution du territoire, en l'absence d'aménagement du complexe de Bellevue, a servi de support de comparaison. Une synthèse comparative des variantes est proposée à la suite des cartes de présentation.

**+ D'INFO : voir les vidéos 3D présentant les variantes sur le site [www.pont-bellevue.fr](http://www.pont-bellevue.fr)**



# Les aménagements communs à toutes les variantes

## POUR AUGMENTER LA CAPACITÉ DU PÉRIPHÉRIQUE INTÉRIEUR

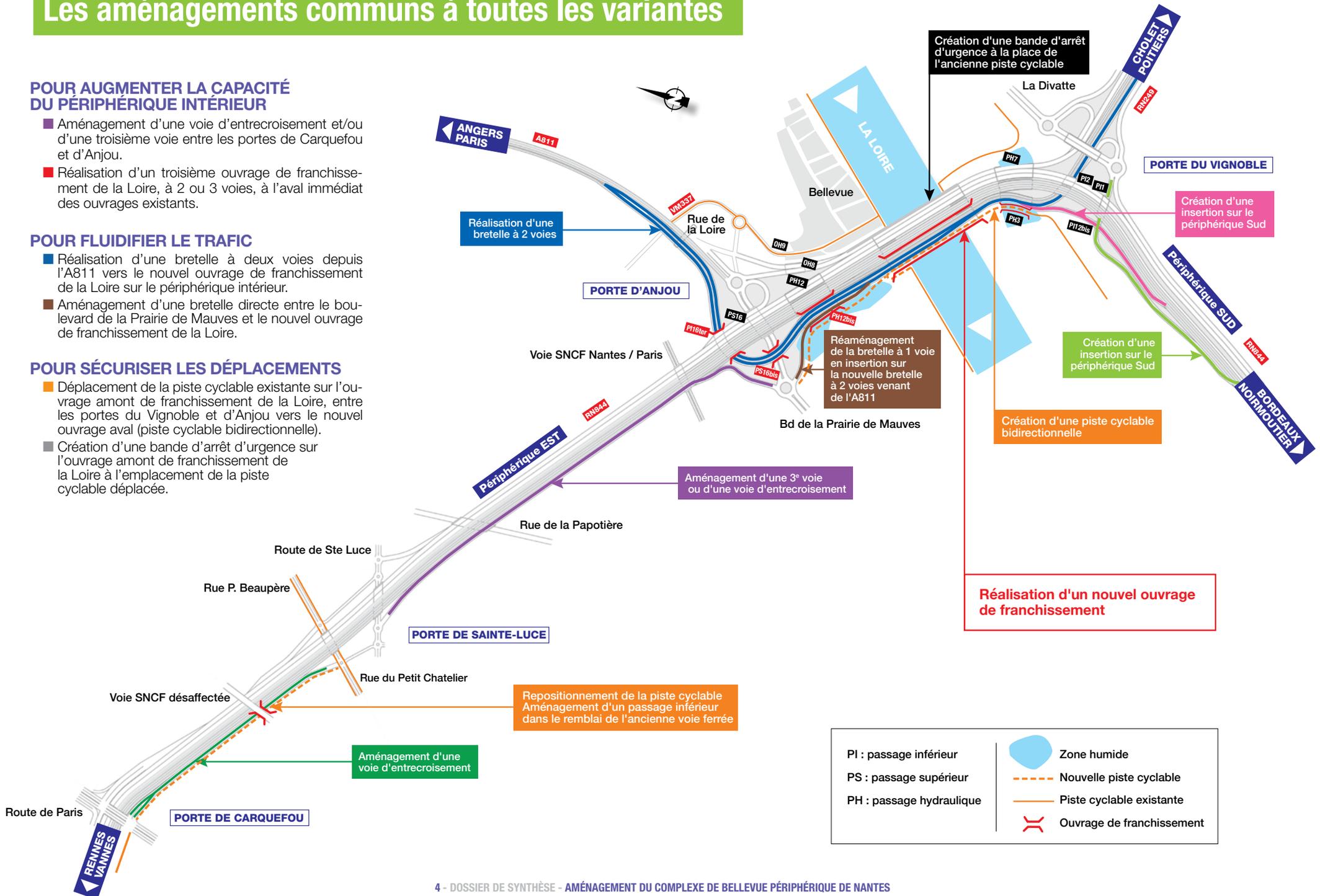
- Aménagement d'une voie d'entrecroisement et/ou d'une troisième voie entre les portes de Carquefou et d'Anjou.
- Réalisation d'un troisième ouvrage de franchissement de la Loire, à 2 ou 3 voies, à l'aval immédiat des ouvrages existants.

