

ITINÉRAIRE

ANCENIS — SAINT-PHILBERT-DE-GRAND-LIEU

Des déplacements pour
un développement équilibré des territoires

BILAN DE LA CONCERTATION SUR LA LIAISON CLISSON – VALLET – MAINE-ET-LOIRE

Octobre 2009

SOMMAIRE

LE CONTEXTE	2
LES MOYENS DE LA CONCERTATION	3
2001 – 2004 : LA CONCERTATION EST RÉALISÉE ESSENTIELLEMENT EN COLLABORATION AVEC LES ÉLUS LOCAUX. LES MOMENTS CLÉS SONT PRÉSENTÉS AUX ASSOCIATIONS ET AU GRAND PUBLIC.	3
2004 – 2008 : LA CONCERTATION INTÈGRE DAVANTAGE LES PROFESSIONNELS ET S’OUVRE AUX ASSOCIATIONS DE RIVERAINS. LA POPULATION EST INFORMÉE DES GRANDES ÉTAPES.	3
AVRIL À SEPTEMBRE 2009 : UNE PHASE INTENSE DE RENCONTRES ET DE RECUEIL DE L’AVIS DU GRAND PUBLIC. 6	6
<i>Les rencontres avec les élus et les associations</i>	6
<i>L’information et la participation de la population</i>	7
LES DIFFÉRENTS AVIS ÉMIS.....	9
AVIS DES COMMUNES ET COMMUNAUTÉS DE COMMUNES	9
<i>Les Communes</i>	9
<i>Les Communautés de Communes</i>	9
<i>Le Syndicat Mixte du SCOT et du Pays du Vignoble Nantais</i>	9
AVIS DES PARTENAIRES INSTITUTIONNELS	10
<i>L’Etat</i>	10
<i>Les Chambres consulaires</i>	10
<i>Les organismes viticoles</i>	11
AVIS ET REMARQUES DES ASSOCIATIONS ET DE LA POPULATION	12
<i>La participation des associations</i>	12
<i>Les permanences dans les mairies</i>	13
<i>Analyse des registres d’exposition</i>	16
<i>Site Internet</i>	21
<i>Courriels reçus concernant le projet</i>	21
RÉPONSES AUX PRINCIPALES QUESTIONS.....	21
<i>Pourquoi un projet à 2x2 voies ?</i>	21
<i>Pourquoi un aménagement de la route actuelle et la réalisation de déviations courtes des bourgs ne suffiraient-ils pas ?</i>	22
<i>Pourquoi avoir abandonné des tracés grand Est, par le Maine-et-Loire ?</i>	23
CONCLUSIONS.....	24
ANNEXES.....	25

LE CONTEXTE

Le projet qui a fait l'objet de la concertation est un tronçon routier entre Clisson – Vallet et le Maine-et-Loire. Il constitue un maillon de l'itinéraire Ancenis – Saint-Philbert-de-Grand-Lieu inscrit en Liaison Structurante au Schéma Routier du Département approuvé le 21 mars 2006. Il a vocation à pouvoir être aménagé à terme à 2x2 voies si les trafics le justifient, dans le cadre d'une politique départementale qui vise à diversifier au mieux les modes de déplacement.

Les objectifs de cet itinéraire sont de mieux relier entre eux les pôles urbains de Loire-Atlantique (Saint-Philbert-de-Grand-Lieu, Clisson, Vallet, Ancenis,...), de prendre en charge le trafic de transit local et d'échanges avec les départements limitrophes et, enfin, de desservir les principaux pôles d'activités et les grands équipements sur le territoire en se raccordant aux autoroutes (A 83 Nantes – Niort et A 11 Nantes – Paris) et au réseau national (RN 249 Nantes – Cholet). Cette infrastructure doit permettre de conforter et de développer l'activité économique sur le territoire traversé ainsi que sur les territoires voisins dont la desserte sera améliorée (Pays d'Ancenis, Pays de Châteaubriant et Pays des Mauges), afin d'offrir plus d'emplois et de limiter, autant que possible, les déplacements domicile - travail vers l'agglomération nantaise qui constitue le principal générateur d'emplois à ce jour.

L'itinéraire Ancenis – Saint-Philbert-de-Grand-Lieu est composé de sections dont l'état d'avancement diffère. Le principe d'aménagement de la liaison entre Saint-Philbert-de-Grand-Lieu et l'autoroute A 83 a été adopté par l'Assemblée départementale en mars 2009. La liaison entre l'autoroute A 83 et Clisson a été déclarée d'utilité publique en octobre 2005. La déviation de Clisson a été mise en service en 2005. Les tronçons situés entre Clisson et Ancenis sur les territoires de la Loire-Atlantique du Maine-et-Loire sont dans une phase de concertation.

Outre la préoccupation de sécurité routière, point commun de chacun des projets routiers départementaux, la liaison entre Clisson, Vallet et le Maine-et-Loire vise aussi à améliorer les conditions de desserte des communes et des territoires traversés et à réduire les nuisances subies actuellement par les riverains des bourgs traversés (Mouzillon, Vallet et La Boissière-du-Doré).

LES MOYENS DE LA CONCERTATION

2001 – 2004 : la concertation est réalisée essentiellement en collaboration avec les élus locaux. Les moments clés sont présentés aux associations et au grand public.

Le principe appliqué pour réaliser la concertation durant cette période a été un travail de fond avec les élus locaux, et une information du public.

De nombreuses réunions de concertation avec les élus locaux, mais également avec le public (réunion publique du 9 septembre 2002), ont été organisées autour de plusieurs tracés passant tant à l'est qu'à l'ouest des bourgs de Vallet et de Mouzillon ; la réunion publique a notamment conduit le Conseil général à étudier des tracés Est implantés au-delà du secteur de « Beauregard ».

A l'automne 2003, la commune de Mouzillon s'était prononcée en faveur d'une déviation à l'ouest du bourg.

2004 – 2008 : la concertation intègre davantage les professionnels et s'ouvre aux associations de riverains. La population est informée des grandes étapes.

L'inquiétude des riverains du fuseau passant à l'ouest de Mouzillon et de plusieurs associations locales dont l'ASIM (Association de Sauvegarde des Intérêts Mouzillonnois) suite au positionnement de la Commune de Mouzillon a conduit le Conseil général à **recevoir les représentants des associations le 23 février 2004**, en présence des maires. Des études complémentaires ont été réalisées pour évaluer la faisabilité des solutions « extrême Est » évoquées par l'ASIM.

En 2004, la concertation a abouti au choix de deux scénarii préférentiels : l'un contournant les bourgs de Mouzillon et de Vallet par l'ouest et se raccordant sur la Route Départementale 116 au nord-est de Vallet, le second s'inscrivant à l'est de ces deux agglomérations et longeant la limite départementale du Maine-et-Loire. C'est sur cette base que des études complémentaires ont été lancées.

La majorité départementale en place depuis le printemps 2004, a souhaité, avant d'aller plus loin sur ce projet, organiser une nouvelle **réunion d'information du public**. Celle-ci s'est déroulée **le 26 octobre 2004**, elle a permis d'exposer aux habitants des communes concernées par l'aménagement de la liaison Clisson – Vallet – Maine-et-Loire, mais aussi par ses prolongements vers Ancenis, les différentes hypothèses d'aménagement de la RD 763.

Pour soulager les centres bourgs en attendant la réalisation de l'aménagement de la RD 763, **Mouillon et Vallet** ont sollicité l'aménagement de « petites » déviations de leur bourg. Ces aménagements conduiraient à un dédoublement des investissements à opérer par le Conseil général.

Les scénarii d'aménagement ont fait l'objet d'une présentation aux **services de l'État et aux organismes socioprofessionnels** ayant en charge la défense des intérêts du monde agricole **le 27 juin 2005**. Les avis formulés oralement lors de celle-ci ont été confirmés par écrit au Conseil général au cours de **l'automne 2005**.

Ensuite, **une réunion de présentation de l'avancement des études aux associations locales, en présence des élus** des communes concernées, a eu lieu le 7 mars 2006. A l'issue de cette dernière, le **Conseil général de Maine-et-Loire a été saisi**, à la demande des associations mais aussi de l'Institut National des Appellations d'Origine (INAO) et du Syndicat de Défense des Appellations d'Origine Contrôlée (SDAOC), sur l'opportunité d'élargir le périmètre d'investigation au territoire de ce département.

Le Conseil général de Maine-et-Loire a répondu qu'il ne souhaitait pas cette liaison sur son territoire car elle ne serait pas cohérente avec les schémas routiers départementaux et ne permettrait pas d'atteindre l'objectif de desserte des pôles de Loire-Atlantique (**courriers du 23 mars 2006 et du 22 septembre 2008**).

Un **dossier de saisine de l'avis du Ministère de l'Agriculture**, sur la base des deux scénarii préférentiels a été préparé **entre mi 2006 et mi 2007**. A cet effet, le **SDAOC** a transmis un report sur fond de plan cadastral, le 30 juillet 2007, des classements en Appellation d'Origine Contrôlée (AOC) Muscadet et en AOC Muscadet « Sèvre et Maine », issu des travaux effectués par la **commission d'experts missionnés par l'INAO**. L'étude réalisée a été présentée aux élus, aux représentants de l'INAO et du SDAOC et aux associations, lors de **3 réunions les 15, 24 et 26 octobre 2007**.

Les représentants du monde viticole ont souhaité organiser une **visite sur le terrain** pour bien appréhender l'impact de la voie nouvelle sur les vignes. Cette rencontre, organisée **le 25 février 2008**, a permis de suggérer deux modifications du tracé Est : l'une au niveau du village de « La Brebionnière » (à l'extrémité sud du projet) et l'autre pour limiter l'impact sur les parcelles du « Clos de la Pierre ». Toutefois, à cette occasion, les représentants de la viticulture ont rappelé leur opposition aux deux tracés (Est et Ouest).

