

**cndp** Commission nationale  
du **débat public**

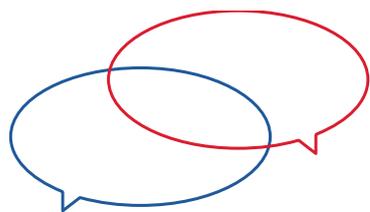
## BILAN DE LA CONCERTATION

Concertation préalable décidée au titre de l'article L. 121-9 du  
code de l'environnement

### Projet d'aménagement à 2x2 voies de la RD 751 – Itinéraire Nantes-Pornic

Dates de la concertation préalable  
Du 21 septembre au 4 novembre 2020

Garants :  
Claude RENOU et Serge QUENTIN  
Désignés par la Commission nationale  
du débat public



**cndp** Commission nationale  
du **débat public**

Rapport remis le 3 décembre 2020

# **Bilan de la concertation**

## **Projet d'aménagement à 2x2 voies de la RD 751 – Itinéraire Nantes-Pornic**

21 Septembre – 4 novembre 2020

# SOMMAIRE

<b>AVANT-PROPOS</b> .....	<b>5</b>
<b>SYNTHÈSE</b> .....	<b>5</b>
Les enseignements clefs de la concertation.....	5
Les principales demandes de précisions et recommandations des garants.....	5
<b>INTRODUCTION</b> .....	<b>5</b>
Le projet objet de la concertation.....	5
La saisine de la CNDP.....	12
Garantir le droit à l’information et à la participation.....	12
<b>LE TRAVAIL PRÉPARATOIRE DES GARANTS</b> .....	<b>13</b>
L’étude de contexte .....	13
Résultats de l'étude de contexte et analyse de ces rencontres.....	14
Bilan de cette étude de contexte .....	14
Reprise et fin de cette phase préparatoire .....	16
<b>DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION</b> .....	<b>16</b>
Les modalités d’information, de mobilisation et de participation du public.....	18
<b>AVIS SUR LE DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION</b> .....	<b>18</b>
<b>CHIFFRES CLEFS DE LA CONCERTATION</b> .....	<b>22</b>
<b>SYNTHÈSE DES ARGUMENTS, contributions et avis EXPRIMÉS</b> .....	<b>23</b>
Synthèse des observations ayant émergé pendant la concertation.....	23
Synthèse des propositions ayant émergé pendant la concertation .....	27
Évolution du projet résultant de la concertation.....	28
<b>DEMANDE DE PRÉCISIONS ET RECOMMANDATIONS AU RESPONSABLE DU PROJET</b> .....	<b>28</b>
Précisions à apporter de la part du responsable du projet.....	28
Recommandations des garants pour garantir le droit à l’information et à la participation du public à la suite de cette concertation, et notamment jusqu’à l’ouverture des enquêtes publiques.....	29
<b>LISTE DES ANNEXES</b> .....	<b>30</b>
Annexe 1 - Variante de référence .....	31
Annexe 2 - Variante 1.....	32
Annexe 3 - Variante 2.....	33
Annexe 4 – Trois propositions de tracés .....	34
Annexe 5 - Planche 1.....	35
Annexe 6 - Planche 2.....	36
Annexe 7 - Interlocuteurs - Acteurs .....	37
Annexe 8 – Compte rendu de la réunion avec les acteurs du 19 novembre 2019 .....	41
Annexe 9 - Dispositif d'information .....	42
Annexe 10 - Annonces légales .....	48

## AVANT-PROPOS.

Le présent bilan est rédigé par les garants de la concertation préalable. Il est communiqué par les garants dans sa version finale le 3 décembre 2020 sous format PDF non modifiable au responsable du projet pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet (*art. R121-23 du Code de l'Environnement*).

<https://participer.loire-atlantique.fr/processes>

Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public.

Le responsable du projet publiera de son côté sous deux mois sa réponse à ce bilan ; réponse qui sera transmise à la CNDP par ses soins (*R.121-24 du Code de l'Environnement*).

## SYNTHÈSE

### Les enseignements clefs de la concertation

À l'issue de la concertation préalable sur le projet de mise à 2x2 voies de la route Nantes Pornic, conduit par le conseil départemental de Loire Atlantique, il ressort :

- Une sensibilité prégnante du public pour les questions environnementales et la recherche de solutions innovantes pour la protection du climat.
- Un questionnement sur la nécessité de construire des routes pour des véhicules d'aujourd'hui alors que dans 30 ans, la technologie aura changé.
- Un besoin de participation et d'expression particulièrement marqué, surtout d'être entendu.
- Une attente certaine de réponses aux préoccupations transmises.

Le public s'est largement mobilisé et les échanges furent fructueux et argumentés.

Le maître d'ouvrage, et c'est sans flagornerie, a tout mis en œuvre pour satisfaire autant que faire se peut l'attente du public et réussir la concertation.

Nonobstant, au terme de cette concertation, des inquiétudes demeurent et il sera souhaitable qu'elles soient comblées au cours de la post-concertation à venir.

### Les principales demandes de précisions et recommandations des garants

Considérant les interrogations et questionnements en suspens, les garants, recommandent au maître d'ouvrage de mettre en place un comité de suivi ou toute autre structure de nature à poursuivre la concertation, répondre au public et coconstruire avec lui le tracé du dernier tronçon Chaumes Pornic.

Ci-après en page 29, le paragraphe des recommandations développe les formes, dispositions et contenus de ce dispositif.

## INTRODUCTION

### Le projet objet de la concertation

La RD 751, au sein du tronçon compris entre la commune de Bouaye et Pornic, constitue un axe majeur. 13 000 véhicules empruntent quotidiennement cet axe entre Port-Saint-Père et Pornic (*25 600 au niveau de Bouaye*). Le projet de prolonger la mise à deux fois deux voies de cette route est présenté comme une réponse à la forte accidentologie constatée ces dernières années. Devant cette problématique, le conseil départemental souhaite conduire une réflexion pour enrayer le phénomène.

**Dès les premiers échanges, se sont profilés des enjeux nouveaux justifiant une concertation approfondie, notamment :**

- **Environnementaux**
- **Agricoles**
- **Socio-économiques importants.**

- **Responsable du projet**

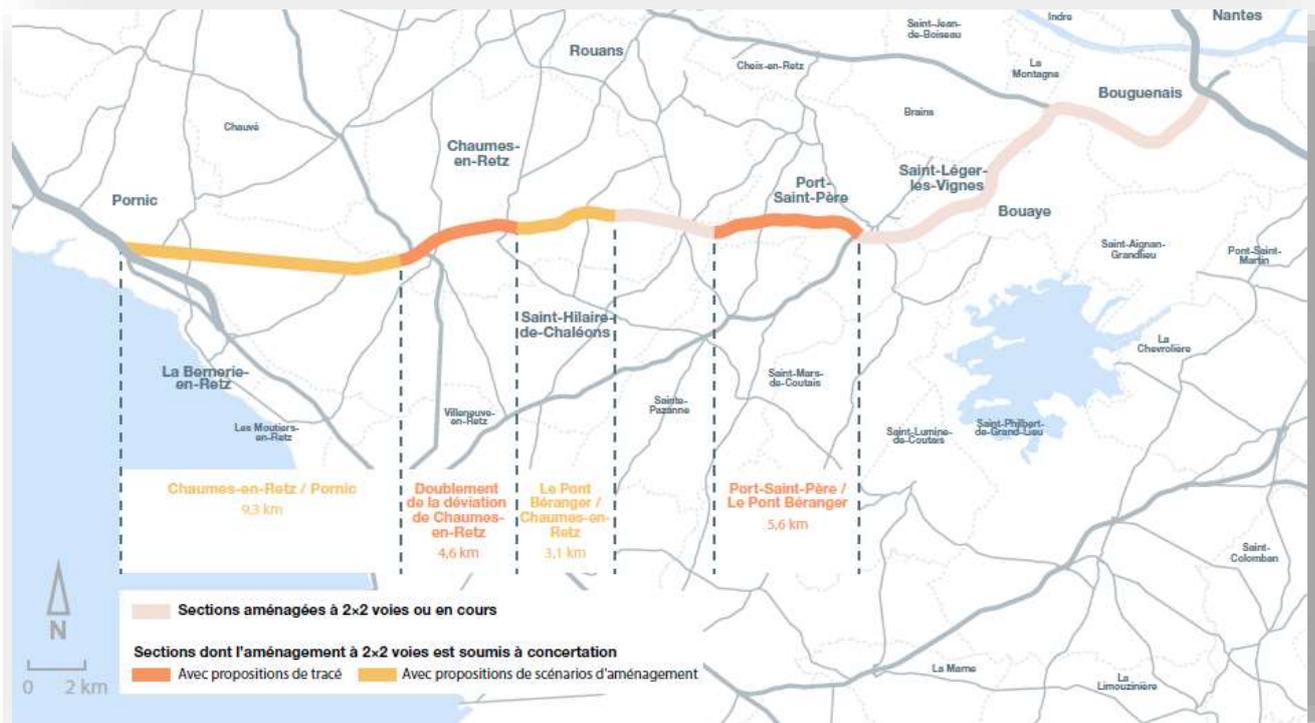
**Conseil départemental de Loire Atlantique**

Présidé par Monsieur Philippe GROVALET  
Hôtel du département – 3 quai Ceineray 44000 Nantes

Direction générale aménagement

Monsieur Benjamin BRUNETEAU, Directeur général aménagement  
Monsieur Stéphane FAIVRE, Directeur des infrastructures – Monsieur Laurent RENOY, Sous-Directeur  
8 rue Sully 44000 Nantes

- **Carte du projet /plan de situation**



- **Les objectifs du projet selon le maître d'ouvrage**

- Améliorer la sécurité des usagers en transit sur l'axe Nantes – Pornic,
- Améliorer la sécurité des déplacements locaux empruntant ponctuellement la route départementale 751 ou traversant celle-ci,
- Améliorer la fluidité du trafic et le confort pour l'utilisateur en transit par une réduction du temps de parcours,
- Accompagner le développement démographique et économique du Pays-de-Retz en améliorant la desserte des principaux pôles d'habitat et d'emploi situés à proximité de la route départementale 751, Améliorer la desserte de la côte atlantique Sud-Loire et l'écoulement du trafic en période estivale ainsi que les week-ends,
- Assurer la mise en cohérence de toutes les sections de l'itinéraire. Au regard des décisions successives qui ont été prises par le Département de Loire-Atlantique concernant l'aménagement de l'axe Nantes-Pornic, les caractéristiques qu'il ait envisagé de conférer à terme à la route départementale 751 sur la totalité de son tracé et qui sont les suivantes :
  - Aménagement à 2x2 voies de la plateforme routière sur la totalité de la liaison,
  - Déviation des agglomérations ou zones agglomérées traversées par l'itinéraire,

- Dénivellation systématique des points d'échange (*échangeurs dénivelés*) et limitation de leur nombre afin de réduire l'étalement urbain (*objectif d'inter distance moyenne minimale entre deux échangeurs de 6 km*),
- Suppression des accès riverains existants et interdiction de création de nouveaux accès,
- Limitation de l'urbanisation linéaire par l'adoption de marges de recul des constructions (*100 m pour l'habitat et 50 m pour les activités*).