## POUR FLUIDIFIER LE TRAFIC

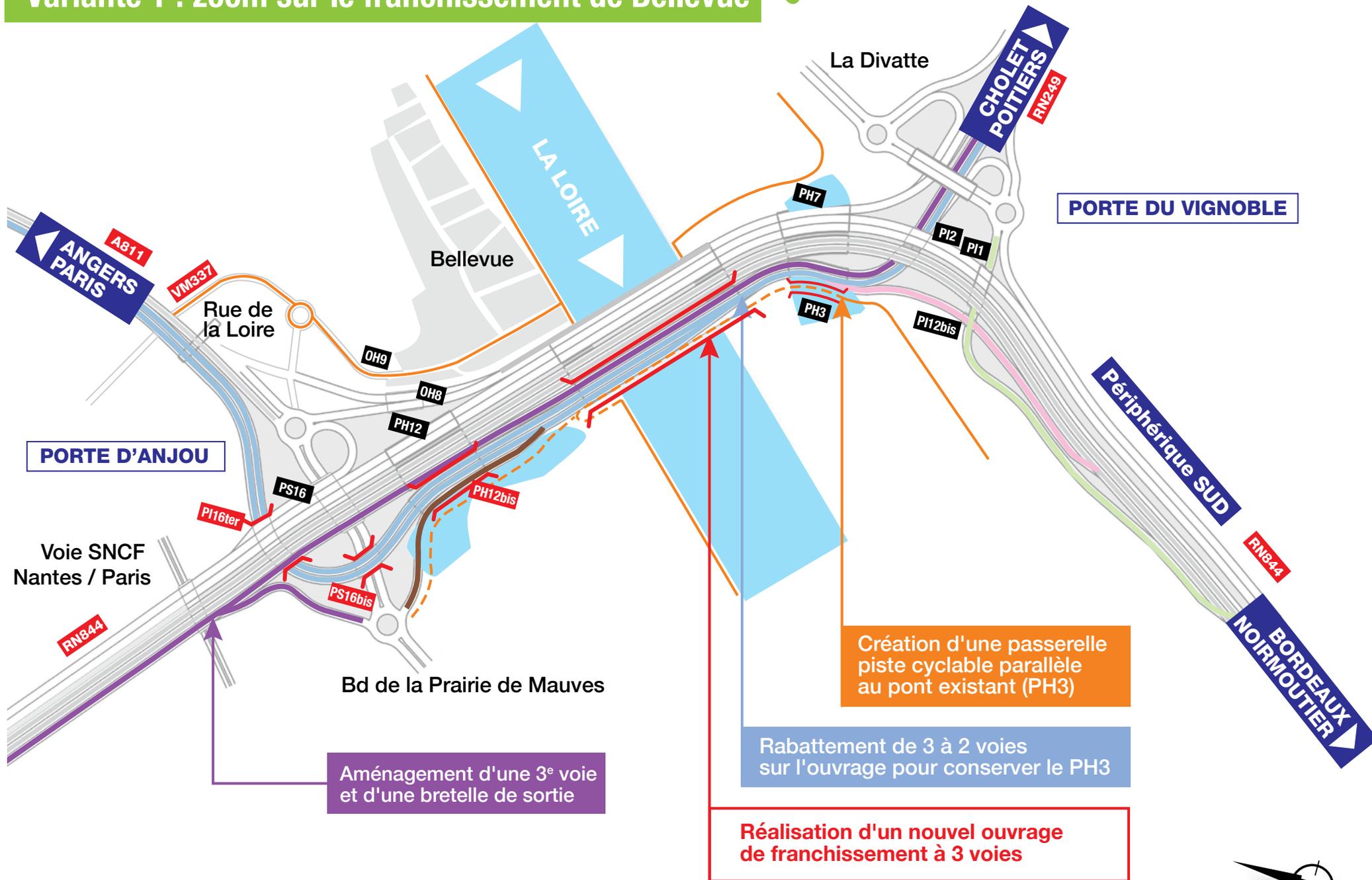
- Réalisation d'une bretelle à deux voies depuis l'A811 vers le nouvel ouvrage de franchissement de la Loire sur le périphérique intérieur.
- Aménagement d'une bretelle directe entre le boulevard de la Prairie de Mauves et le nouvel ouvrage de franchissement de la Loire.