Entre temps, des habitants des villages situés à proximité du tracé Est se sont mobilisés contre le tracé en créant une nouvelle association, **l'ADVE** (Association de Défense des Vallées Est), **rencontrée le 19 mars 2008** lors d'une réunion organisée en mairie de Vallet, avec les élus locaux. A cette occasion, il a été suggéré une adaptation du tracé Est afin de s'éloigner du village de « La Chaboissière ».

Une réunion a été organisée **le 23 mai 2008** en vue de faire un point sur l'avancement du projet avec la **nouvelle équipe municipale de la Commune de Vallet**.

Au cours de l'automne 2008, une nouvelle association d'habitants proche du tracé ouest de Vallet s'est créée : **l'OTOV** (Opposants au Tracé Ouest de Vallet).

Une nouvelle **réunion publique le 25 septembre 2008** a été l'occasion de rappeler au public les enjeux et objectifs du projet et de présenter les deux variantes de fuseaux à l'étude et, d'une manière générale, les différentes étapes d'un projet routier et les mesures compensatoires possibles pour minimiser l'impact d'une voie nouvelle.

Suite à la réunion du 25 septembre 2008, par un **courrier du 7 octobre 2008**, le **Conseil Communautaire de la Communauté de Communes de la Vallée de Clisson** s'est prononcé en faveur d'un tracé Ouest de Mouzillon (en réutilisant au maximum la RD 763 actuelle) puis une réutilisation partielle de la RN 249 vers Cholet pour rejoindre le tracé Est de Vallet jusqu'à la RD 116.

La **Commission Nationale du Débat Public** (CNDP) a été consultée en **septembre 2008** pour avis sur la conduite de la concertation sur le projet de liaison routière Est-Ouest entre Ancenis et Saint-Philbert-de-Grand-Lieu. En réponse, la CNDP a recommandé aux Conseils généraux de Maine-et-Loire et de Loire-Atlantique de désigner une **personnalité indépendante** pour observer la manière dont est réalisée la concertation pour garantir l'information et l'expression du public. Monsieur Merlette, ex officier supérieur, Administrateur civil, ex directeur régional RFF et commissaire enquêteur pour la réalisation des autoroutes A 12 et A 16, a accepté d'être le garant de cette concertation.

Par ailleurs, pour faire suite à la réunion publique du 25 septembre 2008, à la demande des élus locaux issus des élections de 2008, le principe d'agrandir la zone d'étude vers l'ouest pour analyser la faisabilité du tracé dans ce nouveau périmètre a été validé lors d'une **réunion organisée le 7 novembre 2008**.

Comme convenu lors de la réunion publique du 25 septembre 2008, une **réunion** s'est également tenue **le 10 novembre 2008**, avec **toutes les associations** constituées sur le secteur. Celle-ci a permis d'annoncer l'agrandissement de la zone d'étude.

Les représentants d'une **nouvelle association OPITO** (Opposition au Projet Incohérent de Tracé Ouest), dernière association créée, à la suite de l'annonce de l'élargissement de l'aire d'étude vers l'ouest, ont été **rencontrés le 7 janvier 2009**.

Avril à septembre 2009 : une phase intense de rencontres et de recueil de l'avis du grand public.

LES RENCONTRES AVEC LES ELUS ET LES ASSOCIATIONS

Une **restitution auprès des élus locaux** de la mise à jour de l'étude des contraintes et des enjeux sur l'aire d'étude élargie s'est déroulée **le 2 avril 2009** à Mouzillon. L'élargissement avait pour but de vérifier s'il existait des options d'aménagement possibles, pour diminuer les impacts potentiels sur l'habitat, l'agriculture et l'environnement, dans une zone plus à l'ouest allant jusqu'aux agglomérations du Pallet et de La Chapelle-Heulin.

La restitution aux élus a été suivie immédiatement d'une **réunion avec les associations**, en présence des élus. Monsieur Merlette a été présenté aux participants à cette occasion.

En réponse à une demande des associations, pour permettre la préparation de cette réunion, des documents ont été remis aux élus de la Communauté de communes et des communes le 18 mars, ainsi qu'aux présidents des associations d'habitants le 19 mars 2009.

Par ailleurs, pour améliorer ses méthodes de concertation, le Conseil général s'est adjoint les services d'un **assistant à maîtrise d'ouvrage** (Altéris Environnement).

Celui-ci a reçu ou s'est entretenu au téléphone avec les associations qui le souhaitent afin de recueillir leurs souhaits pour améliorer la concertation entre les associations et le Conseil général. Il a également rencontré les élus locaux afin d'évoquer avec eux les éléments de concertation en direction de la population.

Il en est ressorti un **plan de concertation** dont les objectifs étaient à la fois d'informer le plus largement possible la population et de recueillir les avis des citoyens qui souhaitent s'exprimer, tout en répondant à une demande récurrente de rapidité dans la décision. En effet, tant les viticulteurs et agriculteurs que les riverains potentiels des différents fuseaux étudiés et que les riverains de l'actuelle RD 763 qui subissent d'importantes nuisances liées à la circulation demandaient, par l'intermédiaire des élus et de certaines associations, que soit désigné un fuseau. Parallèlement, le Conseil général a apporté une attention particulière aux réponses aux courriers relatifs à l'itinéraire en améliorant sa réactivité.

Lors d'une **réunion le 17 juin 2009**, les **élus** et les **associations** ont pris connaissance des résultats de l'étude de tracé sur l'aire d'étude élargie et ont reçu les documents relatifs à celle-ci et à la comparaison des fuseaux envisageables. Le plan de concertation leur a été présenté. En réponse à des questions réitérées des associations, le Conseil général a rappelé les enjeux et objectifs de la nouvelle route, la concertation avec le Conseil général de Maine-et-Loire concernant un passage plus à l'est et le rôle de l'itinéraire dans le Schéma Routier. Les documents remis ont été commentés par le bureau d'études qui a effectué l'analyse comparative des fuseaux,

Une **séance de travail** a rassemblé les **élus le 26 juin**. Puis les **associations** ont fait part de leurs avis sur les fuseaux de l'aire d'étude élargie lors d'une nouvelle réunion en présence des élus organisée le **1^{er} juillet 2009**, le temps écoulé depuis la présentation du 17 juin leur ayant permis d'analyser les documents d'étude et de consulter leurs adhérents.

L'étude sur l'aire élargie a également été présentée le **8 juillet 2009** aux **chambres consulaires** (Chambres de Commerce et d'Industrie de Nantes - Saint-Nazaire, Chambre d'Agriculture et Chambre de Métiers et de l'Artisanat).

L'INFORMATION ET LA PARTICIPATION DE LA POPULATION

Le **17 juin 2009**, une **conférence de presse** a permis de présenter aux journalistes et au public les nouveaux fuseaux, de rappeler les enjeux du projet et d'annoncer les phases de concertation prévues avec la population. Les articles de presse (voir en annexe) se sont fait l'écho objectif des informations données par le Conseil général alors qu'ils laissaient jusqu'alors une large place aux positions des associations.

Dans la même semaine, le **site Internet du Conseil général** a été aménagé pour faire une place plus large à l'itinéraire Clisson – Vallet – Maine-et-Loire. Les documents d'étude remis aux associations y étaient disponibles. Par la suite, l'ensemble des éléments mis en concertation y ont été adjoints. Des courriels pouvaient être adressés directement depuis les pages Internet dédiées au projet. Les courriels ont reçu une réponse appropriée sous huit jours.

A compter **du 24 août et jusqu'au 14 septembre 2009**, une **exposition** était visible dans les dix mairies du secteur concerné par l'étude, à savoir La Boissière-du-Doré, La Chapelle-Heulin, Clisson, Gorges, Le Landreau, Mouzillon, Le Pallet, La Regrippière, La Remaudière et Vallet. Ces dates ont été retenues pour tenir compte des personnes qui partent en vacances en septembre mais sont présentes en août, et des dates de vendanges. Elles comprenaient les dates de rentrée scolaire où les démarches en mairie pouvaient amener un public complémentaire. Une plaquette d'une vingtaine de pages présentant

le projet et ses enjeux était disponible en mairie et au Conseil général en libre service. L'ensemble de la population a été convié à voir l'exposition, à découvrir la plaquette et à s'exprimer sur le projet par une invitation envoyée dans toutes les boîtes aux lettres, ainsi que par une information dans la presse locale et départementale (articles joints en annexe). Il était aussi possible de consulter l'ensemble de ces éléments sur le site Internet du Conseil général.

Des **registres**, pour recueillir les avis, remarques et observations, ont été mis à disposition sur les sites de l'exposition et **quatre permanences** ont été tenues par un technicien de la Direction des Infrastructures du Conseil général afin de répondre aux questions des visiteurs.

Une délégation de l'ADVE a manifesté devant l'une des permanences et a été reçue par le technicien du Conseil général.

Il est à noter qu'un problème est survenu dans la distribution des invitations : des riverains et associations ont signalé que plusieurs villages de l'est de Vallet ne l'avaient pas reçue. Le Conseil général a demandé à la Poste de vérifier auprès de son sous-traitant l'existence de ce problème. Celui-ci s'est avéré réel, confirmé par un courrier de la Poste en date du 25 septembre 2009. Une seconde distribution a pu être réalisée le vendredi 11 septembre, en urgence, pour que la permanence de Vallet du 12 septembre puisse être connue.