Toutefois le Département a aussi pour ambition d'inscrire ce projet dans une démarche plus globale d'aménagement durable du territoire. En conséquence, celui-ci devra considérer de nouveaux enjeux de portée stratégique, à la fois plus transversaux et plus globaux.

Ces derniers concerneront notamment :

- La prise en compte des enjeux environnementaux comme élément majeur du projet (*zones humides, enjeux de biodiversité, continuités écologiques, ...*),
- Un objectif de maîtrise de l'artificialisation des terres agricoles et des espaces naturels (*objectif de "zéro artificialisation nette"*) en limitant autant que possible les emprises du projet,
- La maîtrise de l'urbanisation linéaire le long de l'axe qui devra donner lieu à une réflexion avec les communes et intercommunalités,
- La construction d'une offre de mobilité globale, visant à développer des synergies et complémentarités entre les différents modes (*notamment ferroviaire*),
- L'élaboration d'un projet de mobilité durable prenant en compte l'ensemble des usages de la route (*continuités cyclables, covoiturage, transports par cars, ...*).

## • Caractéristiques du projet

Le projet d'aménagement consiste à réaliser la mise à 2x2 voies des sections de route départementale n°751 actuellement à 2 voies.

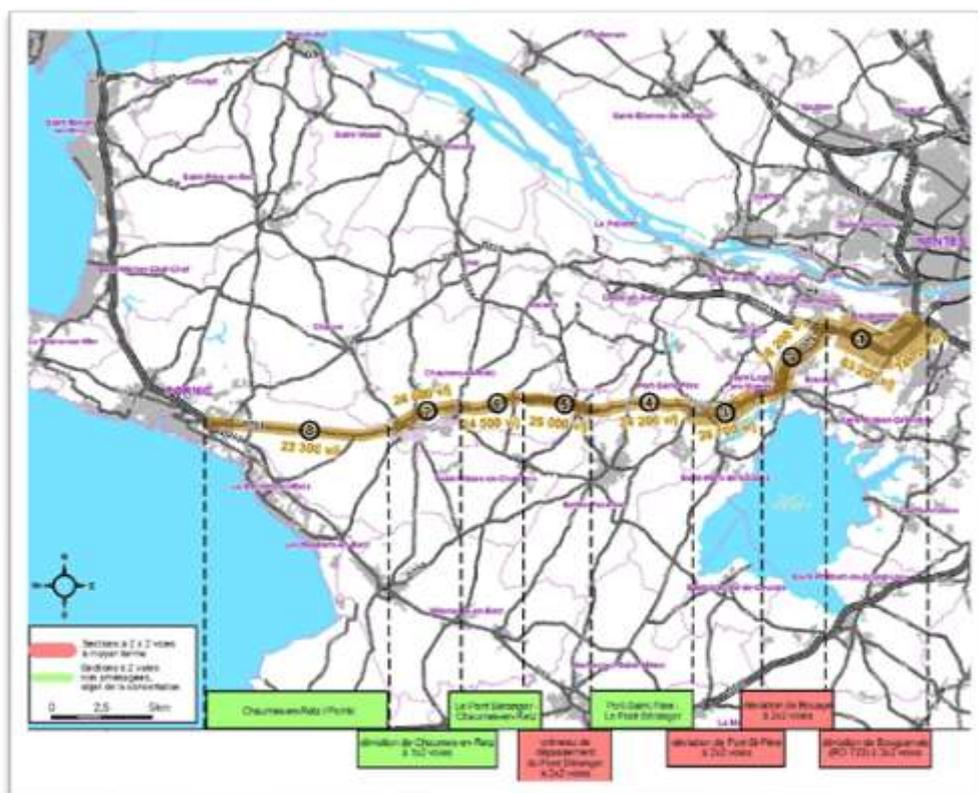
Il concerne 26,7 km sur les 40 km que développe l'itinéraire Nantes - Pornic et portera sur les quatre sections suivantes :

- Liaison Port-Saint-Père  
- "Le Pont Béranger",

- Liaison "Le Pont Béranger - Chaumes-en-Retz",

- Déviation de Chaumes-en-Retz,

- Liaison "Chaumes-en-Retz - Pornic"



- **Alternatives et variantes du projet<sup>1</sup> mises au débat**

## **1. Liaison Port-Saint-Père – "Le Pont Béranger"**

Trois variantes dont un tronç commun d'aménagement de la liaison ont été définies par le département et sont soumises à l'avis du public dans le cadre de la démarche de concertation préalable.

Ces variantes se différencient **uniquement sur leur section Est.**

### Variante de référence

Le projet comporte une section en tracé neuf d'environ 2 800 m.

La solution intègre la réalisation de voies de désenclavement pour maintenir un accès sécurisé, simple et rapide aux hameaux situés le long de la RD 751 et permettre les déplacements agricoles.

Cette variante comporterait 4 ouvrages de rétablissement permettant aux principales voies interceptées de franchir la voie nouvelle.

[Annexe 1 - Variante de référence](#)

### Variante n°1

Le tracé : Dans le cadre de cette solution, la 2x2 voies sera aménagée au plus près de la route existante.

La voie actuelle est conservée pour les dessertes locales. Cette variante comporterait 4 ouvrages de rétablissement permettant aux principales voies interceptées de franchir la voie nouvelle.

La mise en œuvre de cette solution pourrait entraîner **l'acquisition de quatre habitations.**

[Annexe 2 - Variante 1](#)

### Variante n°2

Le tracé : Cette variante vise à doubler sur place la RD 751 existante partout où cela est envisageable.

Elle comporte 4 ouvrages de rétablissement permettant aux principales voies interceptées de franchir la voie nouvelle. Cette solution nécessiterait **l'acquisition de six habitations.**

[Annexe 3 - Variante 2](#)

## **2. Liaison "Le Pont Béranger" - Chaumes-en-Retz**

La section "Le Pont Béranger" - Chaumes-en-Retz sera aménagée avec des caractéristiques routières similaires à celles qui existent sur la section du "Pont Béranger" mise à 2x2 voies en 2007.

Cette section peut être décomposée en 2 parties :

- Sur le créneau de dépassement du "Pont Béranger", 1 100 m doivent être mis aux normes autoroutières, notamment création d'une bande d'arrêt d'urgence par empiètement sur le terre-plein central, sans nécessiter d'emprise complémentaire ;
- Entre ce créneau et Chaumes-en-Retz, 3 100 m doivent être aménagés à 2x2 voies par création d'une nouvelle infrastructure.

Sur ce dernier linéaire, **il est proposé trois tracés**

Plus globalement sur la section "Le Pont Béranger" - Chaumes-en-Retz, les réflexions porteront sur les besoins en matière de rétablissements de voirie et d'accès qui devront être entièrement repensés au regard de l'aménagement de l'infrastructure.

[Annexe 4 - Trois propositions de tracés](#)

---

<sup>1</sup> Cliquez sur les liens pour visualiser ces alternatives ou variantes du projet

### 3. Déviation de Chaumes-en-Retz

Le projet prévoit que la RD 751 sera aménagée sur une longueur de 4,6 km. Ce qui amènerait des acquisitions foncières supplémentaires à envisager et qui n'avaient pas été prévues lors de la réalisation de la déviation.

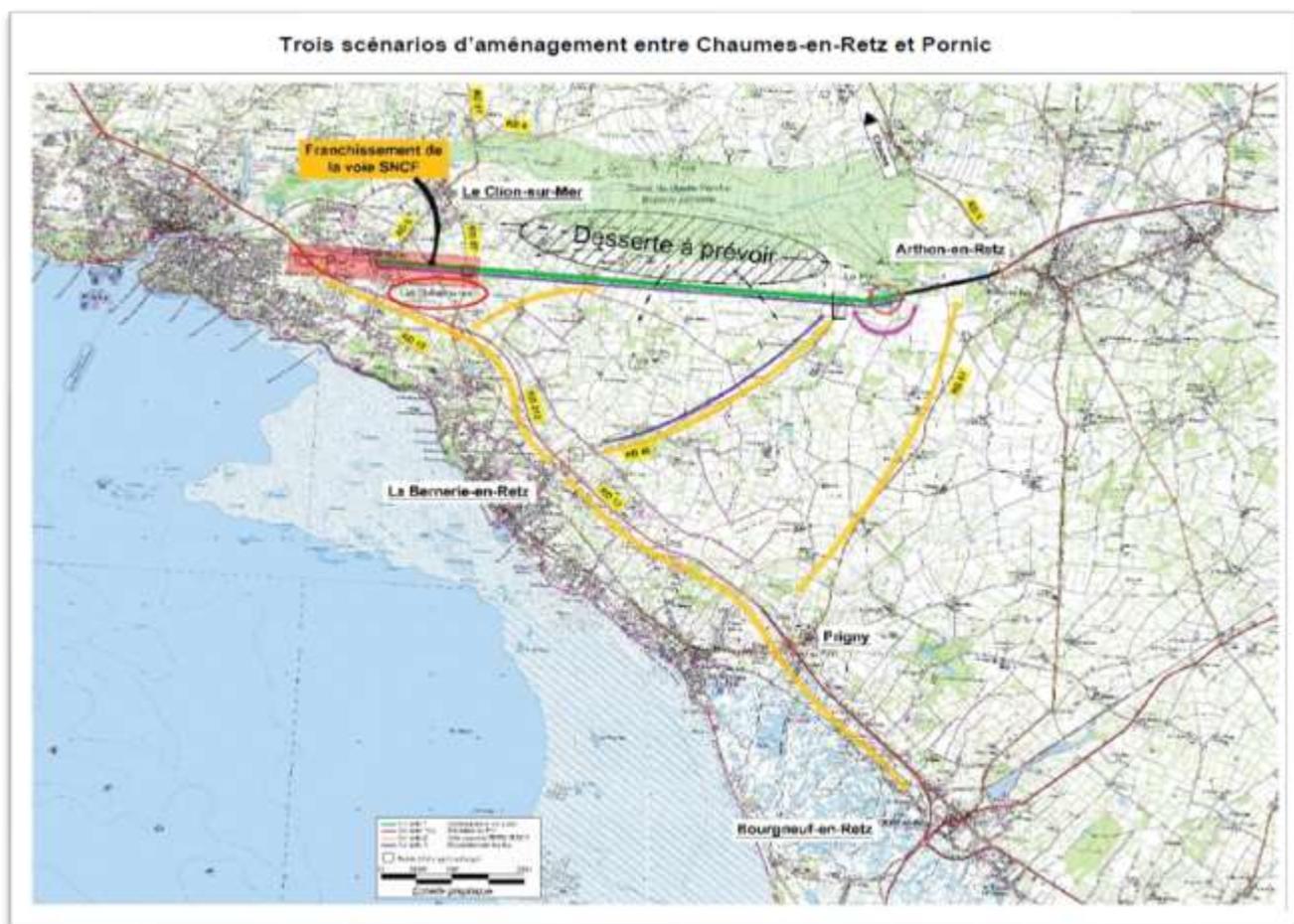
La présentation de ce doublement de la déviation se présente en deux vues.