## POUR SÉCURISER LES DÉPLACEMENTS

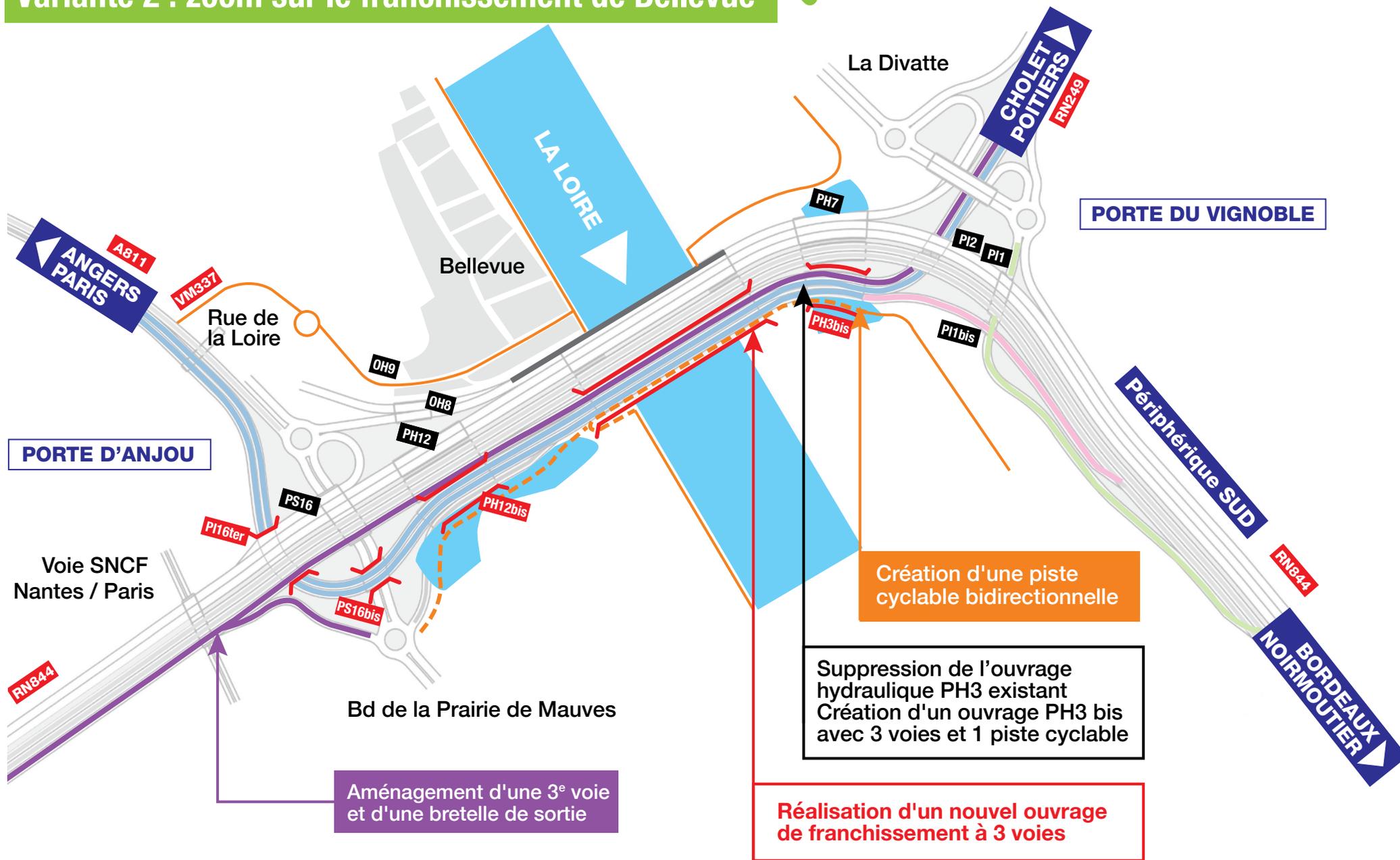
- Déplacement de la piste cyclable existante sur l'ouvrage amont de franchissement de la Loire, entre les portes du Vignoble et d'Anjou vers le nouvel ouvrage aval (piste cyclable bidirectionnelle).
- Création d'une bande d'arrêt d'urgence sur l'ouvrage amont de franchissement de la Loire à l'emplacement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