LES DIFFERENTS AVIS EMIS

Avis des Communes et Communautés de Communes

LES COMMUNES

Les Communes sont favorables au projet de liaison structurante, en partagent les objectifs et rappellent que ce projet est très attendu. Certaines d'entre elles, lors de différentes réunions, ont approuvé les résultats de l'analyse multicritère et notamment que le « fuseau Est », au-delà de son moindre coût, consommerait le moins d'espace, franchirait le moins de corridors écologiques constitués par les cours d'eau au fond des vallons et présenterait le moins de nuisances vis-à-vis des riverains. D'autres communes préfèrent les tracés Ouest ou Ouest rapproché qui leur semblent plus en mesure de conforter les zones d'activités économiques existantes et d'assurer une meilleure desserte du territoire. Ces différents avis n'ont toutefois pas permis d'en déduire une orientation préférentielle en faveur d'un fuseau en particulier.

LES COMMUNAUTES DE COMMUNES

La Communauté de Communes Loire-Divatte est située en limite nord de la zone d'étude (2 communes). Ses élus ont à une très large majorité manifesté leur préférence pour le tracé Ouest Rapproché plutôt que pour le tracé Est.

La Communauté de Communes de la Vallée de Clisson est située au sud de la zone d'étude (2 communes). Elle est favorable à ce projet de liaison structurante, car elle permettrait une meilleure irrigation de son territoire et faciliterait sa connexion à l'A 83 via la création un nouvel échangeur.

La Communauté de Communes de Vallet est au cœur de la zone d'étude (6 communes). Elle est en faveur d'un projet de liaison structurante et a souligné les impacts plus réduits et le coût moindre du tracé Est.

LE SYNDICAT MIXTE DU SCOT ET DU PAYS DU VIGNOBLE NANTAIS

Monsieur Daubisse, Président du Syndicat Mixte du SCOT, a affirmé lors de la réunion du 2 avril 2009 l'assentiment de l'ensemble des élus par rapport à ce projet. Il a indiqué le 26 juin 2009 qu'il se rallierait à la position des élus locaux.

Avis des partenaires institutionnels

L'ÉTAT

L'État a été consulté par courrier par le Conseil général les 25 mai 2009 et 7 juillet 2009. Il a répondu par lettre du 24 septembre 2009.

L'État indique qu'un point d'échange avec la RN 249 à l'est de Vallet lui paraît à privilégier. Les options à l'ouest ou l'hypothèse d'un tracé en « baïonnette », avec le tracé Ouest au sud de la RN 249 et le tracé Est au nord, ne sont pas envisageables.

En matière environnementale, il précise que les premières analyses informelles font ressortir un impact moindre pour la solution Est par rapport aux variantes Ouest.

Concernant l'impact du projet sur les parcelles de vigne AOC du Muscadet de Sèvre-et-Maine, les tracés Est et Ouest présentent des impacts importants. En terme de déstructuration des exploitations, le tracé Est semble moins impactant.

L'État rappelle, en outre, que le Conseil général devra respecter les procédures de demande d'avis au Ministre chargé de l'agriculture liées, d'une part, à l'application de l'article L643-4 du Code Rural, suite à la demande du SDAOC par courrier du 4 septembre 2009, et d'autre part, à l'application de l'article R 11-16 du Code de l'Expropriation.

LES CHAMBRES CONSULAIRES

Les chambres consulaires ont fait parvenir leur avis par courrier en septembre 2009 : Chambres de Commerce et d'Industrie de Nantes - Saint-Nazaire le 11 septembre 2009, Chambre d'Agriculture le 14 septembre 2009, Chambre de Métiers et de l'Artisanat le 14 septembre 2009, Conférence des Compagnies Consulaires le 14 septembre 2009.

La Chambre des Métiers et de l'Artisanat précise que la réalisation de cette infrastructure est attendue depuis de nombreuses années par l'ensemble des entreprises artisanales, qui souhaitent une amélioration de l'accessibilité du territoire (accès à la RN 249 et à l'A 83, desserte des pôles économiques du département, desserte des parcs d'activités économiques existants) et des conditions de circulation locales (contournement des bourgs pour améliorer les conditions de sécurité routière notamment vis-à-vis du trafic Poids lourds).

Pour le choix du parti d'aménagement, elle identifie comme éléments essentiels à considérer : la proximité de l'axe avec les agglomérations de Mouzillon et Vallet, l'amélioration des conditions d'accès aux principaux équipements du territoire (parcs d'activités existants), la capacité de desserte locale et départementale et la maîtrise de l'étalement urbain.

Les Chambres de Commerce et d'Industrie de Nantes - Saint-Nazaire

« confirment leur attachement à la réalisation rapide de cette infrastructure, essentielle à l'économie départementale ». Elles soutiennent comme objectif premier la desserte des pôles économiques ainsi qu'une amélioration de leur liaison aux axes routiers majeurs, notamment la connexion A 11 – A 83, et une meilleure fluidité du trafic. Elles mettent cependant l'accent sur la limitation des impacts sur l'activité agricole et viticole et sur la prise en compte de l'environnement en intégrant des « impératifs de limitation de la consommation d'espace et d'insertion paysagère et environnementale ».

Dans cet objectif, le tracé doit desservir les agglomérations et zones économiques existantes et s'accompagner de la « mise en place d'une concertation sur les stratégies d'urbanisation à long terme à l'échelle du SCOT ».

La Chambre d'Agriculture de Loire-Atlantique prend acte de la position des différents acteurs et « entend bien assurer sa mission pour protéger les espaces et les activités agricoles ». Dans leur configuration actuelle, elle indique ne pas pouvoir approuver l'un ou l'autre des fuseaux en raison de leur fort impact, notamment sur des clos viticoles qualitatifs. Dans l'hypothèse où cette liaison serait reconnue d'utilité publique, elle demande le maintien du potentiel économique agricole par des compensations de nature foncière ou financière pour les agriculteurs.

La Conférence des Compagnies Consulaires, qui réunit les trois chambres précitées, indique être en accord avec les objectifs fixés par le Conseil général mais demande de plus la prise en considération d'un objectif de « respect des principes du développement durable et d'une gestion raisonnée des ressources » via la recherche d'une gestion économe du foncier et en évitant que l'infrastructure soit une source nouvelle d'étalement urbain.

LES ORGANISMES VITICOLES

Ils ont fait parvenir leur avis par courrier en septembre 2009 : SDAOC le 4 septembre 2009 et INAO le 11 septembre 2009.

Le Syndicat de Défense des Appellations d'Origine Contrôlée (SDAOC)

Muscadet considère que les tracés actuellement proposés portent gravement atteinte au vignoble d'appellation Muscadet Sèvre-et-Maine et rappelle qu'il avait déjà exprimé son désaccord sur les tracés Est et Ouest rapproché en 2005.

Il demande au Conseil général de solliciter l'avis du Ministère de l'Agriculture conformément aux dispositions de l'article L643-4 du Code Rural sur les fuseaux actuellement soumis à concertation pour le tronçon entre le « Fief Bignon » à Clisson et Le Puiset-Doré en Maine-et-Loire et de demander à cette occasion son avis sur une solution plus à l'Est.

L'Institut National de l'origine et de la qualité (INAO) affirme que le projet traverserait le vignoble Sèvre et Maine sur une bonne dizaine de kilomètres et détruirait une centaine d'hectares de vigne. Les fuseaux Est et Ouest rapproché sont les plus pénalisants et impactent l'un et l'autre des clos viticoles réputés. Il pense qu'il sera « très difficile, en l'état actuel des tracés proposés et s'agissant des clos précités, de trouver des solutions d'équivalence en valeur de productivité réelle pour compenser les dommages inhérents à l'ouvrage (au sens des articles L 123-1 à 123-4 du Code Rural) ». Il propose, afin d'éviter le démembrement de ces clos, de modifier la courbure des tracés actuels, ou bien d'examiner la faisabilité technique d'un fuseau qui serait positionné plus à l'Est, tel que demandé par le SDAOC Muscadet. « Cette solution non explorée à ce jour, passant par les plateaux et les terres des landes, pourrait conduire à une diminution d'emprise du fait que l'ouvrage serait moins en déblai et sans allongement significatif du parcours »

Avis et remarques des associations et de la population

LA PARTICIPATION DES ASSOCIATIONS

Les associations se sont exprimées durant les réunions organisées spécifiquement à leur intention, dans les réunions publiques, sur les registres d'exposition mais aussi au travers de la presse. Il en ressort les positions suivantes :

ACVU (Association contournement Vallet urgence) : l'association souhaite une route le plus vite possible et à l'Est. Elle souhaite également la réalisation du projet déjà validé de contournement court à l'Est de Vallet.

ADDAV (Association de défense et de développement agricole et viticole) : elle s'interroge sur l'intérêt de créer une route nouvelle à 2x2 voies si l'objectif est uniquement la desserte locale et la déviation des bourgs.

ADPQVV (Association du développement et de la protection de la qualité de vie à Vallet) : elle estime que les contraintes sont énormes et que le projet demanderait un regard plus large – et une concertation avec le Conseil général de Maine-et-Loire. Elle pense qu'il est presque

impossible de faire passer la route dans le périmètre sans faire de dégâts importants ou provoquer de grandes nuisances. Elle est opposée en revanche à des « bricolages » sur les routes existantes.

ADUR (Association de défense des usagers et riverains de la RD 763) : l'association, qui regroupe également des viticulteurs, est opposée au tracé ouest. Elle attend avec impatience ce projet routier.

ADVE (Association de défense des vallées est) : elle est opposée au tracé est et souhaite l'élargissement de l'aire d'étude vers le département voisin du Maine-et-Loire. Elle propose également que soit étudié l'aménagement sur place de l'itinéraire avec des contournements courts des bourgs.