[Annexe 5 - Planche 1](#)

[Annexe 6 - Planche 2](#)

### 4. Liaison Chaumes-en-Retz – Pornic

Pour cette liaison, trois scénarios sont envisageables.



#### Scénario 1 – Aménagement sur place.

Ce premier scénario vise à aménager sur place la RD 751 existante de manière à limiter la destruction du foncier et limiter l'artificialisation des sols.

**Alternative envisageable d'aménagement de la RD 751 existante dans le cadre de ce scénario :**

- Élargissement au Nord de la RD 751 actuelle.

#### Scénario 2 – Aménagement d'une nouvelle infrastructure entre la RD 751 et la Route Bleue.

Ce second scénario propose de créer une nouvelle infrastructure à 2x2 voies entre la RD 751 et la RD 213 qui nécessitera de mettre également la Route bleue (RD 213/13) à 2x2 voies entre le point de raccordement et Pornic.

### Scénario 3 – Rescindement des flux et requalification de la RD 751.

Ce troisième scénario porte sur la requalification de la RD 751 entre "Le Port" et Pornic, et le recalibrage de la RD 66 vers La Bernerie en Retz. Sur le plan fonctionnel il consiste à conforter le scindement des flux entre la RD 751 et la RD 066, tout en améliorant le niveau de service et de sécurité routière des deux itinéraires.

- **Coût**

**Le montant total estimé du projet "Mise à 2x2 voies de la RD 751 Nantes-Pornic" par le maître d'ouvrage s'élève entre 122 et 196 millions d'euros H.T (valeur 2019) selon les différentes options à définir.**

- Aménagements entre Port-Saint-Père et "Le Pont Béranger" (*selon la variante*) :
  - 1) Variante de référence 34 M€ H.T
  - 2) Variante 1 32 M€ H.T
  - 3) Variante 2 32 M€ H.T
- Aménagements entre "Le Pont Béranger" et Chaumes-en-Retz : entre 20 et 30 M€ H.T
- Doublement de la déviation de Chaumes-en-Retz : entre 20 et 22 M€ H.T
- Aménagements entre Chaumes-en-Retz et Pornic (*selon scénario*) :
  - 1) Scénario "Aménagement sur place" entre 50 et 70 M€ H.T
  - 2) Scénario "Aménagement d'une nouvelle infrastructure entre la RD 751 et la Route bleue" entre 80 et 110 M€ H.T
  - 3) Scénario "Rescindement des flux et requalification de la RD 751" entre 50 et 65 M€ H.T

- **Contexte du projet**

L'aménagement de l'axe Nantes-Pornic doit permettre selon le maître d'ouvrage, d'apporter une réponse adaptée aux difficultés connues aujourd'hui ou qu'il devrait connaître à court ou moyen terme eu égard aux évolutions attendues.

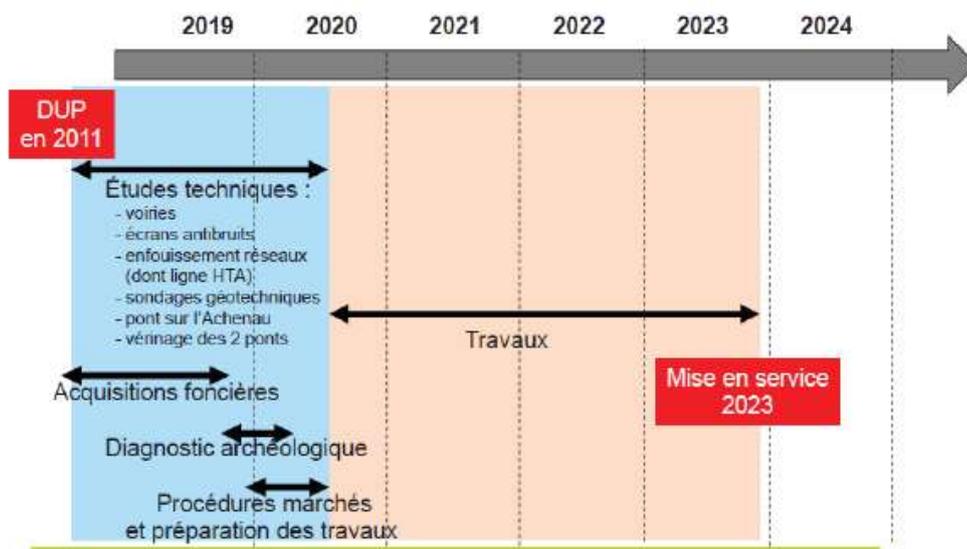
Il doit aussi s'inscrire dans une perspective de développement de l'ensemble du Pays-de-Retz et de la communauté d'agglomération de Pornic en particulier.

Il doit aussi être en cohérence avec les aménagements en cours sur l'itinéraire Nantes-Pornic, ainsi qu'avec le classement de la RD 751 au Schéma Routier Départemental.

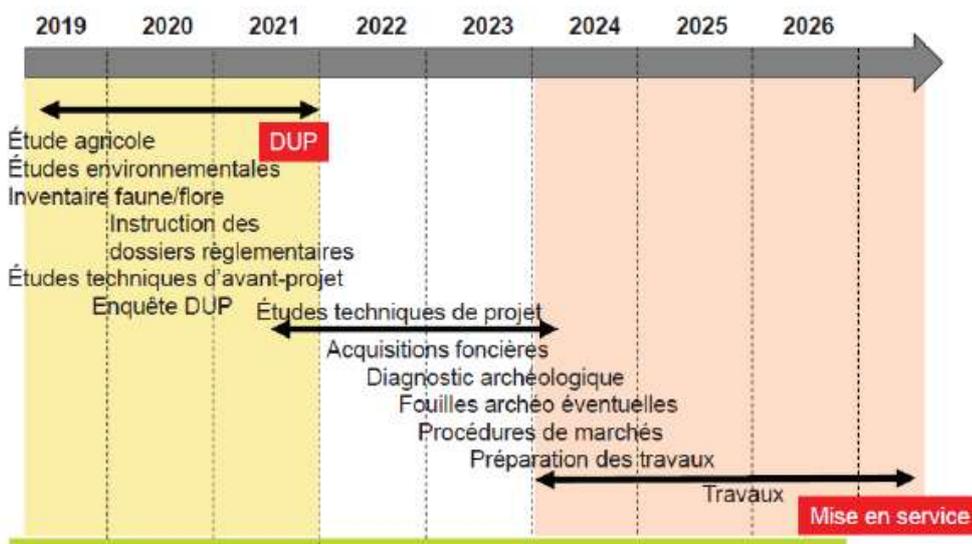
- **Calendrier prévisionnel du projet et Schéma décisionnel**

L'estimation du maître d'ouvrage sur le calendrier de mise en service du projet est définie par rapport à chacun des quatre tronçons concernés, tout en considérant que **la mise en service complète de l'axe Nantes – Pornic est envisagée à l'horizon 2035.**

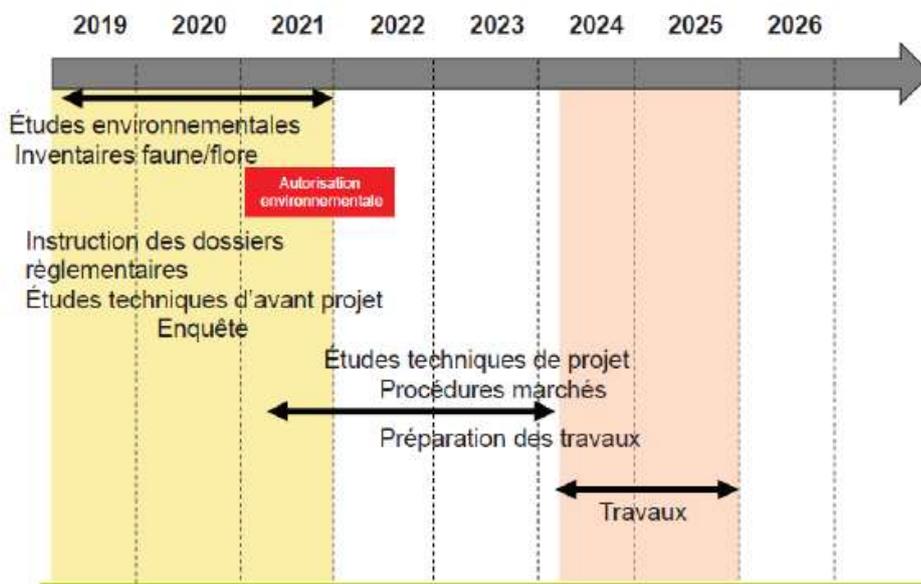
### 1) Doublement de la déviation de Port-Saint-Père