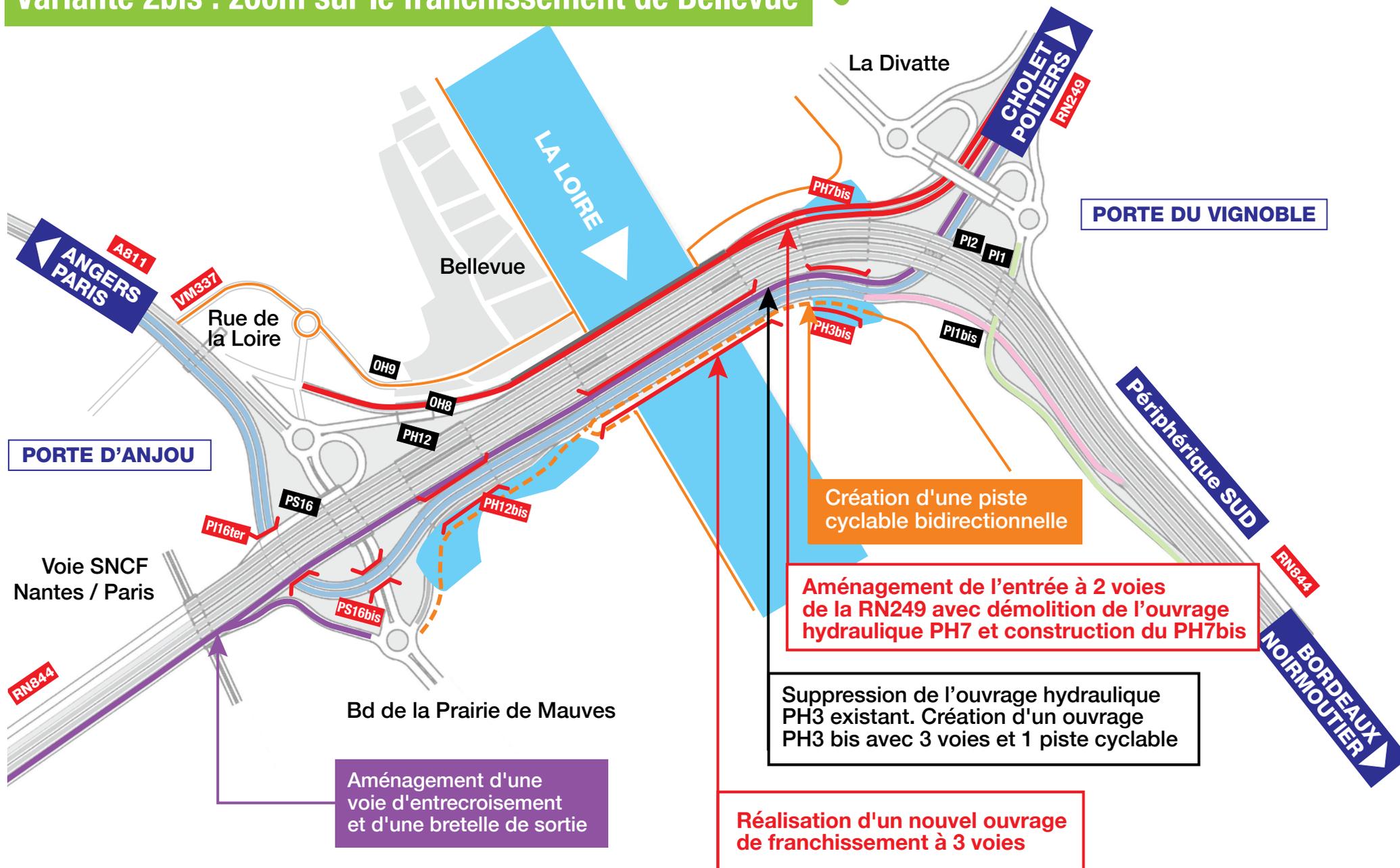
# Variante 1 : zoom sur le franchissement de Bellevue



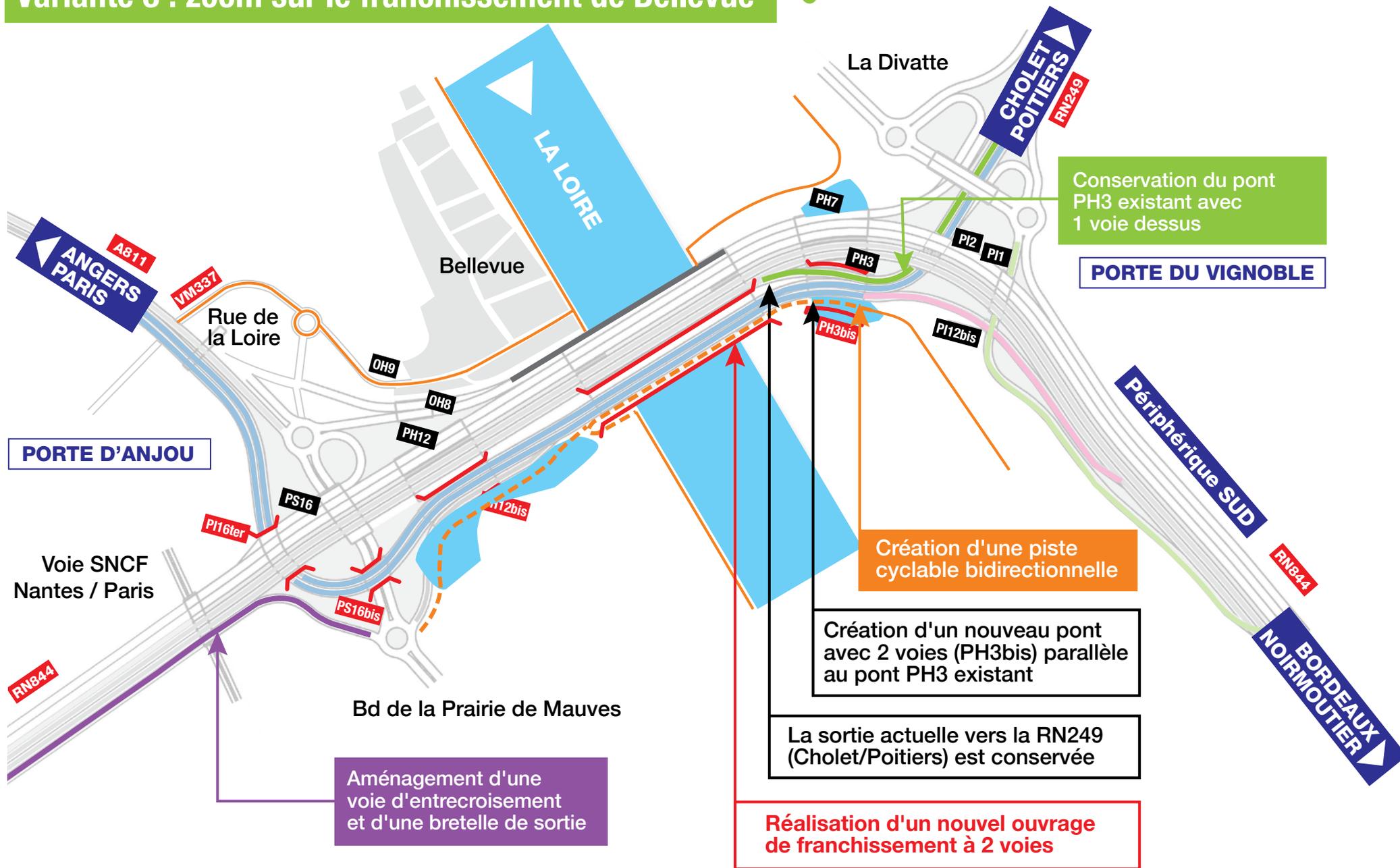
## Variante 2 : zoom sur le franchissement de Bellevue