ASIM (Association de sauvegarde des intérêts mouzillonnais) : elle propose, comme l'ADVE, l'aménagement sur place de l'itinéraire avec des contournements courts des bourgs.

OPITO (Opposition au projet incohérent de tracé ouest) : cette association souhaite un projet relevant de l'intérêt général. A ce titre, elle dénonce les fuseaux Ouest et ne comprend pas pourquoi de nouvelles recherches de tracé ont été faites sur l'aire d'étude élargie alors que les études avaient déjà mis en avant deux fuseaux. Elle souhaite que le Conseil général retienne le fuseau Est.

OTOV (Opposants au tracé ouest de Vallet) : l'association est contre tous les tracés Ouest.

VSN (Vallet sans nuisances) : cette association est favorable au projet et pense que c'est aux élus de choisir le tracé en fonction de l'intérêt général et afin de limiter au maximum les nuisances.

LES PERMANENCES DANS LES MAIRIES

Quatre permanences ont été organisées pendant la durée de l'exposition publique dans les mairies de Mouzillon, de Gorges, de La Boissière-du-Doré et de Vallet. Elles se sont déroulées en fin d'après-midi et en soirée pour les trois premières et le samedi matin pour la dernière, ces horaires larges ayant pour but de permettre à chacun de se déplacer à une permanence s'il le souhaitait.

Mouzillon : mercredi 2 septembre 2009 de 15h à 20h

Lors de cette permanence, trois catégories de personnes sont intervenues :

- Des habitants du bourg : ils valident les objectifs du projet et souhaitent une décision et une mise en œuvre rapide du projet pour soulager la circulation dans la traversée de l'agglomération de Mouzillon.

- Des membres de l'Association ASIM : ils souhaitent rappeler la position de leur association. Ils sont opposés à tous les fuseaux proposés par le Conseil général, ils sont convaincus que cette opération consiste à réaliser un contournement de Nantes et qu'elle n'est, par conséquent, pas utile pour le vignoble. Ces personnes ont, par ailleurs, rappelé qu'elles souhaitent l'étude par le Conseil général d'un projet à 2 voies comprenant des déviations courtes de Vallet et Mouzillon et réutilisant l'échangeur de « Bois Hérault ».
- Des habitants en dehors des bourgs : ils ont manifesté leurs inquiétudes par rapport au tracé des fuseaux proposés et aux impacts potentiels de ces derniers en terme de bruit.

Gorges : lundi 7 septembre 2009 de 15h à 20h

Pendant cette permanence, des représentants de l'Association ADUR étaient présents pour écouter les explications du représentant du Conseil général et rappeler leur position sur ce dossier.

Des viticulteurs gorgeois, exploitant des terres sur Gorges et sur le nord de la commune de Clisson, ont indiqué leur préférence pour le fuseau Est.

Plusieurs personnes habitant en dehors du bourg, dans des villages, sont venus s'informer, leur habitation se trouvant à proximité d'un des fuseaux proposés.

La Boissière-du-Doré : mercredi 9 septembre de 15h à 20h

Peu de personnes de la commune se sont déplacées. Ainsi, seuls quelques habitants du bourg sont venus pour vérifier les intentions du Conseil général et attester qu'il est nécessaire d'envisager une déviation de La Boissière-du-Doré.

En revanche, lors de cette permanence, plusieurs habitants de l'Est de La Remaudière et du Maine-et-Loire, touchés par l'ensemble des fuseaux convergeant vers la RD 116, ont manifesté leur inquiétude quant à la proximité de ces derniers par rapport aux habitations. S'ils ne sont pas opposés aux objectifs du projet, ils souhaitent toutefois que le Conseil général étudie la possibilité de décaler les tracés plus au sud car il leur semble que le projet aurait alors moins d'impact sur les exploitations agricoles et sur les habitations.

Vallet : samedi 12 septembre de 9h à 12h30

Cette permanence s'est caractérisée par une fréquentation importante de la population et une manifestation des représentants du collectif d'associations ASIM et ADVE.

L'ADVE qui avait invité la presse, a réaffirmé son opposition aux objectifs du projet et aux fuseaux proposés. Elle a également rappelé qu'elle souhaite l'étude de l'aménagement de la route actuelle en incluant des déviations courtes des bourgs de Vallet et de Mouzillon se raccordant sur l'échangeur de « Bois Hérault ».

De nombreuses personnes habitant hors du bourg se sont déplacées pour indiquer leur inquiétude, voire leur opposition, vis-à-vis de la proximité de certains fuseaux par rapport à leur habitation. Certaines souhaitaient visiblement aussi entendre le discours officiel du Conseil général en ce qui concerne les objectifs d'aménagement et les raisons des tracés proposés pour vérifier les informations communiquées par les différentes associations et au cours des discussions entre habitants.

Bilan des permanences

Cette démarche a montré, au regard des quatre permanences effectuées, qu'il était nécessaire que le Conseil général communique sur les objectifs du projet, sur son historique et sur la méthode employée pour déterminer des fuseaux.

Ces permanences ont, également, été l'occasion d'expliquer pourquoi le Conseil général étudie un projet aménageable à 2x2 voies et pourquoi la solution proposée de déviations courtes à 2 voies se rabattant sur l'échangeur de « Bois Hérault » n'est pas envisageable.

D'autre part, les permanences ont permis de relever, suivant les cas, une impatience à voir cette opération réalisée et des oppositions de principe au projet ou à l'un des fuseaux en fonction de sa proximité par rapport à l'habitation de la personne qui s'exprimait.

Enfin, à cette occasion, une information sur les études et procédures à venir après la décision envisagée en octobre 2009, ainsi que sur l'échéancier de mise en œuvre de cette opération (premiers travaux pas avant 8 à 12 ans) a également été communiquée.

La fréquentation et le dépassement systématique du cadre horaire fixé attestent, notamment, que cette démarche d'information et d'échange avec la population a été bien perçue par une majorité des habitants qui se sont exprimés.

ANALYSE DES REGISTRES D'EXPOSITION

Il n'a pas été effectué de comptage de la fréquentation des expositions. Mais le nombre d'observations apposées sur les registres ainsi que le nombre de personnes ayant participé aux permanences montrent un réel intérêt de la population pour le projet et une bonne mobilisation. 383 observations, dont 5 anonymes, ont été relevées sur les registres, ainsi que 15 signatures seules sans observation. A Vallet, deux registres, soit plus de 160 pages, ont été remplis. Les habitants de Mouzillon ont également beaucoup participé.

Par ailleurs il est intéressant de noter que de nombreuses personnes se sont exprimées en faveur du projet et de l'un ou l'autre tracé, alors que la mobilisation à propos d'un projet routier se fait habituellement contre les projets et leurs variantes.

Certaines observations émanent de personnes ou de groupes spécifiques :

Associations et groupes :

- **associations d'habitants** : les associations de riverains ACVU, ADVE, ASIM, ADUR, OPITO ont rappelé leur position sur les registres. L'association « Vivre et agir ensemble à La Chapelle-Heulin » a indiqué s'interroger sur l'utilité de créer une nouvelle route en 2x2 voies et propose l'étude d'un aménagement de la route actuelle avec contournement des bourgs.
- **associations de professionnels** : trois associations de vignerons ont exprimé leur avis sur les registres. Les associations de vignerons de Gorges et du Cru Gorgeois sont opposées aux tracés Ouest et lui préfèrent un tracé Est amélioré afin de protéger au mieux les clos de vignes. L'Association communale des vignerons de Clisson/Gétigné s'oppose au passage du projet sur la commune et souhaite un aménagement de la voie actuelle avec contournement par l'ouest de Mouzillon et Vallet.
- **groupes politiques** : le Comité local de soutien à Europe Ecologie et le groupe local des Verts de Sèvre et Maine ont fait des remarques. Ils s'opposent au projet de 2x2 voies qui répond selon eux à une politique du "tout routier" afin de favoriser le développement économique. Ils proposent d'investir dans les transports collectifs et de limiter la consommation de surfaces en réaménageant la route existante avec sécurisation des points accidentogènes et contournement des agglomérations. Certains élus se sont aussi exprimés sur les registres.

Professionnels :

Plusieurs viticulteurs ont fait des observations (en dehors des associations ci-dessus). Ils craignent la perte de leur activité ou de leur exploitation viticole, ou font référence à des activités liées telles les chambres d'hôtes.

De manière générale, les personnes formulant des observations dans les registres n'ont que très rarement indiqué leur profession (apparaissent seulement un professionnel laitier, un commerçant et un chef d'entreprise).

Nombre de remarques pour chaque commune :

COMMUNE DE RESIDENCE	OBSERVATIONS PAR REGISTRE	SIGNATURES PAR REGISTRE
LA REMAUDIERE	1	1
CLISSON	12	11
LA REGRIPIERE	3	3
GORGES	13	28
LE LANDREAU	12	14
LA BOISSIERE DU DORE	5	7
LA CHAPELLE HEULIN	27	35
LE PALLET	24	27
MOUZILLON	39	45
VALLET	247	313
TOTAL	383	484

Certaines personnes peuvent avoir écrit dans plusieurs registres et leur observation a donc pu être comptée plusieurs fois. Ces chiffres donnent ainsi uniquement un ordre de grandeur.

CONTENU DES AVIS ET REMARQUES

Ci-après le nombre d'avis exprimés et les principaux arguments évoqués pour le projet en tant que tel, pour la variante Est ou pour les variantes Ouest sont repris. Dans la plupart des observations, « Ouest » est évoqué sans distinguer Grand Ouest et Ouest Rapproché.