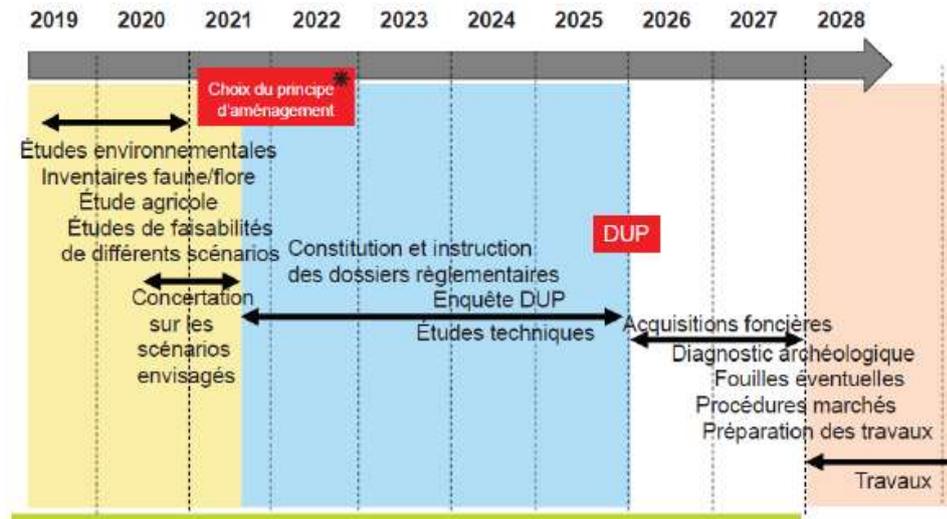
### 2) Aménagement à 2x2 voies entre Port-Saint-Père et Le Pont Béranger



### 3) Doublement de la déviation de Chaumes-en-Retz



#### 4) Aménagement à 2x2 voies entre Chaumes-en-Retz et Pornic



#### La saisine de la CNDP

- **Contexte de la concertation**

Le maître d'ouvrage dans son dossier de présentation du projet à la CNDP a développé un scénario unique pour les trois premiers secteurs.

S'agissant du quatrième (*Le Pont-Béranger – Pornic sur 11 km*) tous les scénarios demeurent ouverts et le maître d'ouvrage entend associer le public à sa co-construction.

Au cours de l'étude de contexte conduite par les garants, il est ressorti qu'il était indispensable que le maître d'ouvrage ouvre plusieurs alternatives pour les trois premiers secteurs.

Le maître d'ouvrage les a entendus et a enrichi son projet avec différentes variantes.

- **Décision d'organiser une concertation**

Par décision lors de la séance plénière du 31 juillet 2019, la CNDP a décidé d'organiser une concertation préalable selon l'article L. 121-8 et a désigné Messieurs Claude Renou et Serge Quentin comme garants de la concertation, considérant que :

- Les enjeux environnementaux locaux sont importants ;
- Les enjeux de sécurité routière, socio-économiques et notamment de développement touristique du territoire sont potentiellement importants à l'échelle du département de la Loire-Atlantique ;
- Les délais de participation propres à la concertation préalable sont plus adaptés pour traiter les enjeux de ce projet.

#### Garantir le droit à l'information et à la participation

"Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement" - Article 7 de la charte de l'environnement. La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garants neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission du garant qui se trouve en annexe de ce bilan.

- **Le rôle des garants**

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

Dans ce cas précis, les garants avaient pour mission d'être particulièrement attentifs à permettre au public de s'exprimer et débattre sur :

- L'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ;
- Les enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- Les solutions alternatives, y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ;
- Les modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

La concertation du grand public sur le projet d'aménagement en 2x2 voies de la RD751 doit permettre et définir :

- Le cadrage préalable du champ et du périmètre de la concertation ;
- Les modalités de concertation et d'élaboration du dossier de concertation ;
- De répondre notamment aux questions suivantes :
  - Les enjeux de sécurité sur une route accidentogène ;
  - Les enjeux environnementaux à proximité de l'Atlantique et de nombreuses zones potentiellement humides ;
  - Les enjeux socio-économiques pour un espace entre les stations balnéaires de l'Atlantique et la zone d'emploi de Nantes, grande ville de l'Ouest français ;
  - Comment intégrer à cette concertation les différents utilisateurs de la RD ?
  - Quelles seront les modalités nécessaires d'information et de participation du public **après la concertation préalable** jusqu'aux enquêtes publiques ?

## **LE TRAVAIL PRÉPARATOIRE DES GARANTS**

### **L'étude de contexte**

Dès le début de leur mission, ils ont rencontré le maître d'ouvrage afin de pouvoir prendre connaissance plus précisément du projet.

Ainsi et dans le cadre de la lettre de mission, ils ont listé et rencontré quinze interlocuteurs - acteurs, institutionnels, associatifs ou politiques du début septembre à la mi-octobre 2019.

Les garants les ont rencontrés successivement et dans l'ordre chronologique, tel que relaté dans le compte rendu de chaque rencontre qui est annexé au présent.

[Annexe 7 - Interlocuteurs - Acteurs](#)

## Résultats de l'étude de contexte et analyse de ces rencontres

Au-delà de l'aspect sécurité routière, mis en avant par le maître d'ouvrage pour saisir la CNDP, les garants se sont dès le début aperçus que ce seul aspect était loin d'être unique, bien qu'important eu égard au nombre d'accidents mortels.

Très rapidement, les thématiques agricoles, économiques, environnementales, touristiques, aménagement du territoire, avec des liaisons vers l'aéroport au sud et du Pays de Retz au nord, sont apparues et ont mobilisé de nombreux acteurs.

### Les garants ont pris une initiative novatrice.

S'agissant du premier temps de l'analyse de contexte, ils ont considéré qu'ils devaient "ouvrir" les prochaines réflexions avec une partie de ces acteurs rencontrés en vue de préparer et de dégager les modalités et le champ de la concertation préalable qu'ils seront amenés à définir avec le maître d'ouvrage.

Ces propositions ont été très bien accueillies par les acteurs rencontrés.

Il ne s'agissait pas d'entrer dans le fonds de la concertation, ce qui eût pu être un risque, mais de centrer les discussions sur l'organisation des modalités pour que celles-ci soient bien en adéquation avec les attentes du territoire. Ce travail permettait également de voir si les réseaux de ces acteurs pouvaient servir de relais pour l'information d'un public plus large en amont de la concertation.

Une réunion a par conséquent été organisée avec ces acteurs le 19 novembre 2019.

### Bilan de cette étude de contexte

La réunion du 19/11/2019 s'est tenue dans les locaux de l'Hôtel du Département et a réuni 19 participants dont les deux garants.

⇒ 4 représentants du Conseil Départemental,

⇒ 13 participants, représentaient dix organismes, institutions et associations rencontrés.

En préambule, les garants ont indiqué leur attente de voir s'exprimer les différentes parties prenantes présentes sur les modalités de concertation souhaitées.

Cette réunion fut riche et échanges et propositions. Ce travail avec les acteurs locaux a permis de débattre du périmètre de la concertation, sur les modalités particulières à envisager et sur les thématiques. Le compte rendu de cette réunion est annexé au présent.

[Annexe 8 – Compte rendu de la réunion avec les acteurs](#)

### Enfin, il est proposé d'étudier le processus suivant :

- Une réunion publique de démarrage ;
- Un ou des ateliers ;
- Un dispositif de concertation spécifique sur les conditions d'aménagement de la déviation de Chaumes-en-Retz ;
- Un dispositif de concertation spécifique sur les conditions d'aménagement de la liaison entre Port-Saint-Père et "Le Pont Béranger" ;
- Une réunion publique intermédiaire pour présenter l'état d'avancement des échanges ;
- Un ou des ateliers ;
- Une réunion finale de bilan de la concertation.

Certains considèrent que le dispositif proposé comporte trop de réunions et qu'il ne leur sera pas possible de participer à toutes.

En particulier, l'intérêt de la réunion intermédiaire d'avancement pose question sur son opportunité.

Choix du lieu : un lieu central (*et neutre*) pour toutes les réunions semble préférable à plusieurs. Difficile de choisir le lieu : Pornic ou Nantes situés aux extrémités ne semblent pas à privilégier. Sainte-Pazanne a été évoquée comme lieu central possible.

À la suite de cette réunion, les garants et le maître d'ouvrage ont poursuivi leur travail d'affinage, de définition et de finalisation des modalités et de calendrier de la concertation préalable.

Ainsi, pas moins de **sept réunions** furent nécessaires avec le maître d'ouvrage pour élaborer le schéma des modalités, des outils, et la mise en œuvre des documents de concertation.

Ce travail de fonds a été nécessaire afin de convaincre le maître d'ouvrage de s'engager vers une concertation aboutie.

Si au début, les interlocuteurs des garants estimaient qu'ils seraient amenés à organiser une concertation promotionnelle du projet, ils se sont rapidement rendu compte, notamment par l'intervention de la CNDP et des garants, de l'intérêt d'une démarche de concertation préalable selon le code de l'environnement.

Ce travail de fond fut parachevé le 19/02/2020, lors de la dernière réunion destinée à finaliser les modalités et les moyens à mettre en œuvre pour la concertation, ceci afin de préparer la présentation par le maître d'ouvrage du dossier, des modalités, des outils ... devant la CNDP réunie en commission plénière le mercredi 4 mars 2020.

**Ces modalités et le calendrier de la concertation préalable ont été approuvés par la commission plénière dans sa décision n°2020-36 du 4 mars 2020.**

Le 10/03/2020, le maître d'ouvrage a organisé une dernière réunion de travail avec les garants et les représentants des différents services du conseil départemental impliqués dans le processus de préparation de la concertation, ainsi que la cabinet SENNSE (AMO<sup>2</sup>) afin de faire un ultime bilan de l'avancement de l'organisation matérielle et technique de la concertation.

## **Suspension de la procédure de concertation suite aux décisions gouvernementales liées à la crise sanitaire**

*(Covid.19)*

Eu égard à ces mesures sanitaires, la concertation qui devait se dérouler sur une période de six semaines entre le 6 avril et le 12 mai 2020, a été reportée, s'agissant des réunions, permanences, ateliers et stands mobiles.

Les garants ont continué de travailler avec le maître d'ouvrage pour affiner les modalités.

La Commission Nationale du Débat Public a par ailleurs, s'agissant des modalités, pris des décisions pour stopper, reprendre le cours de la préparation de la concertation et valider le nouveau calendrier.