# Variante 2bis : zoom sur le franchissement de Bellevue



# Variante 3 : zoom sur le franchissement de Bellevue



# Variante 3bis : zoom sur le franchissement de Bellevue



# ZOOM SUR LES CONDITIONS DE CIRCULATION

Le tableau ci-dessous propose une analyse comparative des **CONDITIONS DE CIRCULATION** sur plusieurs itinéraires, pour chaque variante, le matin et le soir.

MATIN	V1	V2	V2bis	V3	V3bis
<b>Périphérique extérieur</b>	Léger ralentissement au niveau de la convergence avec la RN249 comme en référence.	Léger ralentissement au niveau de la convergence avec la RN249 comme en référence.	Léger ralentissement au niveau du passage de 4 à 3 voies à la convergence avec la RN249. Ce ralentissement ne concerne que les usagers entrant depuis la RN249.	Léger ralentissement au niveau de la convergence avec la RN249 comme en référence.	Léger ralentissement au niveau du passage de 4 à 3 voies à la convergence avec la RN249. Ce ralentissement ne concerne que les usagers entrant depuis la RN249.
<b>Périphérique intérieur</b>	Fluide.				
<b>RN249/RD751</b>	Pas de gain. Conditions d'accès au périphérique extérieur difficiles.	Pas de gain. Conditions d'accès au périphérique extérieur difficiles.	Amélioration des conditions car continuité à 2 voies. Des difficultés d'insertion sur le périphérique demeurent néanmoins.	Pas de gain. Conditions d'accès au périphérique extérieur difficiles.	Amélioration des conditions car continuité à 2 voies. Des difficultés d'insertion sur le périphérique demeurent néanmoins.
<b>Boulevard Prairie de Mauves/A811</b>	Insertion fluide.				
SOIR	V1	V2	V2bis	V3	V3bis
<b>Périphérique extérieur</b>	Pas de changement par rapport au scénario de référence.				
<b>Périphérique intérieur</b>	Diminution des congestions et gain de temps. Léger ralentissement au niveau de la Porte d'Anjou.	Fluide mais léger ralentissement en amont de la porte du Vignoble.			
<b>RN249/RD751</b>	Fluide.				
<b>Boulevard Prairie de Mauves/A811</b>	Réduction de la congestion depuis boulevard Prairie de Mauves et A811. Difficultés d'insertion sur le périphérique intérieur qui s'amplifient avec le temps.	Résorption des congestions pour insertions A811 et boulevard Prairie de Mauves.			

Effet(s) positif(s)			Effet(s) neutre(s)			Effet(s) négatif(s)
+++	++	+	0	-	--	---

NB : Dans les tableaux, pour chaque ligne, les effets présentés sont à considérer à l'échelle du projet et de la thématique. Il s'agit d'une comparaison de la situation de référence et des variantes entre elles, et non pas d'une valeur absolue.