383 observations ont été émises sur les registres pendant l'exposition publique :

Projet de 2x2 voies	Pour	Contre
Nombre d'avis et pourcentage sur le nombre total des observations	286 avis (75% du total des observations) ne remettent pas en cause l'utilité du projet, dont 84 qui se déclarent favorables à au moins l'un des fuseaux.	97 (25% du total des observations) sont contre le projet de 2x2 voies (quel que soit le fuseau).
Principaux arguments évoqués	Nuisances actuelles insupportables pour les habitants des bourgs traversés dont Mouzillon. Nécessité d'améliorer la connexion avec l'autoroute A 11. Nécessité de faire évoluer l'offre routière en lien avec l'urbanisation croissante du secteur.	La RN 249 induit déjà des nuisances sur la zone. Coût élevé du projet. Mieux vaut favoriser le développement des transports collectifs. 2x2 voies non nécessaire, mieux vaut privilégier un aménagement sur place avec contournement des bourgs.

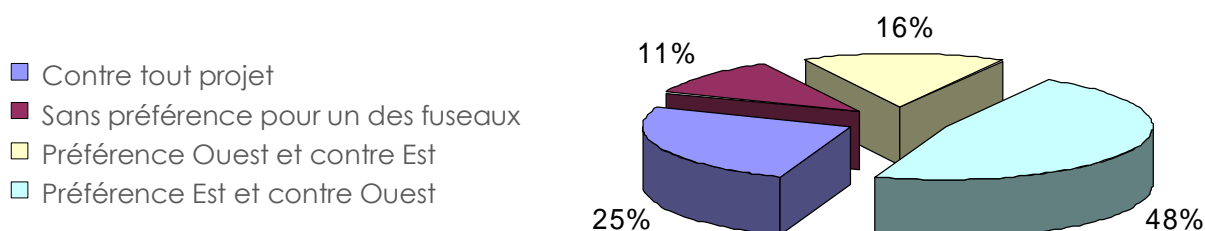
Parmi les 286 observations qui ne remettent pas en cause l'utilité du projet :

Tracé Est	Pour	Contre
Nombre d'avis et pourcentage par rapport aux 286 observations émises	68 (24%) sont pour le tracé Est.	54 (19%) sont spécifiquement contre le tracé Est.
Principaux arguments évoqués	L'analyse fait ressortir ce tracé comme le moins impactant : longueur plus faible, coût moins élevé, moins de nuisances pour les riverains.	Moins bonne desserte des pôles urbains et des zones d'activités. Sera utile au Maine-et-Loire. Porte atteinte à l'environnement et au vignoble.

Parmi les 286 observations qui ne remettent pas en cause l'utilité du projet :

Tracés Ouest	Pour	Contre
Nombre d'avis et pourcentage par rapport aux 286 observations émises	18 (6%) sont pour l'Ouest Rapproché dont 9 (3%) sont aussi en faveur des variantes Grand Ouest (1 à 6).	160 avis (56%) sont contre un ou plusieurs des tracés Ouest.
Principaux arguments évoqués	Réduction des nuisances actuelles dans Mouzillon. Déplacements vers Nantes facilités car meilleur accès à la RN 249. Bonne desserte locale des zones d'activités (Ouest Rapproché).	Fort impact sur l'habitat et fort impact viticole. Coût élevé. Coupures nombreuses entre bourg et villages. Nuisances sonores apportées par les vents dominants pour de nombreuses habitations situées à l'Est des fuseaux Ouest.

Sur la totalité des avis émis, on peut globaliser la répartition des avis comme suit :



SUGGESTIONS DE TRACES :

L'aménagement sur place de la route actuelle avec contournement des bourgs et création de créneaux de dépassement est exprimé dans 39 avis (10% des observations) qui sont en faveur d'un tel aménagement. Les auteurs comprennent l'intérêt d'améliorer la route actuelle mais ne voient pas l'utilité d'un projet à 2x2 voies, qui serait, de plus, consommateur de foncier de manière importante et dégraderait l'environnement actuel.

Autres principales suggestions exprimées :

- dans l'attente de la réalisation de la liaison structurante, faire des aménagements comme le doublement de certaines portions et la pré-sécurisation des carrefours ;
- étudier des solutions Grand Est sur le territoire du Maine-et-Loire afin d'éviter le vignoble ;

- si le fuseau Est est retenu, aménager la RD 108, l'élargir et améliorer ses équipements.

AUTRES REMARQUES PRINCIPALEMENT EVOQUEES :

- projet routier en contradiction avec les évolutions et politiques actuelles, notamment en faveur de la protection de l'environnement et de la réduction des gaz à effet de serre, d'autant plus que la place de l'automobile sera sûrement fort différente dans 25 ans. Il vaut mieux favoriser les transports collectifs et les autres modes de déplacement, ou même le covoiturage, au lieu d'investir dans une nouvelle infrastructure routière.
- inquiétudes des riverains et rejet du projet pour les personnes qui subissent déjà les nuisances de la RN 249 ou qui se sont installées dans l'aire d'étude à la recherche de tranquillité.
- coût des raccordements et des voies de desserte des zones d'activités non inclus dans l'estimation.
- remarques sur le processus de concertation en lui même : analyse multicritère et exposition de qualité, réception trop tardive des invitations.

CONCLUSIONS CONCERNANT L'ANALYSE DES REGISTRES DE L'EXPOSITION PUBLIQUE :

- le tracé Est fait l'objet du plus grand nombre d'avis favorables en raison d'un coût moins élevé et du moins grand nombre de riverains impactés.
- plusieurs personnes espèrent que le Conseil général sera raisonnable, choisira un tracé d'intérêt général et écartera les tracés Ouest.
- l'argument le plus fréquent pour le tracé Ouest est l'amélioration de la desserte des zones économiques actuelles.
- la solution d'aménagement sur place avec contournement des bourgs comme compromis entre l'atteinte des objectifs et la réduction des nuisances et du coût est souvent évoquée.
- la contradiction apparente entre des politiques en faveur de l'environnement et la construction de nouvelles routes est mise en avant.
- un quart des personnes se sont exprimées contre tout projet, souvent en précisant leur choix de vivre au calme, à la campagne, dans un environnement agréable.

SITE INTERNET

Depuis sa mise en place en juin 2009, plus de 1600 visiteurs ont consulté les informations du projet sur les pages dédiées du site Internet départemental. Ces pages ont été visionnées en moyenne par 16 visiteurs par jour du 17 juin au 23 août 2009 et par 25 visiteurs par jour durant l'exposition publique (24 août au 14 septembre 2009), avec une régularité des visites sans pic particulier. Cette fréquentation est assez importante et supérieure aux moyennes habituellement constatées sur d'autres pages du site Internet départemental.

COURRIELS REÇUS CONCERNANT LE PROJET

Le Conseil général a reçu 17 courriers électroniques concernant le projet, cette possibilité étant offerte à partir du site internet départemental depuis le mois de juin 2009. Un courrier de particulier a également été reçu pendant cette période. La plupart de ces courriers ont pour objet des demandes de précisions. Certains évoquent la préférence pour un fuseau avec des justifications similaires à celles des observations portées sur les registres au cours de l'exposition publique.

REPONSES AUX PRINCIPALES QUESTIONS

Des questions ont été émises au cours des réunions, dans les registres ou lors des permanences organisées au cours de l'exposition publique.

Le Conseil général a répondu en séance, dans la plaquette, par courrier ou par courriel, aux principales questions posées. Les plus récurrentes sont rappelées ci-après.

POURQUOI UN PROJET A 2X2 VOIES ?

Le projet de liaison entre Ancenis et Saint-Philbert-de-Grand-Lieu s'inscrit dans une politique départementale de déplacement qui vise à diversifier au mieux les modes de transport : transports collectifs (train, bus), covoiturage et deux roues.

Ce projet de liaison, inscrit au Schéma Routier du Département, approuvé le 21 mars 2006, a pour objectif de mieux relier les pôles urbains de Loire-Atlantique et notamment de prendre en charge le trafic de transit local et d'échanges avec les départements limitrophes.

Le tracé qui sera envisagé doit donc permettre la faisabilité d'un aménagement à terme en 2x2 voies **afin d'obtenir un niveau de service adapté en terme de sécurité routière et de fluidité si l'évolution du niveau de trafic venait, à l'avenir, à justifier celui-ci.**

Une solution limitée à 2x1 voies, comportant éventuellement des créneaux de dépassement mais non aménageable à 2x2 voies, nécessiterait, à terme, si le trafic routier le justifiait, la réalisation d'une autre voie de liaison remplissant les mêmes objectifs.

Afin d'éviter la réalisation d'une autre voirie dans le futur, et donc de limiter la consommation des espaces agricoles notamment, il paraît prudent que la faisabilité d'un aménagement de cette liaison à 2x2 voies soit assurée.

POURQUOI UN AMENAGEMENT DE LA ROUTE ACTUELLE ET LA REALISATION DE DEVIATIONS COURTES DES BOURGS NE SUFFIRAIENT-ILS PAS ?

Le réaménagement sur place de l'itinéraire actuel (RD 763) et le retraitement de l'échangeur du « Bois Hérault » ne sont pas compatibles avec les objectifs d'aménagement de la liaison structurante qui consistent à permettre un aménagement futur à 2x2 voies si l'évolution du trafic le justifie.

En effet, **l'échangeur du « Bois Hérault »**, déjà saturé par la circulation à certaines heures de la journée, touche la zone urbaine de Vallet et ce dernier **ne peut pas être reconfiguré pour assurer l'intersection de la future liaison à 2x2 voies avec la route de Cholet (RN 249)**. L'espace disponible n'est pas suffisant pour envisager la suppression des carrefours giratoires et la réalisation d'un échangeur avec des bretelles permettant tous les mouvements des automobilistes entre les deux routes à 4 voies.