**Les trois décisions de la CNDP :**

- 1. la suspension de la concertation le 01/04/2020**
- 2. la reprise de la concertation le 11/06/2020**
- 3. la nouvelle validation des modalités et du nouveau calendrier le 29/07/2020**

---

<sup>2</sup> Assistant Maître d'Ouvrage

## Reprise et fin de cette phase préparatoire

Le 13 avril, le Président de la République annonce que le déconfinement pourrait commencer à partir du lundi 11 mai.

Dans les jours et semaines qui ont suivi, les modalités et des prescriptions ont été définies. Celles-ci sont drastiques : gestes barrières, distanciation entre individus, regroupements limités, déplacements limités en distance et en justification... **Ce n'est pas un "retour à la normale"**.

Le 4 mai, la CNDP adresse aux garants une note : "Document de positionnement - Principes, formes et modalités du débat public pendant l'épidémie Covid.19".

Tout en rappelant les principes de la CNDP (*Indépendance – Neutralité – Transparence – Égalité de traitement*) qui doivent demeurer l'horizon, le standard de qualité que tout dispositif, aussi adapté et revisité soit-il, doit respecter.

Elle propose des dispositions d'adaptation des outils habituels de concertation et de débat public, ainsi que des suggestions d'outils et de dispositifs d'information et de participation novateurs.

Fort de ces conseils de la CNDP, les garants se sont rapprochés du maître d'ouvrage pour envisager ensemble toutes les options possibles pour la suite de la concertation.

Le 11 juin 2020, Madame la Présidente de la CNDP adresse aux garants par courrier électronique, le Guide Sanitaire des rencontres CNDP<sup>3</sup>. Celui-ci détaille les consignes de reprise de réunions pour les concertations et débats publics.

Les garants se rapprochent du responsable du projet routier, lequel prend acte et fait sienne des prescriptions du guide de la CNDP. Quelques échanges entre les garants et lui, permettent de mettre en place une visioconférence qui s'est déroulée le mercredi 1er Juillet 2020 à 10 h 30.

Elle avait pour but de faire le point de synthèse après trois mois d'interruption, de fixer un nouveau calendrier, de prévoir les adaptations nécessaires aux modalités initiales pour la prise en compte des dispositions sanitaires prescrites et détaillées dans le guide. Celles-ci à mettre en place tant pour les réunions et ateliers, que pour les documents, affiches, tracts et flyers.

Le nouveau calendrier et les modalités adaptées à la crise sanitaire ont été présentés à la commission nationale le 29 juillet 2020.

**Le dispositif de la concertation préalable est exposé et détaillé dans le chapitre suivant.**

## DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION

La concertation a pu débuter le 21 septembre et s'achever le 4 Novembre 2020.

Son calendrier s'est déroulé de la manière suivante :

**Une plateforme en ligne** a été ouverte dès le 2 septembre pour présenter la concertation et le projet.

Les contributions et questions ont pu être déposées par le public du 21 septembre au matin à 9 h 00 jusqu'au 4 novembre 2020 à 18 h 00.

**Des registres** ont été déposés dans toutes les communes impactées du Pays de Retz et dans le bâtiment du Conseil Départemental,

**Une exposition** de toutes les variantes pour tous les tronçons a été mise en place dans les dites communes.

---

<sup>3</sup> Une nouvelle version actualisée selon les dernières décisions gouvernementales a été adressée le 01/09.

**Cinq réunions publiques** ont été organisées, pour chacune d'elle de 19 h 00 à 21 h 30 mais chaque réunion a débordé le temps qu'il était nécessaire pour répondre à toutes les questions :

- 21 Septembre à Pornic
- 22 Septembre à Bouaye
- 29 Septembre à Port-Saint-Père
- 30 Septembre à Chaumes-en-Retz

La dernière réunion du 3 Novembre prévue à Pornic, n'a pu se tenir en présentiel du fait des mesures de re-confinement mais s'est déroulée en ligne.

Les préinscrits à cette réunion pouvaient intervenir directement en Visio et en audio, et ceux qui ne l'étaient pas, pouvaient réagir en direct, mais uniquement par échanges écrits en ligne.

**Trois ateliers participatifs thématiques**, ont été préparés et animés par le cabinet SENNSE et les cadres du Conseil départemental :

- 24 septembre avec pour thème : Comment concilier aménagements routiers et espaces naturels et agricoles,
- 14 octobre : Quels aménagements entre Chaumes-en-Retz et Pornic ?
- 22 octobre : Quels mobilités autour de l'axe Nantes Pornic ?

**Des permanences en mairies** ont été tenues par les cadres du Conseil Départemental et à chaque fois en présence des garants de 14 h 00 à 18 h 00 pour chacune d'elles.

- 30 septembre, en Mairie de Port-Saint-Père
- 2 Octobre, en Mairie de Chaumes-en-Retz (*Mairie annexe de Cheméré*)
- 9 Octobre, en Mairie de Port-Saint-Père
- 20 Octobre, en Mairie de Port-Saint-Père
- 21 Octobre, en Mairie de Chaumes-en-Retz (*Mairie annexe de Cheméré*)

Le public était accueilli dans le respect des mesures sanitaires, avec pas plus de 10 personnes dans la salle y compris les organisateurs. Les personnes avaient pris rendez-vous au préalable. Une exposition supplémentaire apportée par le conseil départemental permettait de s'entretenir avec plusieurs personnes à la fois.

**Des stands mobiles** ont été installés par les personnels du Conseil départemental et avec le concours des *garants (un seul à chaque stand)*. Ces stands composés d'un barnum, d'un desk pour accueillir et des chaises étaient installées ou à l'extérieur ou dans un hall de magasin.

Les mesures sanitaires prises notamment par les magasins n'ont pas facilité leur mise en place mais n'ont pas nui à l'accueil du public. Le Conseil Départemental ayant quant à lui pris toutes les mesures de protection.

Il a été mis en place dans un premier temps 6 stands mobiles :

- 23 septembre de 15 h 00 à 19 h 00 à la gare et à l'office du tourisme de Pornic
- 25 septembre de 9 h 00 à 12 h 00 au marché de la Bernerie en Retz
- 25 septembre de 15 h 00 à 18 h 00 au Super U de Chaumes-en-Retz
- 28 septembre de 16 h 00 à 19 h 00 à la station-service Avia de Bouguenais près de Nantes
- 30 septembre de 9 h 00 à 12 h 00 à l'Intermarché de Port-Saint-Père
- 4 Octobre (*dimanche*) de 9 h 00 à 12 h 00 au marché Saint Gilles de Pornic

Les garants, estimant que les stands mobiles étaient manifestement des lieux de rencontres pour des publics qui ne se seraient pas rendus aux réunions publiques ou aux ateliers, ont proposé au maître d'ouvrage de mettre en place deux stands supplémentaires, ce qu'il a accepté de bonne grâce.

Ces stands mobiles ont été installés les : 23 octobre de 15 h 00 à 19 h 00 et le 24 octobre de 9 h 00 à 12 h 00 dans la galerie marchande du centre commercial Atout-Sud de Rezé, près de Nantes.

Sur ces stands le public était accueilli par les personnels du Conseil Départemental qui allait directement à la rencontre du public, et qui allait même le chercher. Toutes les personnes repartaient avec le livret de la concertation.

Non seulement le public s'informait, mais il pouvait aussi déposer avis et contributions sur un registre mis à disposition.

Des dossiers du projet ont été déposés dans les mairies et des flyers distribués dans tout le Pays de Retz.

### Les modalités d'information, de mobilisation et de participation du public

Les moyens suivants ont été déployés pour la meilleur information possible du public sur la concertation préalable et sur le projet soumis à cette concertation. Ce, entre-le 07/09 et le 04/11/2020 et sur trois zones géographiques couvrant partiellement ou tout le département (Cf. carte de l'annexe 8).

Moyens matériels et dématérialisés	Quantités
- Affiches	273
- Flyers	5.500
- Livrets de concertation	4.000
- Insertions presse	9
- SMS	11.400
- Bannières publicitaires apparues dans médias	1.000.000
- Vidéos "Twitter" et "Facebook"	2
- Posts Facebook	63.800
- Posts Twitter	71.900
- Magazine "Loire-Atlantique"	708.361

L'ensemble de ces mesures est détaillé et accessible par le lien suivant : [Annexe 9 - Dispositif d'information](#)

**Au préalable, le maître d'ouvrage avait procédé à une démarche d'information du public par des avis dans les "annonces légales" de deux journaux.**

La première, le 20/08/2020 dans le journal Ouest-France (*diffusion régionale*) et la seconde le 14/09/2020 dans le journal Les Échos (*diffusion nationale*). Ces avis sont accessibles par le lien suivant : [Annexe 10 - Annonces légales](#)

## AVIS SUR LE DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION

Ce dispositif de concertation dense et multiple fut mis en place avec toute la volonté et la sagacité il faut le souligner des cadres du Conseil Départemental, soucieux d'informer et de recueillir au maximum les avis et contributions du public pour étayer son projet.

Plus en deçà de ce texte il est loisible de lire le bilan de la participation en ligne.

Au-delà des outils et autres technicités, il convient de souligner que la presse écrite et radiophonique s'est fait l'écho de cette concertation à plusieurs reprises.

En tout état de cause, le maître d'ouvrage a eu la volonté et la perspicacité d'organiser cette concertation avec le maximum de moyens humains et matériels à sa disposition et au-delà. Il s'y est investi avec les garants à ses côtés.

Maintenant, pour écrire qu'une concertation soit réussie, il ne suffit pas seulement de compter le public et de chiffrer les rencontres, d'autant que la concertation fut perturbée par le risque épidémique et par les mesures sanitaires nécessaires imposées par le Gouvernement, mais de s'interroger sur tout ce qui eut pu nuire ou parfaire cette concertation.

Elle ne peut être déclarée réussie que si les questions suivantes sont posées et analysées :

**Le droit à l'information a t'il été effectif ?**

**Le droit à la participation a t'il été effectif ?**

## **1 – LE DROIT À L'INFORMATION A-T-IL ÉTÉ EFFECTIF ?**

Le maître d'ouvrage après avoir conçu les outils d'information, rapportés en introduction, notamment, le site en ligne, le dossier du projet, les livrets, les expositions, et les vidéos pédagogiques en ligne, s'est enquis de les mettre en place et de le faire savoir. Il a tenu une conférence de presse avec les garants.

Il a expliqué qui était responsable et qui prendrait in fine la décision de mise en route du projet et surtout il a présenté un calendrier précis des différentes démarches, entre DUP, enquêtes publiques, avis de l'autorité environnementale, début et fin des travaux et cela pour les différents secteurs découpés.