CRITÈRES	SOUS-CRITÈRES	0 (référence)	VARIANTES				
			1	2	2bis	3	3bis
SÉCURITÉ	Bande d'arrêt d'urgence	Absence de BAU sur l'ouvrage amont de franchissement de Loire.	Création d'une BAU de 3 mètres sur l'ouvrage amont de franchissement de Loire.				
	Obstacles	Obstacles présents dans la zone de sécurité isolés par un dispositif adapté.	Les obstacles présents dans la zone de sécurité du projet (ex : pile d'ouvrage) sont systématiquement isolés par un dispositif de retenue adapté. Dans les secteurs qui le permettent, le dégagement latéral de la zone de sécurité est privilégié par rapport à la pose d'un dispositif de retenue.				
		0	++	++	++	++	++
VISIBILITÉ	Distance d'arrêt	Distance d'arrêt non obtenue à 70 km/h dans la branche de sortie en intérieur vers la RN249.	Distance d'arrêt obtenue en tout point du projet.				
	Visibilité	Visibilité non optimale pour 3 sorties.	Comme pour la situation actuelle, la visibilité depuis la voie de gauche sur la sortie vers la RD751 est faible.		La visibilité sur la sortie vers la RD751 n'est pas optimale mais elle est obtenue à 50 km/h, car il n'y a qu'une seule voie sur la chaussée principale.		
			Conditions de visibilité sur la sortie vers le périphérique Sud non optimales.		La sortie vers la RN249 est maintenue avec ses non conformités mais elle accueillera moins de véhicules qu'en situation de référence (1 seule voie suffit).		
		--	-	+	+	+	+
CONTINUITÉS CYCLABLES			Création d'une continuité cyclable entre le giratoire Sud de la porte d'Anjou et le nouvel ouvrage de franchissement de Loire.				
		0	+	+	+	+	+
EXPLOITATION SOUS CHANTIER	Modes d'exploitation		Maintien à 2x2 voies de jour. Une semaine de coupure du périphérique pour mise en place de l'ouvrage de franchissement PI16ter.	Maintien à 2x2 voies de jour. Une semaine de coupure du périphérique pour mise en place de l'ouvrage de franchissement PI16ter.	Idem V2 + circulation du périphérique extérieur basculée sur périphérique intérieur pendant la construction du PH7 et circulation du périphérique intérieur basculée sur le nouvel ouvrage de franchissement de la Loire.	Maintien à 2x2 voies de jour. Une semaine de coupure du périphérique pour mise en place de l'ouvrage de franchissement PI16ter.	Idem V2 + circulation du périphérique extérieur basculée sur périphérique intérieur pendant la construction du PH7 et circulation du périphérique intérieur basculée sur le nouvel ouvrage de franchissement de la Loire.
	Durée prévisionnelle des travaux		3 ans	3 ans	5 ans	3 ans	5 ans
		0	-	-	---	-	---

CRITÈRES	SOUS-CRITÈRES	0 (référence)	VARIANTES				
			1	2	2bis	3	3bis
<b>ZONES HUMIDES</b>	<b>Impacts sur les zones humides</b>		Les 5 variantes, du fait de leur tracé très proche, engendrent un impact semblable et relativement limité sur les zones humides existantes en bordure du périphérique.				
		0	-	-	-	-	-
<b>MILIEU NATUREL</b>	<b>Effet sur la flore à enjeux</b>		Les 5 variantes génèrent pour une grande partie des impacts similaires.				
		-	-	-	-	-	-
	<b>Effet sur la faune à enjeux</b>	Aucun impact supplémentaire mais un impact existant du fait de la circulation routière (mortalité).	Les 5 variantes présentent des impacts quasi-identiques, sur des surfaces d'habitats à fort enjeu faunistique de l'ordre de 4 100 m <sup>2</sup> à 4 300 m <sup>2</sup> . L'ensemble des variantes impacte des habitats à reptiles protégés, un arbre à Grand Capri-corne, des zones d'habitat d'Écaille chinée, d'écureuil roux, de putois d'Europe, de Bouscarle de Cetti, des secteurs de transit/chasse pour les chauves-souris.				
		0	--	--	--	--	--
<b>Effet sur les continuités écologiques</b>	Le réseau routier actuel représente une rupture forte des corridors écologiques et provoque une mortalité routière marquée par endroit.	Le projet du complexe de Bellevue conduit à l'élargissement de voies et la création de bretelles à proximité d'échangeurs existants. La création des nouveaux ouvrages n'augmentera pas sensiblement la rupture écologique existante.					
	0	-	-	-	-	-	
<b>EAU - HYDRAULIQUE RISQUE INONDATION</b>	<b>Risque inondation</b>		L'ensemble des variantes a une incidence hydraulique limitée sur l'écoulement de la Loire se traduisant par une évolution des niveaux d'eau peu perceptible et très localisée au droit des aménagements (piles et remblais). Pour les ruisseaux de l'Aubinière et des Gohards, pas d'incidence de l'aménagement sur l'évacuation des crues des affluents.				
		0	0	0	0	0	0
	<b>Effets sur les usages de la Loire</b>		Les variantes n'ont pas d'incidence sur les usages de la Loire (navigation, loisir, pêche et navigation), une fois le projet du complexe de Bellevue réalisé. Les seuls impacts identifiés se situent en phase travaux, pendant laquelle l'accessibilité et la navigation seront ponctuellement contraintes.				
		0	0	0	0	0	0
<b>Effets sur la qualité des eaux et des rejets sur les milieux</b>	Aucun traitement des rejets routiers entre les portes de Sainte-Luce et d'Anjou. L'augmentation du trafic conduira à une augmentation du risque de pollution.	La mise à niveau des dispositifs d'assainissement du périphérique, prévue pour chacune des variantes, conduira à une protection optimale des eaux contre les pollutions d'origine routière.					
	--	+	+	+	+	+	
<b>ENVIRONNEMENT SONORE</b>	<b>Effet sur le bruit au droit des habitations</b>	L'augmentation des niveaux de trafic conduira à une dégradation des niveaux sonores.	L'impact sonore des différentes variantes est équivalent après la mise en place d'écrans acoustiques qui maintiennent le niveau de bruit en deçà des seuils réglementaires et surtout améliorent l'ambiance sonore par rapport à la situation de référence.				
		-	+	+	+	+	+
<b>QUALITÉ DE L'AIR</b>	<b>Effet sur l'exposition des populations</b>		Les variantes ne conduisent pas à une dégradation de la qualité de l'air par rapport à la situation de référence.				
		0	0	0	0	0	0
<b>GAZ À EFFET DE SERRE (GES)</b>	<b>Émissions de GES</b>		Le projet engendre une diminution des émissions de gaz à effet de serre, par rapport à la situation de référence, liée au report des véhicules du réseau routier intrapériphérique vers la RN844.				
		0	+	+	+	+	+