Par ailleurs, l'aménagement de la RD 763 actuelle nécessiterait, outre la déviation des lieux-dits situés sur l'axe routier à l'écart des agglomérations, la déviation des bourgs de La Boissière du Doré, de Vallet et de Mouzillon.

Dans ce cadre, le contournement court de Vallet qui se raccorderait sur l'échangeur du « Bois Hérault » a été étudié seulement à 2 voies. Son tracé et son principe d'échanges ne sont pas compatibles avec l'aménagement futur à 2x2 voies d'une liaison structurante entre Clisson et le Maine-et-Loire.

Quant à la déviation de Mouzillon, un tracé ancien, datant des années 80, avait effectivement été reporté en emplacement réservé dans les documents d'urbanisme.

Toutefois, son principe est à présent irréaliste pour plusieurs raisons :

- il n'est pas aménageable à 2x2 voies,
- l'emplacement du tracé est désormais occupé par un certain nombre d'habitations,
- il se raccorderait, comme le contournement court de Vallet, sur l'échangeur du « Bois Hérault » impossible à réaménager pour gérer l'intersection entre deux routes à 4 voies.

D'autre part, si on observe la carte de synthèse des enjeux et des contraintes constituée au premier semestre 2009, on constate que les fuseaux Ouest Rapproché et Est constituent les options de déviations de Vallet et de Mouzillon les plus proches du bourg et des axes routiers existants pour positionner cette liaison structurante. Le fuseau Ouest Rapproché passe, dans sa partie sud, au plus près de la RD 763 et des villages existants et, dans sa partie nord à proximité des zones urbanisées de Vallet. Quant au fuseau Est, dans sa partie sud, il évite de couper les villages du bourg de Mouzillon et, dans la partie nord, il est positionné en majorité sur le tracé de la RD 116 vers le Maine-et-Loire.

En conclusion, l'aménagement de la route actuelle et la réalisation de déviations dites « courtes » des bourgs de Mouzillon et de Vallet ne seraient pas compatibles avec les objectifs fixés. Les options d'aménagement proposées à la concertation s'appuient au maximum sur le réseau routier existant pour la définition du tracé de cette liaison structurante.

POURQUOI AVOIR ABANDONNE DES TRACES GRAND EST, PAR LE MAINE-ET-LOIRE ?

L'aire d'étude actuelle est située entièrement sur le département de Loire-Atlantique. Elle ne sera pas agrandie côté Est. D'une part, un tracé dans le Maine-et-Loire ne permettrait pas une desserte correcte des communes de Vallet et de Mouzillon. D'autre part, une liaison dans le Maine-et-Loire, éloignée de Vallet et de Mouzillon, serait peu attractive et induirait le maintien d'un important trafic de transit dans les bourgs de Mouzillon et de Vallet.

En outre, le Département du Maine-et-Loire a affirmé à plusieurs reprises son opposition à voir réaliser cette voie nouvelle sur son territoire en parallèle de la liaison prévue entre Cholet, Beaupréau et Ancenis.

Enfin, le Maine-et-Loire a rappelé que des fuseaux « Grand Est », sur son territoire, viendraient également perturber fortement les zones agricoles et viticoles de Tillières et Saint-Crespin ainsi que l'habitat diffus dans ce secteur.

CONCLUSIONS

La concertation sur le projet routier entre Clisson – Vallet et le Maine-et-Loire, qui constitue un maillon de l'itinéraire Ancenis – Saint-Philbert-de-Grand-Lieu, a commencé en 2001. Débutée principalement avec les élus locaux, elle s'est ouverte progressivement aux associations et au grand public. La dernière phase qui a eu lieu d'avril à septembre 2009 a permis à la population d'être informée largement, via la mise en ligne de documents sur le site Internet du Conseil général et la mise en place d'une exposition pendant 3 semaines sur les dix mairies de la zone d'étude.

L'importante fréquentation constatée avec plus de 1600 visiteurs de la page Internet dédiée de juin à septembre 2009 et la présence de nombreux habitants lors des permanences de l'exposition attestent du succès et de l'intérêt de cette démarche d'information et d'échange avec la population.

Celle-ci a pu s'exprimer, par courriel à partir du site Internet, ou en inscrivant des observations et remarques dans les registres d'exposition. Plus de 400 avis ont été recensés et analysés. Les 3/4 de ces avis ne remettent pas en cause l'utilité du projet. Parmi ces derniers, 24 % se sont prononcés en faveur du fuseau Est, en raison d'un coût moins élevé et du moins grand nombre de riverains impactés, et 56% contre un ou plusieurs des tracés Ouest. Le souhait d'étudier la solution d'un aménagement sur place de la route actuelle avec contournement des bourgs au lieu d'un projet de 2x2 voies est exprimé dans 10% du total des observations. La contradiction apparente entre des politiques en faveur de l'environnement et la construction de nouvelles routes est mise en avant dans certaines remarques.

L'Etat confirme la possibilité d'un nouvel échangeur avec la RN 249 si le fuseau Est est choisi. Les communes, Communautés de communes, et chambres consulaires sont globalement favorables au projet de liaison à 2x2 voies, notamment dans un objectif de développement économique local. Elles insistent cependant sur la nécessité de limiter les impacts du projet sur l'environnement et sur les activités agricoles et viticoles. Les structures représentatives de la viticulture émettent un avis défavorable sur les tracés proposés en raison de leur impact fort sur le vignoble AOC Muscadet Sèvre et Maine et sollicitent une consultation du Ministre chargé de l'agriculture au titre de l'article L643-4 du Code rural.

Au regard de l'analyse multicritère, des divers avis émis au cours de la concertation et des politiques affichées par le Conseil général, le fuseau Est apparaît, au terme de cette démarche, comme le meilleur compromis en terme d'intérêt général.

Une synthèse du présent bilan de concertation sera envoyée aux habitants de la zone d'étude.

ROUTE ANCENIS-CLISSON. Le Conseil général adoptera un tracé en octobre prochain

Six fuseaux de plus à l'ouest

Élus et assos ont jusqu'au 1^{er} juillet pour étudier les tracés potentiels. La population sera aussi concertée.

Il y a six. Six nouveaux fuseaux susceptibles d'accueillir, d'ici 6 à 10 ans, la future liaison routière structurante reliant Ancenis à Clisson. Ces nouvelles options passent toutes dans le grand ouest de Vallet. Là où les élus locaux souhaitent que le conseil général de Loire-Atlantique élargisse ses études. Ils ont maintenant quinze jours pour se pencher sur ces nouveaux fuseaux et les deux tracés « historiques » : le fuseau Est et le fuseau Ouest. À eux de les analyser, de les comparer, avant de faire part de leurs remarques au Conseil général, lors d'une nouvelle rencontre le 1^{er} juillet. Les associations de riverains ont la même mission et le même rendez-vous.

Concertation élargie

Après, la concertation sur le dossier deviendra plus large, à la demande de la Commission nationale du débat public. « L'objectif est d'y intégrer l'ensemble de la population », explique Bernard Deniaud, vice-président du Département en charge des voies de communication. Une plaquette d'information grand public sera



Plus les axes existants sont contraignants (comme ici à Mouzillon) et plus les automobilistes utiliseront la future liaison structurante

éditée à la mi-août puis distribuée dans les boîtes aux lettres des foyers concernés. Une exposition présentera les enjeux du projet et les propositions de tracés, du 24 août au 14 septembre, dans les mairies. « Des permanences du Conseil général et des registres permettront à chacun de s'exprimer », ajoute Bernard Deniaud. Même chose sur le site du Département où les internautes retrouveront, dès demain, les documents et les études.

Castel « déconnecté »

Ils y découvriront les six nouveaux fuseaux et leurs contraintes. « Sensiblement les mêmes », selon les services du Conseil général. « Déconnecté de la problématique de la desserte Castel », le plus occidental se raccroche à la voie express Nantes-Cholet au niveau de la Blanchetière à Vallet. Puis, comme ses cinq déclinaisons plus à l'est, il serpente à travers le bâti existant pour aboutir sur le

contournement de Clisson, au sud du Fief Bignon. C'est le plus long : 22,6 km. Mais aussi le plus coûteux : 177 millions d'euros. En comparai-

Bernard Deniaud : « On ne cédera pas à la pression. C'est trop important »

son, le tracé Est et ses 17 km ne représentent « que » 123 millions d'euros. De quoi faire pencher la balance ? « C'est un élément de la comparaison. Mais ce n'est pas le seul, remarque Bernard Deniaud. L'intérêt de chaque variante dépend de l'importance que l'on donne à chaque critère d'évaluation ».