Au sein de son dossier et lors des différentes réunions publiques et ateliers participatifs tous les enjeux et thématiques ont été maintes fois balayés, surtout les aspects socio-économiques, environnementaux, sécurité, agricoles, déplacements, flux, modalités multiples.

L'option zéro n'a pas été éludée au contraire, le maître d'ouvrage n'a pas caché au public en l'informant que si au regard de l'ensemble des éléments émis pendant la concertation, une option zéro devait être retenue, elle le serait tout simplement.

Par ailleurs, si lors de la présentation initiale du dossier il ne figurait pas spécialement d'initiative, et les garants l'ont déjà écrit supra, après l'étude de contexte et avoir rencontré les différents acteurs et institutions, le maître d'ouvrage s'est enquis de réfléchir à des alternatives et variantes avant de les présenter au public.

C'est à partir de ces variantes qu'ont pu être conduits les ateliers et différentes réceptions en mairies. Il en sera traité dans la seconde partie.

Poursuivant, le dossier de présentation du projet, dense il est vrai et cela se conçoit aisément, était accessible sur la plateforme et en mairies. Ce dossier même technique était d'une approche aisée pour le public et les garants n'ont reçu aucune remarque défavorable à ce sujet. Il était compréhensible et privé de tous termes ésotériques qui caractérisent parfois ce genre de documents.

Au cours des différentes rencontres et au cours des stands mobiles, le maître d'ouvrage a distribué à l'envi des livrets de concertation d'une quinzaine de pages reprenant en synthèse les grandes lignes et schémas du projet. Il y était aussi présenté les rencontres de la concertation, les outils et les explications des garants.

Son format et son encombrement aisé permettait une distribution par centaines. Les stands mobiles furent un moment privilégié pour non seulement les distribuer mais recueillir les observations, remarques et contributions du public.

Les expositions ont été visitées dans les mairies. Ce fut aussi un outil pédagogique fort utile lors des permanences du maître d'ouvrage et des garants dans les mairies.

Il n'a pas été demandé et souhaité par le public d'études supplémentaires sur les différents aspects du projet.

Le public a pu dans les délais impartis et bien en amont bénéficier du dossier notamment en ligne et les connexions le prouvent, le public en a usé.

Il est à préciser que les informations du projet concernant les différents tronçons du tracé ont été claires, transparentes et complètes. Le public a pu à loisir, malgré les mesures sanitaires en place, revenir quand il le souhaitait et individuellement pour se faire expliquer tel ou tel élément.

**Le respect du droit à l'information a été suffisant et les garants peuvent l'écrire, a été conduit avec toute la rigueur qui sied à un tel évènement et un tel projet.**

Si le droit à l'information a été effectif, il convient maintenant de s'interroger si celui de la participation le fut également.

## **2 – LE DROIT À LA PARTICIPATION A-T-IL ÉTÉ EFFECTIF ?**

Le public a pu participer dès le 21 septembre, jour de l'ouverture de la plateforme, s'exprimer, consulter, contribuer et donner des avis. Le compte rendu chiffré en rend compte.

Les réunions publiques, les ateliers, les permanences, et la mise en place des stands mobiles ont eu lieu selon le calendrier présenté au paragraphe du Déroulement de la concertation.

Le public devait s'inscrire au préalable pour venir à ces réunions et ateliers.

Quant aux ateliers le public était rassemblé par table de 5 à 6 personnes.

Le maître d'ouvrage, épaulé judicieusement, intelligemment et délicatement par le cabinet SENNSE de Paris, dont les garants soulignent au passage les qualités et le professionnalisme, pour chaque atelier, présentait l'enjeu thématique avec force d'experts puis laissait le public partager autour de la table. Au terme d'une heure de débats, un rapporteur par table faisait état de la synthèse qui était discuté par l'ensemble. Cette méthode participative s'est toujours déroulée dans une ambiance sereine même lorsque les participants n'épousaient pas les propositions soit du maître d'ouvrage, soit des autres participants.

Il faut bien souligner nonobstant que les publics inscrits à ces ateliers étaient souvent des personnes rôdées à ce genre de rencontres. Il s'est aussi trouvé des agriculteurs, des élus, des riverains très impactés et ce furent des moments de débats constructifs pour lesquels le maître d'ouvrage entend bien tenir compte.

Le Public attendu a participé et n'est pas demeuré inactif. Quel était le public attendu ?

Au-delà de celui déjà rencontré par les garants au moment de leur étude de contexte, il y avait des riverains non-inscrits en associations, ces agriculteurs impactés par l'emprise foncière, sujet largement débattu, ces personnes qui souhaitaient faire entendre leur point de vue sur les différentes mobilités, le vélo, le train, les transports en communs, qui désiraient faire entendre leur point de vue sur le respect de l'environnement et qui s'inscrivaient contre un projet selon eux tout voué à la voiture.

Toutes ces personnes ont pu participer comme elles l'entendaient.

Il y a-t-il eu un ou des publics attendus qui fut absent ? C'est vrai qu'au cours des rencontres notamment en stands mobiles à Pornic, à La Bernerie notamment, le maître d'ouvrage et les garants ont rencontré de nombreuses personnes qui souhaitaient un projet attendu depuis longtemps et qui aille plus vite. Ces personnes n'ont que très peu été présentes ou pas du tout dans les réunions publiques ou les ateliers. Néanmoins, elles se sont exprimées sur la plateforme.

Quant aux opposants ils ont été très présents et n'ont pas été absents de l'arène.

Les garants ne peuvent pas dire que la participation du public a été faible, bien au contraire. Aurait-elle pu être plus nombreuse ? La réponse est sans conteste, Oui. Pourquoi ? Parce que l'épidémie a retenu de nombreuses personnes en présentiel, il convient de le reconnaître. Le maître d'ouvrage aussi a été contraint par le choix des salles. Tout en constatant cette évidence, ceux qui n'ont pas souhaité se déplacer, se sont exprimés et ont contribué sur la plateforme. Les chiffres sont là pour en rendre compte.

Un travail supplémentaire de proximité a été mis en place par le maître d'ouvrage.

La dernière semaine de concertation laissait le champ libre pour ajouter un ou des événements si le besoin s'en faisant sentir.

Les garants ont proposé au maître d'ouvrage d'utiliser ce créneau pour mettre en place deux stands mobiles supplémentaires qui se sont déroulés les vendredi 23 et samedi 24 octobre à l'intérieur de la galerie marchande du centre commercial Atout-Sud de la commune de Rezé.

En effet les autres stands mobiles ayant été une réussite, cette dernière initiative a permis de rencontrer et de faire s'exprimer un autre public et les garants se félicitent que le maître d'ouvrage se soit adapté à leur proposition.

Il est à noter aussi que ces stands pour la plupart ont été tenus les weekends et que ce fut un investissement pour les organisateurs.

Les garants peuvent écrire que la durée de concertation a été suffisante et bien adaptée.

Elle devait se dérouler dans un premier temps au printemps 2020 et compte tenu des événements, elle a été reportée à l'automne 2020. Le temps intermédiaire a été consacré et par les garants et par le maître d'ouvrage à affiner son organisation.

Les dates des réunions publiques et des ateliers ont été largement diffusés et par flyers et par voie d'affiches, par livrets et par la presse.

Le site participatif, fut élaboré d'une manière particulièrement professionnelle et les garants ne peuvent que souligner cet engagement permanent des personnes qui en furent chargées.

Constamment durant la concertation, pendant les réunions publiques, pendant les ateliers, il y eut des échanges fructueux et réciproques. Des arguments souvent contraires à ceux du maître d'ouvrage ont pu et ont été exprimés avec parfois beaucoup d'émotion, notamment quand il a été abordé le domaine de l'expropriation. Les garants ont constaté la préparation du maître d'ouvrage à répondre aux préoccupations de ces publics inquiets, en apportant des réponses adaptées, administrativement, juridiquement et quelquefois financièrement tout dans le respect de l'humanité qui sied dans ce genre de circonstances.

Des dispositifs ont effectivement avancé durant la concertation et comme le maître d'ouvrage avait présenté pour chaque tronçon des variantes, et comme il le sera présenté lors de l'analyse des contributions, les garants peuvent dire que le dossier a évolué et progressé au cours de la concertation et que des propositions du public ont conduit le maître d'ouvrage à accueillir et réfléchir aux thèses avancées.

Le maître d'ouvrage ne s'est jamais replié derrière un quelconque paravent devant le public. Il a fait preuve de transparence, de clarté pendant toute la concertation et durant toutes les rencontres.

**Le Conseil Départemental de Loire Atlantique, maître d'ouvrage de ce projet, assisté de son AMO le cabinet SENNSE, a conduit cette concertation préalable avec un professionnalisme remarquable et c'est sans flagornerie que les garants sont amenés à l'écrire.**

Il convient de souligner qu'au préalable, s'il était préparé à mettre en œuvre une concertation, il ne s'attendait pas à ce que la CNDP et les garants missionnés lui proposent et parfois lui imposent des modalités aussi nombreuses, multiples, diverses et surprenantes. Il les a toutes acceptées et jamais subies. Le maître d'ouvrage a particulièrement assimilé que ces temps d'information et de participation ne pouvaient qu'enrichir sa décision et il l'a rappelé à chaque rencontre.