CRITÈRES	SOUS-CRITÈRES	0 (référence)	VARIANTES				
			1	2	2bis	3	3bis
<b>HABITAT ET OCCUPATION DU SOL</b>	<b>Dureté foncière</b>		La variante 1 est la moins consommatrice d'emprise foncière (environ 18 000 m <sup>2</sup> ) ; les quatre autres variantes consomment une surface équivalente (inférieure à 25 000 m <sup>2</sup> ). L'impact sur les surfaces de foncier privé est variable selon les variantes mais reste faible.				
		0	-	--	--	--	--
<b>URBANISME</b>	<b>Espaces et zonages</b>		Une grande partie des voies et ouvrages créés est située en zone réservée. Les 5 variantes impactent un Espace Boisé Classé (EBC), un Espace Paysager à Protéger (EPP) et des zones humides inscrites au PLU, avec des écarts limités. Les variantes 2, 2bis, 3 et 3 bis interceptent des zones à aléas très forts du PPRI avec la création d'un nouvel ouvrage d'accès à la RN249.				
		0	-	--	--	--	--
<b>PAYSAGE</b>	<b>Impacts visuels pour les riverains et les usagers</b>		Les effets des variantes sur le paysage sont quasi identiques.				
		0	-	-	-	-	-
<b>SOCIO-ÉCONOMIE</b>	<b>GAIN TOTAL* (€ 2017)</b>		644,6 M€	659,9 M€	706,4 M€	709,1 M€	754,5 M€
	0		+	+	++	++	+++
<b>COÛT DES TRAVAUX</b>	<b>EN € TTC 2018</b>		83,8 M€	100 M€	117 M€	94,5 M€	114,4 M€
	0		-	--	---	--	---

\* Gain total : écart entre les avantages apportés par le projet (gain de temps, de sécurité...) et les coûts (investissement, entretien ...)

## ZOOM SUR L'OPTION DES VOIES RÉSERVÉES AUX TRANSPORTS EN COMMUN (VRTC)

La DREAL Pays de Loire, après avoir consulté ses partenaires, a identifié les aménagements de voies réservées qui pourraient s'intégrer dans les aménagements pour le complexe de Bellevue, quelle que soit la variante choisie. Les enseignements de la concertation permettront d'éclairer le maître d'ouvrage sur les suites à donner au projet et sur le choix d'aménagement à retenir pour la suite des études.

AMÉNAGEMENTS POSSIBLES	CRITÈRES	V1	V2	V2bis	V3	V3bis
<b>VRTC dans le sens sud/nord entre la porte du Vignoble et la porte d'Anjou.</b>	<b>Impacts des VRTC sur les conditions de circulation</b>	La mise en place d'une voie réservée nécessite de réduire la largeur de l'ensemble des voies de circulation et de limiter la vitesse d'exploitation sur les voies du périphérique à 70 km/h et celle de la VRTC à 30km/h (uniquement sur le pont de Bellevue pour les variantes bis). Enjeu de visibilité de la sortie de la VRTC vis-à-vis de la sortie vers la porte d'Anjou à intégrer.				
	<b>Coût estimé</b>	1,3 M€ TTC	1,3 M€ TTC	2,6 M€ TTC	1,3 M€ TTC	2,6 M€ TTC
<b>VRTC dans l'échangeur de la porte d'Anjou, entre les 2 giratoires, dans les 2 sens de circulation</b>	<b>Impacts des VRTC sur les conditions de circulation</b>	La réalisation de ces VRTC ne nécessiterait que peu de travaux sur l'existant. Elles seront accessibles de manière permanente, les transports en commun pourront les emprunter en cas de congestion.				
	<b>Coût estimé</b>	0,45 M€ TTC				