Compromis

Alors que veut-on ? Une route captant le plus de circulation de transit possible ? Désorganisant le moins de riverains ? Desservant plus finement les communes traversées ? Un compromis de tout cela en quelque sorte. Pas

facile à trouver... Toujours est-il que le Conseil général finira par trancher. « On ne cédera pas à la pression. Cette route est trop importante pour l'organisation du territoire et la sécurité de la traversée de Mouzillon, Vallet et la Boissière ». Le Département adoptera un fuseau en octobre. ■

La réaction d'associations

Opito. « L'étude démontre qu'un tracé grand ouest coûterait 50 millions d'euros de plus qu'un tracé est. Il impacterait cent maisons supplémentaires et toucherait 30 à 40 % de territoire linéaire en plus. Avec ces chiffres sous les yeux, les élus vont pouvoir se rendre compte de l'incohérence de construire une route à l'ouest de Vallet. Le seul avantage à passer par l'ouest, c'est de capter plus de circulation (Ndlr : 25 000 véhicules par jour en 2025 au sud de la route Nantes-Cholet contre 11 500 pour la variante à l'est) mais cet argument ne tiendra pas car on doit garder un trafic résiduel pour faire vivre les commerces des bourgs, les exploitations viticoles... »

ADVE. « La nécessité d'un tel projet ne paraît toujours pas acquise. À l'est comme à l'ouest, les contraintes, notamment en terme d'habitat, sont bien trop importantes pour imposer une route. Sous prétexte d'améliorer la circulation du périph nantais et de soulager la traversée des bourgs, on va casser le cadre de vie de ruraux. Sur le papier, l'est paraît plus favorable à l'implantation. Le tracé est plus court, il est donc logique qu'il touche moins de maisons mais de nombreux sites classés seront traversés et trois viaducs nécessaires. Sans compter les terres viticoles. Il faudra convaincre l'INAO. S'il refuse, bien sûr, le ministère peut prendre une dérogation. Sauf que jusqu'ici, il n'a jamais cédé à l'institut. »

REPÈRES

12 000

Le nombre de véhicules par jour aujourd'hui entre Mouzillon et Clisson dont 1 000 camions, « essentiellement un trafic local ».

89 000

Le nombre de véhicules par jour évalué en 2025 sur le pont de Bellevue sans la liaison structurante. Avec ce chiffre tombe à 87 500. « La différence est minime ». La preuve, selon Bernard Deniaud, que la structurante n'est pas faite pour désengorger le périphérique nantais.

En bref

• Axe Ancenis-Clisson : élus et associations invités au Département

Alors que les associations se font de plus en plus entendre, le conseil général de Loire-Atlantique a décidé de "poursuivre la concertation autour du projet de liaison routière entre Vallet et Clisson". Mercredi 17 juin, il a réuni les élus concernés et les associations mobilisées pour leur présenter plusieurs principes de tracés. Les élus et associations vont disposer d'une quinzaine de jours avant d'exprimer leur position, à l'occasion d'une nouvelle réunion qui aura lieu début juillet. Au-delà, c'est tout le grand public concerné par le projet qui sera invité à participer à la concertation au retour de l'été. Le conseil général compte prendre sa décision quand à l'itinéraire définitif, au cours du mois d'octobre.

Route Ancenis-Clisson: exposition dans les mairies

Pour informer et répondre aux nombreuses questions posées autour du projet de liaison routière entre Clisson, Vallet et le département du Maine-et-Loire, le conseil général de Loire-Atlantique organise une exposition dans les communes concernées. Elle est visible jusqu'au lundi 14 septembre aux heures d'ouverture des mairies de La Boissière-du-Doré, La Chapelle-Heulin, Clisson, Gorges, Le

Landreau, Mouzillon, Le Pallet, La Regrippière, La Remaudière et Vallet.

Un registre est à la disposition du public. Un technicien de la Direction des infrastructures tient une permanence durant le mois de septembre dans les mairies de Mouzillon, mercredi 2, de 15 h à 20 h ; Gorges, lundi 7, de 15 h à 20 h ; La Boissière-du-Doré, mercredi 9 de 15 h à 20 h ; Vallet, samedi 12, de 9 h à 12 h 30.

PRESSE OCEAN, 24/08/2009 :

ROUTE. Le Conseil général se positionnera en octobre sur un tracé Ancenis-Clisson

Dans la dernière ligne droite

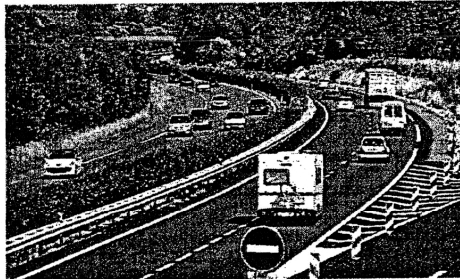
La concertation autour du projet routier prend un tournant avec l'ouverture d'une expo publique aujourd'hui.

Le dossier a déjà fait couler beaucoup d'encre, animer moult débats et délier les langues. C'est loin d'être encore fini. Véritable serpent de mer, le projet de liaison structurante reliant Saint-Philbert-de-Grand-Lieu à Ancenis entre dans une nouvelle pha-

La population invitée à se « saisir du projet » et « se forger une opinion »

se cette semaine. Le Conseil général lance une exposition publique concernant les enjeux de ce futur axe routier

dont le tronçon situé entre Clisson et Ancenis tarde à se dessiner. Pour rappel, huit fuseaux (sept passant à l'ouest du bourg de Vallet et un à l'est) sont susceptibles de recevoir la fameuse 2x2 voies. Le Département en retiendra un au mois d'octobre. D'ici là, il invite la population à se « saisir du projet », à « se forger une opinion », à « exprimer ses remarques » tout en ne perdant pas de vue le « souci d'intérêt général par-delà les contraintes que représente une nouvelle route ». L'objectif de la consultation est « d'informer et répondre aux nombreuses questions posées : Pourquoi ne pas se limiter à un aménagement de la route actuelle (RD 763) ? Et pourquoi un itinéraire à 2x2 voies ? Comment ont été définis les tracés proposés ? Quels sont



La future liaison structurante crociera l'actuelle route de Cholet.

les enjeux environnementaux et sont-ils tous pris en compte ? » Plaquettes informatives et plans sont ainsi visibles* jusqu'au 14 septembre dans les dix mairies directement concernées : La Boissière-du-Doré, La Chapelle-Heulin, Clisson, Gorges, Le Landreau, Mouzillon, Le Pallet, La Regrippière, La Remaudière et

Vallet. Des registres seront mis à disposition du public et des techniciens du Conseil général tiendront également une série de permanences : à Mouzillon, mercredi 2 septembre de 15 h à 20 h ; à Gorges, lundi 7 septembre de 15 h à 20 h ; à La Boissière-du-Doré, mercredi 9 septembre de 15 h à 20 h ; à Vallet, sa-

medi 12 septembre de 9 h à 12 h 30. À l'issue de cette consultation, « le Conseil général prendra ses responsabilités, mais il vous appartient de nous aider dans cette étape cruciale », incite Bernard Deniaud, vice-président du Département en charge des routes. Une déclaration qui fait doucement sourire les responsables du collectif contre le contournement sud-est de Nantes pour qui la « concertation du public orchestrée par le Conseil général se résume à une opération marketing ». Le collectif mène d'ailleurs sa propre campagne de communication : il doit tenir une nouvelle réunion publique fin septembre. ■

*Les documents sont aussi disponibles sur le site Internet : www.cg44.fr

Axe Ancenis-Clisson : les habitants donnent de la "voie"

La concertation sur la liaison Clisson-Vallet-Ancenis se termine le 14 septembre. La population concernée s'est-elle manifestée ? Et de quelle manière ? L'Hebdo s'est rendu dans les mairies où le conseil général organisait des permanences.

Plus que quatre jours. Et la concertation sur la liaison Clisson-Vallet-Ancenis ouverte à la population sera terminée. Les habitants ont en effet jusqu'au 14 septembre pour consigner leurs remarques sur le projet structurant. Et plus que le samedi 12 septembre de 9 h à 12 h 30 pour rencontrer en mairie de Vallet un technicien de la direction des infrastructures du conseil général. Cette dernière permanence s'annonce chargée. Vallet est la commune où il y a le plus d'opposants au projet.

Cette phase de concertation, la population s'en est-elle emparée ? Et si oui, quelle est sa position sur la question ? Une consultation des recueils et un point sur les deux jours de permanence ont permis de dresser plusieurs constats.

• Quel bilan ?

Lundi soir, à la mairie de Gorges, la deuxième permanence tire à sa fin. Les bilans des deux après-midi sont plutôt positifs. "Il y a eu un fil continu de personnes. Signe que la population porte de l'intérêt sur les questions d'aménagement de son territoire", confirme Laurent Renou, le technicien du

Département. Qu'ils soient pour ou contre, le dispositif a permis de répondre aux questions des habitants, de préciser le projet.

Sur les recueils comme sur le site du conseil général, le constat est plus partagé. Au Pallet, seulement deux personnes ont noirci les pages. Contre des dizaines à Vallet. A La Remaudière et à La Boissière-du-Doré, personne n'avait fait usage du registre en début de semaine.

Sur le site du conseil général, même absence de mobilisation. Seulement huit personnes ont adressé un courriel. En fait, il semble que les gens privés de parole par les associations attendaient de passer dans les permanences pour s'exprimer.

• Craintes et questions ?

Les plus récurrentes portent naturellement sur les risques de nuisances sonores, sur la destination de la future route et sur la disproportion entre le nombre de tracés passant à l'ouest (7) et le seul tracé passant à l'est. Quant à Castel et l'aéroport, il semble que la cause soit entendue. Très peu de personnes laissent sous-entendre que la future liaison est faite pour desservir ces deux entités. Idem pour Nantes. La concertation a permis de dire et redire que la vocation de la route est locale. Et non "qu'elle servira aux Nantais".

L'autre inquiétude porte sur le trafic et sur le fait que l'analyse multicritères montre qu'il y a deux fois plus de trafic sur le tracé Ouest rapproché. Sur cette question, le conseil général se veut aussi rassurant. Le trafic n'est qu'un des éléments parmi tant d'autres. Il aura à prendre sa décision au regard de l'étude, de la phase

de concertation, et de toutes les politiques départementales. Que ce soit notamment en matière de territoire, de déplacement ou d'environnement.

• Pour ou contre ?