## CHIFFRES CLEFS DE LA CONCERTATION

<i>Évènements</i>	<b>Lieux</b>	<b>Nombre de participants<sup>4</sup></b>
<b>Réunions publiques</b>	1 <sup>ère</sup> Réunion d'ouverture à Pornic	196
	2 <sup>ème</sup> Réunion d'ouverture à Bouaye	68
	Réunion à Port-Saint-Père	267
	Réunion à Chaumes-en-Retz	103
	Réunion de synthèse en visioconférence <sup>5</sup>	255
<b>Ateliers participatifs à Chaumes-en-Retz</b>	1 <sup>er</sup> Atelier	32
	2 <sup>ème</sup> Atelier	32
	3 <sup>ème</sup> Atelier	25
<b>Permanences en Mairies</b>	1 <sup>ère</sup> Permanence à Port-Saint-Père	12
	2 <sup>ème</sup> Permanence à Chaumes-en-Retz	4
	3 <sup>ème</sup> Permanence à Port-Saint-Père	22
	4 <sup>ème</sup> Permanence à Port-Saint-Père	15
	5 <sup>ème</sup> Permanence à Chaumes-en-Retz	10
<b>Stands mobiles</b>	1 <sup>er</sup> Stand à Gare et Office Tourisme à Pornic	220
	2 <sup>ème</sup> Stand marché à La Bernerie	120
	3 <sup>ème</sup> à Super U Chaumes-en-Retz	160
	4 <sup>ème</sup> Stand Station-Service Avia à Bouguenay	50
	5 <sup>ème</sup> Stand Intermarché à Port-Saint-Père	100
	6 <sup>ème</sup> Stand marché de Pornic	200
	7 <sup>ème</sup> Stand Galerie Marchande C.C. Atout-Sud à Rezé	600
	8 <sup>ème</sup> Stand Galerie Marchande C.C. Atout-Sud à Rezé	400
<b>Connexions Internet</b>	- Plateforme dédiée	10.451
	- Mairie de Port-Saint-Père	5
<b>Registres</b>	- Mairie de Chaumes-en-Retz	5
	- Mairie annexe Sainte Marie à Pornic	3
	- Mairie de Rouans	1
	- Mairie de Saint Hilaire de Chaléons	0
	- Mairie de La Bernerie en Retz	2
	- Hôtel du Département	0
	- Stands mobiles	17

<sup>4</sup> En présentiel et par visioconférence

<sup>5</sup> Réunion en visioconférence pour respect des mesures sanitaires

**Questionnaires  
de satisfaction  
complétés**

- Des Ateliers - des Permanences - des Stands mobiles - et de la plateforme	361
---	-----

**RÉSULTATS CHIFFRÉS DE LA CONCERTATION**

<b>Contributions et avis sur le projet</b>	<b>Nombre</b>
- Contributions/Questions	507
- Avis émis sur le projet global (positif et négatif)	267
- Avis non tranchés et observations	240

Les garants au terme de cette concertation peuvent-ils écrire que la concertation est réussie et qu'elle est vraiment complète ?

Elle fut réussie dans les entreprises conduites. Au-delà, bien entendu, il conviendra, dans les recommandations d'analyser, ce qui devra être conduit lors de la post-concertation.

Une entreprise de cette envergure n'est bien entendu jamais complète dans le sens où elle pourrait durer et perdurer. Les outils mis en place ont été de qualité, les documents furent de qualité, les personnels engagés motivés et professionnels. Le maître d'ouvrage et ses responsables au plus haut niveau furent présents au plus près du public à chaque instant.

Aussi, cet engagement, cette volonté et cette ténacité à demeurer auprès du public conduisent les garants à écrire que cette concertation répond parfaitement aux exigences de l'information et de la participation inhérentes à la volonté des textes la régissant et à la mission reçue des garants par la Présidente de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

La traduction concrète de ce sentiment de réussite peut s'expliquer par l'analyse des réponses aux questionnaires de satisfaction.

Concernant l'organisation et le contenu des différentes modalités de participation, plusieurs éléments ont été appréciés par les répondant.e.s :

- La mise en place d'une telle concertation,
- Les lieux et de la qualité d'accueil lors des rencontres,
- L'existence d'une plateforme en ligne pour s'informer et s'exprimer,

Cependant, certains points ont été critiqués :

- Une difficulté à bien se repérer sur la plateforme,
- Une trop longue durée de présentation du projet lors des réunions publiques et ateliers ainsi qu'une insuffisance de temps consacré aux échanges avec la salle lors de certaines de ces rencontres.

Nous précisons qu'il s'agit des principales appréciations et remarques figurant dans les 361 questionnaires recueillis.

Les garants intégreront ces derniers points dans leurs recommandations.

**SYNTHÈSE DES ARGUMENTS, CONTRIBUTIONS ET AVIS EXPRIMÉS**

**Synthèse des observations ayant émergé pendant la concertation**

Des tableaux récapitulatifs plus explicites et mieux compréhensibles accompagnent cette synthèse.

Pour autant il convient de présenter cet ensemble d'arguments pour dégager les thématiques et motivations de ceux qui se sont exprimés :

Un groupe de citoyens riverains affirme aussi que ce projet n'est pas le leur mais celui du tourisme et des Nantais résidents secondaires.

## Ces contributions mettent en exergue :

- LA CONSOMMATION DE TERRES AGRICOLES
- LA COURSE À L'URBANISATION
- L'IMPERMÉABILITÉ DES SOLS
- LE MANQUE D'ÉTUDE AVEC LA RÉGION DE LA DESSERTÉ FERROVIAIRE

## Mais aussi :

- LA PROTECTION DES ZONES HUMIDES
- LES ÉLÉMENTS ENVIRONNEMENTAUX : BRUIT POLLUTION ET PERTE DE BIODIVERSITÉ
- ASPECT SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Si au début de la concertation ce dernier aspect a été le moteur de réflexion, des habitants de Port-Saint-Père estiment aujourd'hui que les travaux engagés par le Conseil Départemental, lignes continues, giratoires, limitation de vitesse à 80 KM/H sont devenus suffisants pour enrayer les accidents de la circulation routière.

## LES THÉMATIQUES ÉMISES

### Opportunité de projet.

#### Contributions mettant en question l'opportunité du projet

- Pourquoi écrivent-ils, construire une 2x2 voie, alors que la philosophie du moment est de réduire la part consacrée à la voiture pour le respect de l'environnement, l'urgence climatique et la baisse des gaz à effets de serre ?
- Pourquoi ajoutent-ils ne pas opter pour des alternatives de mobilités douces ou ferroviaires ou de transports en communs à énergie multiples, électrique et hydrogène ?
- Le public s'interroge sur les conditions de circulation des décennies à venir qui seront différentes de la circulation du moment pour lesquelles est projetée cette route.
- Pourquoi se focaliser sur un seul axe Nantes Pornic alors qu'il n'est pas envisagé un projet global pour le Pays de Retz avec d'autres axes, à savoir Nantes - Noirmoutier et Nantes - Saint Brevin les Pins ?
- D'autres comme pour les documents décrits plus hauts, estiment que le projet n'est pas opportun dans le sens où les travaux déjà entrepris suffisent à enrayer les accidents.
- Des riverains ne souhaitent pas ce projet pour des raisons qui les impactent personnellement, valeur patrimoniale des maisons diminuée, bruit, pollution accentuée, expropriations.
- Enfin nombreux sont ceux qui reprochent à ce projet de satisfaire une urbanisation galopante (*le pays de Retz devenant la banlieue de Nantes*).

#### Contributions portant sur l'opportunité du projet et sur les conditions le rendant opportun

Ils estiment que pour assurer la **sécurité des automobilistes**, la construction d'une 2x2 voies est une bonne chose et que sa construction doit aller vite.

Par ailleurs d'autres avancent aussi et pour s'y montrer favorables, que le **temps de trajet** sera d'autant raccourci et que c'est une bonne chose que de pouvoir se rendre de Nantes à Pornic et l'inverse en un temps diminué et en toute sécurité. La circulation y sera plus fluide et aucun accident frontal ne sera à déplorer. D'aucuns pensent que le projet va dans le sens d'une amélioration de l'économie touristique et de l'économie en générale pour irriguer le Pays de Retz.

## **Prise en compte des mobilités alternatives.**

De nombreuses contributions mettent en exergue la nécessité d'étudier en parallèle, les mobilités douces, (*pour piétons et vélos*), développer le vélo électrique par primes et avantages, le ferroviaire en travaillant avec la Région pour augmenter le trafic considéré comme insuffisant, aménager des aires de covoiturage sur l'axe et en amont.

## **Cadre de vie, pollution, bruit.**

Les riverains, notamment de Port-Saint-Père, de Chaumes-en-Retz, et du Port, sont arc-boutés sur les nuisances à leur cadre de vie, déjà fortement impacté. Les habitants de Port-Saint-Père répètent à l'envi que le bourg déjà partiellement coupé en deux sera totalement coupé avec, des zones d'habitations séparées des administrations des espaces sportifs culturels et scolaires, du cabinet médical. Ils ajoutent que la pollution sera accentuée du fait de la vitesse et que sans édification importante de murs et moellons, leur vie sera perturbée.

La municipalité de Port-Saint-Père met en avant la tranquillité des habitants tandis que d'autres s'interrogent sur la disparition programmée des petits villages remplis d'histoire où les touristes s'arrêtaient.

## **Consommation d'espaces agricoles.**

Les agriculteurs, déjà aux ateliers, mais aussi aux contributions ont souligné leur inquiétude quant à la consommation d'espaces agricoles. Leurs exploitations souffriront de la coupure qui les empêchera de traverser la route pour utiliser leurs champs et pâtures. Ils s'interrogent si les animaux pourront traverser.

Par ailleurs ils avancent que pour les projets d'urbanismes, la consommation d'espaces agricoles est sérieusement encadrée et qu'ils souhaiteraient qu'il en soit de même pour le projet routier. Ils craignent une perte d'exploitation et ne savent pas encore quelles seront les compensations.

## **Artificialisation des sols.**

De nombreuses contributions évoquent et proposent des alternatives pour favoriser le ferroviaire et les liaisons douces, peu impactantes en matière d'artificialisation des sols. Certains rappellent au Département son engagement dans ce domaine.

## **Environnement et biodiversité, respect des zones humides.**

Les associations environnementales, d'une manière générale pour ne pas les citer, émettent et proposent des solutions alternatives à une 2x2 voies, en développant les transports en communs à énergie propre. Elles demandent de développer le covoiturage et le ferroviaire, certaines souhaitent rapidement des études carbone des tracés retenus.

S'agissant des zones humides, certaines s'interrogent sur la nature des compensations et demandent des explications dans ce sens.

## **Les dessertes locales.**

Les riverains sont nombreux à s'interroger sur le tracé des dessertes locales de part et d'autre de la route. Ils n'entendent pas être obligés de faire de longs détours pour vaquer à leurs occupations quotidiennes et être ainsi victimes chez eux du développement touristique.

Les contributions et avis émis pour les différents tracés et variantes sont de la même moulture que le cadre général à la différence qu'ils s'énoncent d'une façon plus individualisée.

Des tracés se dessinant proches des habitations, les habitants concernés émettent leurs inquiétudes et proposent des solutions alternatives plus écartées de leurs propriétés.