# RÉCAPITULATIF SYNTHÉTIQUE DE COMPARAISON DES VARIANTES

	CRITÈRES	0 (référence)	VARIANTES				
			1	2	2bis	3	3bis
INFRASTRUCTURE ET MOBILITÉ	Conditions de circulation - Périphérique	--	+	++	++	++	++
	Conditions de circulation - A811 et Prairie de Mauves	--	+++	+++	+++	+++	+++
	Conditions de circulation - RN249 et Divatte	-	-	-	+	-	+
	Sécurité	0	++	++	++	++	++
	Visibilité	--	-	+	+	+	+
	Continuités cyclables	0	+	+	+	+	+
	Exploitation sous chantier	0	-	-	---	-	---
ENVIRONNEMENT MILIEU NATUREL	Zones humides	0	-	-	-	-	-
	Flore à enjeux	0	-	-	-	-	-
	Faune à enjeux	-	--	--	--	--	--
	Continuités écologiques	0	-	-	-	-	-
EAU INONDATION	Risque inondation	0	0	0	0	0	0
	Usages de la Loire	0	0	0	0	0	0
	Qualité des eaux	--	+	+	+	+	+
BRUIT AIR GES	Environnement sonore	-	+	+	+	+	+
	Air	0	0	0	0	0	0
	Gaz à effet de serre	0	+	+	+	+	+
HABITAT PAYSAGE	Habitat – Occupation du sol	0	-	--	--	--	--
	Urbanisme	0	-	--	--	--	--
	Paysage	0	-	-	-	-	-
COÛT BÉNÉFICE	Socio-économie - Bénéfice actualisé	0	+	+	++	++	+++
	Coût des travaux	0	-	--	---	--	---

## COMMENT S'INFORMER ET PARTICIPER ?

### Les outils d'information et de prise de connaissance du projet

Un dossier de concertation, cette plaquette d'information, une vidéo 3D de chaque variante, des panneaux d'exposition, en mairie de Nantes - mairie annexe de Doulon, Sainte-Luce-sur-Loire et Basse Goulaine et consultables sur le site internet dédié [www.pont-bellevue.fr](http://www.pont-bellevue.fr)

### Des réunions publiques et des permanences d'information

Réunions à Sainte-Luce-sur-Loire, salle polyvalente Félix Tessier, 40 rue Olympe de Gougues, **vendredi 10 décembre 2021 à 19h00** ; à Basse-Goulaine, salle Paul Bouin, square de Theley, **mardi 14 décembre 2021 à 18h30**.

Permanences publiques le **mercredi 24 novembre de 9h à 12h**, hôtel de Ville de Basse-Goulaine, 25 rue de la Razée ; le **jeudi 2 décembre de 14h à 17h**, hôtel de Ville de Sainte-Luce-sur-Loire, esplanade Pierre Brasselet.

### Les moyens d'expression

Un registre papier dans les mairies et un registre dématérialisé sur le site internet dédié à la concertation.

#### Une adresse postale :

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

#### Une adresse mèl :

[pont-bellevue@registre-dematerialise.fr](mailto:pont-bellevue@registre-dematerialise.fr)

Et lors des **réunions publiques** et des **permanences**.

## La Commission Nationale du Débat Public (CNDP) et le rôle du garant

Autorité administrative indépendante, la 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 garant s'assure que le dossier de concertation correspond aux attentes, et que le dispositif est adapté aux enjeux.

Il s'assure du bon déroulement de la concertation : accès à l'information, prise en compte des avis, respect de chacun. Durant la procédure, chacun peut solliciter les garants sur la conduite de la concertation et la participation des acteurs.

À l'issue de la concertation, le garant rédige un bilan reprenant leur appréciation sur son déroulement, une synthèse des observations et propositions présentées et, le cas échéant, les évolutions du projet qui résultent de la concertation publique.

Ce bilan sera rendu public.

#### Contact :

[alain.radureau@garant-cndp.fr](mailto:alain.radureau@garant-cndp.fr)

## LES ACTEURS DU PROJET

### Le porteur du projet

La maîtrise d'ouvrage est assurée par l'État, représentée par la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Pays de la Loire.

### Les partenaires du projet

Le comité de pilotage du périphérique nantais, présidé par le préfet de la Région Pays de la Loire, réunit les représentants de Nantes Métropole, du Département de Loire-Atlantique et de la Région des Pays de la Loire. Les collectivités membres du comité de pilotage participent aux prises de décisions sur les projets du périphérique.

### Le gestionnaire du périphérique

L'exploitation au quotidien du périphérique est assurée par la Direction interdépartementale des routes de l'Ouest.



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

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

## Les PROCHAINES ÉTAPES du projet

Concertation publique

2021

Choix de la solution retenue,  
étude d'impact

2022-2023

Enquête publique préalable à  
la déclaration d'utilité publique

2024

Études du projet  
et acquisitions foncières

2025-2026



**Pour en savoir plus :** [www.pont-bellevue.fr](http://www.pont-bellevue.fr)  
ou [www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr](http://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