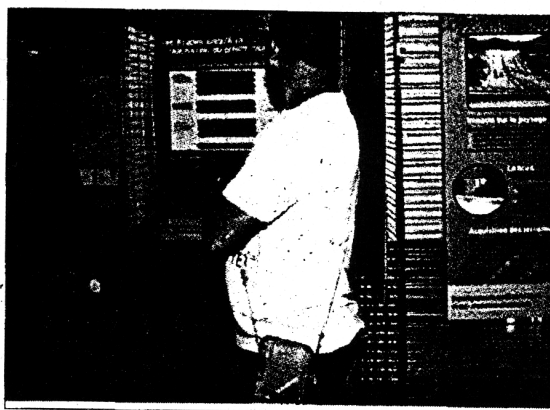
Dans les recueils, la part des personnes qui ne veulent pas de la route ou qui disent qu'il ne faut rien faire est très minoritaire. A peine 5 % des avis recueillis. Preuve que la nécessité du projet fait son chemin dans l'opinion. En majorité, les gens semblent favorables à la route. A condition qu'elle ne passe pas près de chez eux.

La plupart des personnes se prononcent en faveur d'un tracé. Les avis penchent très nettement à l'est. Plus court donc moins coûteux, plus éloigné des habitations, préservant l'environnement, le tracé présente pour les habitants "le moins d'inconvénients." La concertation a permis aussi à des habitants qu'on n'entendait pas ou peu de prendre la parole. Exemple à Mouzillon. Un habitant souligne l'importance du projet. "Le bourg de Mouzillon est en train de mourir. C'est le plus traversé de Loire-Atlan-

tique. Cela fait vingt ans que cela traîne. On a suffisamment écouté les associations." Des associations qui ont également profité de la concertation pour rappeler leurs positions.

• Et après ?

La concertation se termine le 14 septembre. Les services techniques du conseil général ont jusqu'à la fin septembre pour rendre leur copie. Le choix d'un tracé par le conseil général est attendu les 19 ou 20 octobre. Jours de l'assemblée départementale. Problème, le Département attend toujours deux réponses de la part de l'Etat. La première porte sur les possibilités de raccordement avec un échangeur au niveau de la RN 249. La seconde, posée au ministère de l'Agriculture, concerne l'incidence sur l'aire AOC. Le Département peut-il prendre sa décision en l'absence d'avis de l'Etat ? Oui. Au risque de la fragiliser. A cinq semaines de l'assemblée, le conseil général fait donc le forcing auprès de la préfecture pour que l'Etat prenne position.



Le projet affiché dans les mairies suscite de l'intérêt.

Dans les recueils, les avis penchent à l'est

Quel est l'avis de la population sur le projet de route ? Pour le savoir, la rédaction a épluché les recueils, documents publics, mis à disposition dans les mairies et a décidé, sous couvert d'anonymat, de les publier. Morceaux choisis.

• "Le tracé Ouest rapproché me semble intéressant économiquement pour assurer la desserte des points commerciaux."

• "Que nos élus sachent prendre des décisions. C'est leur rôle. Mouzillon s'éteint, devient un véritable cauchemar pour les habitants."

• "Non à tous les tracés Ouest. Nous avons déjà la voie express 249 Nantes-Chollet à 100 m de chez nous et en plus, on nous fait un tracé Ouest n° 1 qui passe sur notre maison. Cela suffit. C'est inconcevable."

• "Opposition totale au projet Ouest. Particulièrement au tracé n° 1, où notre maison et dépendances seraient détruites. Le tracé passerait à 100 m de notre domaine viticole de maison de maître, reconnu au patrimoine régional au passé élogieux."

• "N'oublions pas que nous ne sommes pas propriétaire de la terre, nous l'empruntons seulement à nos enfants."

• "Le tracé Ouest sera beaucoup plus fréquenté que le tracé Est. Destruction de bon clos classés AOC. Une simple déviation sur Mouzillon suffirait."

• "Oui au tracé Est. La 2 x 2 voies ne désenclavera pas le bourg de Mouzillon. La route ne desservira aucun pôle économique."

• "L'implantation d'une 2 x 2 voies à l'ouest ne peut pas être retenue. Elle toucherait des zones très urba-

nisées et de nombreux hameaux. Elle détruirait les corridors écologiques et représenterait un surcoût de 54 millions d'euros."

• "Depuis presque 30 ans, nous supportons les bruits et les inconvénients de la voie express Nantes-Chollet 249. Cela suffit. Notre désir, c'est de conserver notre cadre de vie. Nous souhaitons que la décision du bon sens sera prise, en annulant le tracé Ouest n° 1."

• "Espérons que nos élus fassent le meilleur choix qui consiste à envisager des moyens du futur, qui restent peut-être à inventer, plutôt que de céder à la facilité du tout voiture."

• "A nous les nuisances sonores, la pollution de l'air, etc. Mais nous sommes tous de même trop excentrés pour bénéficier d'une aide pour nos eaux usées."

• "Je suis opposé à tous les tracés Ouest qui touchent beaucoup plus l'environnement et les habitations que le tracé Est. Je ne peux rester indifférent à la destruction de notre environnement et de notre patrimoine."

• "Habitant Bonne-Fontaine depuis 35 ans et appréciant la quiétude de ce village, je ne peux imaginer que quatre voies passent tout près de mon habitation. Je désire avant tout conserver mon cadre de vie."

• "Ce projet me semble pharaonique et peu en adéquation avec les soucis environnementaux. Continuons à développer les transports en commun, optons pour le ferroutage."

• "Depuis 20 ans, le bourg de Mouzillon meurt doucement par cette traversée délétère. Messieurs les élus, passez à l'est ou à l'ouest, mais passez en dehors du bourg."

• "A-t-on 54 millions d'euros à gaspiller?"

• "Les projets Ouest ne sont pas en accord avec les pensées actuelles: coût trop élevé, nuisances environnementales, des zones urbanisées plus nombreuses à l'ouest qu'à l'est. Le développement économique est nécessaire mais pas au détriment de la qualité de vie et au respect de la nature."

• "Les dimensions sociales et économiques ne sont pas favorisées ainsi que les critères hommes et terre. Ce projet à l'ouest ne s'inscrit pas dans le cadre du développement durable, alors que la région des Pays-de-la-Loire vient de mettre en place son Agenda 21."

• "Les bourgs de Mouzillon, Vallet et La Boissière-du-Doré saturent. Il est temps de se décider."

• "Il faut aussi penser à tous les jeunes ménages qui se sont installés dans les dernières années du côté ouest en pensant éviter les nuisances de la route. Ces gens ont de jeunes enfants qui devront subir des pollutions et nuisances sonores."

• "Les projets à l'ouest sont intenable. Ils défient toute logique, la carte en main et ils sont terriblement démolisseurs d'exploitations. Impensable que les élus et la Région ne les écartent pas."

• "La priorité est de dévier La Boissière-du-Doré, Vallet

et Mouzillon avant de penser à toute réalisation de 2x2 voies et pas dans 15 ans!"

• "Si un tracé Ouest est choisi, il faudra expliquer sur quel critère. Le bon sens et la logique ne peuvent envisager un tracé Ouest. Il est bien évident que cette 4 voies doit passer quelque part mais pas au détriment des causes défendues par vos propres arguments!"

• "A l'heure de la croissance verte, il semble incohérent de choisir un parcours plus long de 7 km passant par l'Ouest, avec les conséquences en dégagement de CO2 par les 40000 véhicules par jour qui l'emprunteront. Bien que n'habitait pas dans la région, je me sens très concernée car mes enfants y passent une bonne partie de leurs vacances."

• "Aujourd'hui, on nous parle d'environnement et de protection de la nature. Je m'aperçois que l'on agit en sens contraire."

• "Nous préconisons d'utiliser les voies existantes, avec des contournements de bourgs. Cela coûterait moins cher. Les nuisances et les habitations seraient moindres."

• "On nous cache la vérité depuis le début alors que l'on parle de collaboration avec les associations. C'est faux."

• "Cette voie passant soit du côté est ou ouest cause des nuisances et une perte de valeur des habitations pour la vente. Il me semble indispensable de baisser les impôts locaux et fonciers pour les propriétaires qui auront un préjudice de perte de la valeur de leurs habitations."

• "A l'aire du covoiturage, des futures taxes carbone, de la gestion de l'économie industrielle, comment peut-on privilégier un axe routier sur la vallée est qui est un non-sens. Sans parler de la dégradation complète du paysage vallonné de l'est."

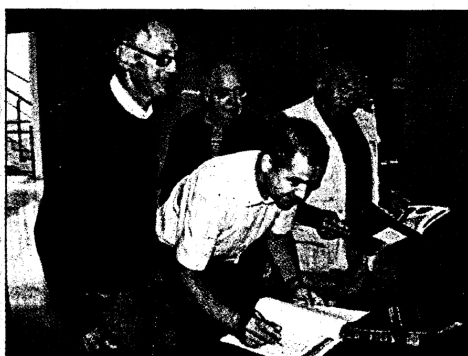
• "C'est aussi privilégier le Maine-et-Loire qui pourtant ne financera pas ce projet."

• "Le trafic Clisson-Mouzillon-Vallet restera surchargé avec les nuisances d'aujourd'hui."

• "Si jamais le tracé Ouest était le n° 1, j'espère que des mesures compensatoires seront mises en place"

• "Tracé beaucoup trop cher à l'heure où l'on doit faire des économies. Ce serait des millions de gaspillés. Tenez donc compte de la synthèse."

• "Respectons les lieux et l'histoire. J'ai trois enfants et je souhaite qu'ils s'épanouissent à la campagne."



Les habitants de Vallet sont les plus nombreux à réagir.



Conseil général de Loire-Atlantique
Direction des Infrastructures
Hôtel du Département
3, quai Ceineray - BP 94109
44041 Nantes cedex 1
Tél. 02 40 99 89 48
www.loire-atlantique.fr