**Il convient maintenant de présenter ces questions et contributions de manière chiffrée en deux tableaux.**

## 1. Tableau chiffré des contributions et questions déposées

	Plateforme	Registre La Bernerie	Registre Chaumes	Registre Pornic	Registre Port St Père	Registre Rouans	Registre Stand mobile Pornic	Registre Stand mobile Rezé
<b>Contributions</b>	433	2	5	3	5	1	8	9
<b>Questions</b>	41	0	0	0	0	0	0	0

Le maître d'ouvrage a répondu sur la plateforme à l'ensemble des questions, et chacun peut prendre acte de ces réponses.

Par ailleurs un courrier a été adressé à une personne ayant posé une question personnelle sur une éventuelle indemnisation en cas d'expropriation. Le maître d'ouvrage a choisi une réponse personnelle parce que la question posée n'entraîne pas dans le cadre de la concertation.

S'agissant des contributions émises par le public, le tableau ci-après présente par tronçon le chiffrage des thématiques exposées.

## 2. Tableau chiffré des analyses quantitatives et thématiques des contributions et questions par tronçon

Tronçons ✦ Thèmes	Globalité de l'axe Nantes - Pornic	Port-Saint-Père - Pont Béranger	Pont Béranger - Chaumes	Déviation de Chaumes	Chaumes - Pornic
<b>Opportunité de la mise à 2x2 voies du tronçon</b>		97	11	20	30
<b>Prise en compte des déplacements et mobilité alternative</b>	103				
<b>Économie (tourisme, emplois)</b>	8				
<b>Sécurité</b>	92	12	1	1	2
<b>Cadre de vie : bruit, santé, pollution</b>	154	38	0	9	3
<b>Environnement / Biodiversité</b>	88	9	2	0	4
<b>Espaces et activités agricole</b>	32	6	0	2	1
<b>Artificialisation des sols</b>	39	4	1	2	2
<b>Dessertes locales et rétablissement</b>	7	15	0	1	1
<b>Autres</b>	72	6	1	1	1

## Synthèse des propositions ayant émergé pendant la concertation

Les garants au regard des chiffres des contributions constatent en toute objectivité que les thématiques qui ont trait aux mobilités alternatives, sécurité et cadre de vie à préserver sont celles qui ont le plus retenu l'attention des contributeurs.

Pour étayer cette constatation, ils souhaitent à la suite présenter la synthèse des propositions reçues au cours de la concertation.

Ces propositions peuvent être classées en trois thèmes principaux :

- **Itinéraires**
- **Aménagement et protection du cadre de vie**
- **Propositions environnementales**

Enfin quelques-unes sont de nature à entrer dans le paragraphe des demandes de précision et les garants les y ont insérées.

### **Propositions liées aux itinéraires :**

Plusieurs propositions demandent ou auraient préféré une réflexion plus ambitieuse de la zone côtière de Saint Brevin les Pins à Noirmoutier. Cette proposition est insérée aux demandes de précisions.

Proposition d'une route à deux fois deux voies de Nantes à Chaumes-en-Retz et maintenir une deux fois une voie ensuite jusqu'à Pornic en aménageant la RD 66 vers La Bernerie

Un comité de riverains de Port-Saint-Père propose comme d'autres contributeurs une déviation complète du bourg de Port-Saint-Père, et en demeurant dans les propositions liées à ce bourg, ils souhaitent que soit construit à la sortie de Port-Saint-Père une route reliant Bourgneuf en Retz puis la Route Bleue pour desservir Noirmoutier et Pornic.

S'agissant encore du bourg de Port-Saint-Père la municipalité propose une 2x1 voie et la création d'un échangeur au lieu-dit la lande, et d'un autre pour relier la RD 303. En outre il est aussi proposé que si le bourg devait être traversé, qu'il le soit sous un tunnel.

Les élus de Sainte Pazanne souhaiteraient que ce projet serve à dévier aussi le bourg de Saint Pazanne dans la démarche de réduire le trafic de la commune.

Des habitants de Port Saint et Sainte Pazanne proposent de réaliser une bifurcation de telle sorte que le flux en provenance de Nantes vers Sainte Pazanne ne traverse pas de giratoire.

S'agissant du tronçon Chaumes-en-Retz Pornic, d'aucuns proposent d'améliorer l'arrivée sur Pornic en aménageant en amont des RD 97 et 213, puis d'aménager des axes vers la Route Bleue, hors échangeur.

### **Propositions liées au cadre de vie**

La municipalité de Port-Saint-Père propose la construction de deux passerelles pour les hameaux proches du bourg.

Il est souvent demandé l'aménagement de murs et moellons anti-bruit devant toutes les maisons hameaux et bourgs impactés, et ne pas s'en tenir à ce qui a été mentionné sur les plans.

Il conviendrait de dégager une solution pour désenclaver le hameau de la Frogerie parce quel que soit la variante retenue, les habitants n'auraient plus qu'un axe peu sécurisé pour sortir et rejoindre la route. Le bruit est souvent mis en cause et les habitants de Port-Saint-Père demandent que lors de la traversée de leur bourg la vitesse soit réduite en conséquence.

## Propositions environnementales

S'agissant des zones humides, il est proposé qu'au lieu de chercher des compensations, il serait préférable de restaurer les zones existantes comme le Marais de Retz par exemple.

Il est aussi proposé de faire circuler sur l'axe des véhicules de transports en commun à l'hydrogène pour pallier la pollution.

Plusieurs propositions concernent l'aménagement de voies dédiées en parallèle pour les deux roues. Par ailleurs il est aussi proposé d'aménager des aires de co-voiturage, des arrêts de bus et des parkings à vélos quel que soit les variantes ou itinéraires retenus.

Le tableau analytique des contributions et questions peut être consulté par le lien suivant : [Tableau analytique des contributions et questions.xlsx](#)

## Évolution du projet résultant de la concertation

Le maître d'ouvrage a évolué dans sa proposition de projet à la suite de l'étude de contexte, en proposant différentes autres variantes en amont de la concertation.

À l'issue de celle-ci, le projet n'a pas évolué puisque tout était à proposer et à débattre. En tout état de cause, il étudiera toutes les contributions et les propositions avant d'arrêter sa décision.

## DEMANDE DE PRÉCISIONS ET RECOMMANDATIONS AU RESPONSABLE DU PROJET

Le maître d'ouvrage a tout mis en œuvre pour répondre au mieux en fonction de ce qu'il était de son domaine aux différentes questions posées par le public.

Au reçu des contributions et au fil de la concertation il s'est nonobstant dégagé des éléments de nature à ne pas complètement satisfaire ceux qui l'interrogeaient.

Aussi revient-il aux garants de lister ces demandes et d'encourager le maître d'ouvrage à les compléter autant que faire se peut et à y répondre.

### Précisions à apporter de la part du responsable du projet

- Aux attentes des personnes de Port-Saint-Père, Chaumes, des communes et hameaux environnants, qui souhaitent que leur soit présentées assez tôt par variante et tracé, les sorties, bretelles et dessertes locales dessinées en tenant compte des contributions.  
La même chose est demandée s'agissant des zones humides.
- Aux agriculteurs qui, depuis l'étude de contexte, demandent en fonction des variantes et tracés que leur soit présentés précisément et même exhaustivement les modalités de compensations de terre, et s'ils doivent être indemnisés, comment et en quelles conditions ils le seront, si perte d'exploitation il y a.
- Aux associations se reprenant les unes aux autres, qui demandent une étude carbone en fonction des variantes.
- À ceux qui demandent ou souhaitent qu'une étude de l'accidentologie conduise à comparer l'état antérieur de la route avant les travaux d'aménagement et l'état aujourd'hui après travaux, à savoir les giratoires, les lignes continues et la réduction de la vitesse à 80 km/h.

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes : "Le maître d'ouvrage indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation" (L121-16 CE).

Concrètement, à la suite de la publication du bilan de la concertation par les garants, le maître d'ouvrage du projet décide du principe et des conditions de la poursuite du projet.

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

### **Recommandations des garants pour garantir le droit à l'information et à la participation du public à la suite de cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture des enquêtes publiques**

Puisque le code de l'environnement (*artL.121.8*), prévoit une concertation-post jusqu'aux enquêtes publiques, et pour continuer la dynamique engagée, les garants, s'agissant de poursuivre une participation active et une information constante du public au fil des décisions prises ou à prendre, recommandent au maître d'ouvrage de mettre en place des outils selon les formes, dispositifs et contenus suivants :

- Mettre en place un comité de suivi qui pourra s'appeler différemment si le maître d'ouvrage estime qu'il pourrait se confondre avec le comité de pilotage déjà installé du Conseil départemental ;
- Ce comité sera constitué d'institutionnels, élus ou autres, des chambres par exemple mais aussi de membres d'associations, de publics divers en mesure de représenter au plus près, les personnes impactés par le projet. Les garants pensent notamment aux agriculteurs riverains et résidents secondaires ;
- Il pourra se réunir autant de fois qu'il sera nécessaire afin d'informer le public sur les décisions inhérentes aux variantes et tracés.

Nous conseillons aussi au maître d'ouvrage d'étudier et si possible remédier aux trois points ayant reçu un avis pour le moins très mitigé du public, constaté sur les retours des formulaires de satisfaction. À savoir :

- Une difficulté à bien se repérer sur la plateforme,
- Une durée de présentation du projet ressentie comme trop longue lors des réunions publiques et ateliers,
- Une insuffisance de temps consacré aux échanges avec la salle.

### **Il conviendra également de réunir :**

- Un consortium d'agriculteurs pour mettre en œuvre la politique agricole liée au projet retenu ou débattu,
- Les collectifs locaux déjà constitués ou futurs, notamment de Port-Saint-Père, Chaumes et Pornic, et au-delà du groupe de travail, des représentant des autochtones, résidents secondaires et usagers, afin de déterminer au mieux le ou les tracés à retenir ;
- Sur le tronçon Chaumes – Pornic, de poursuivre et même amplifier le travail engagé avec Pornic Agglomération, les communes éventuellement concernées par les différents scénarii présentés et le groupe de travail, afin de coconstruire les schémas de routes envisagés,
- S'agissant du ferroviaire, bien que hors cadre du projet, de se rapprocher de la Région Pays de Loire pour conduire en parallèle les études appropriées en vue de mettre en place les lignes TER souvent souhaitées lors de la concertation.

Les demandes de précision et les recommandations des garants sont récapitulées sous la forme d'un tableau joint en annexe. Le responsable du projet le complètera au moment de sa réponse, et il sera publié.

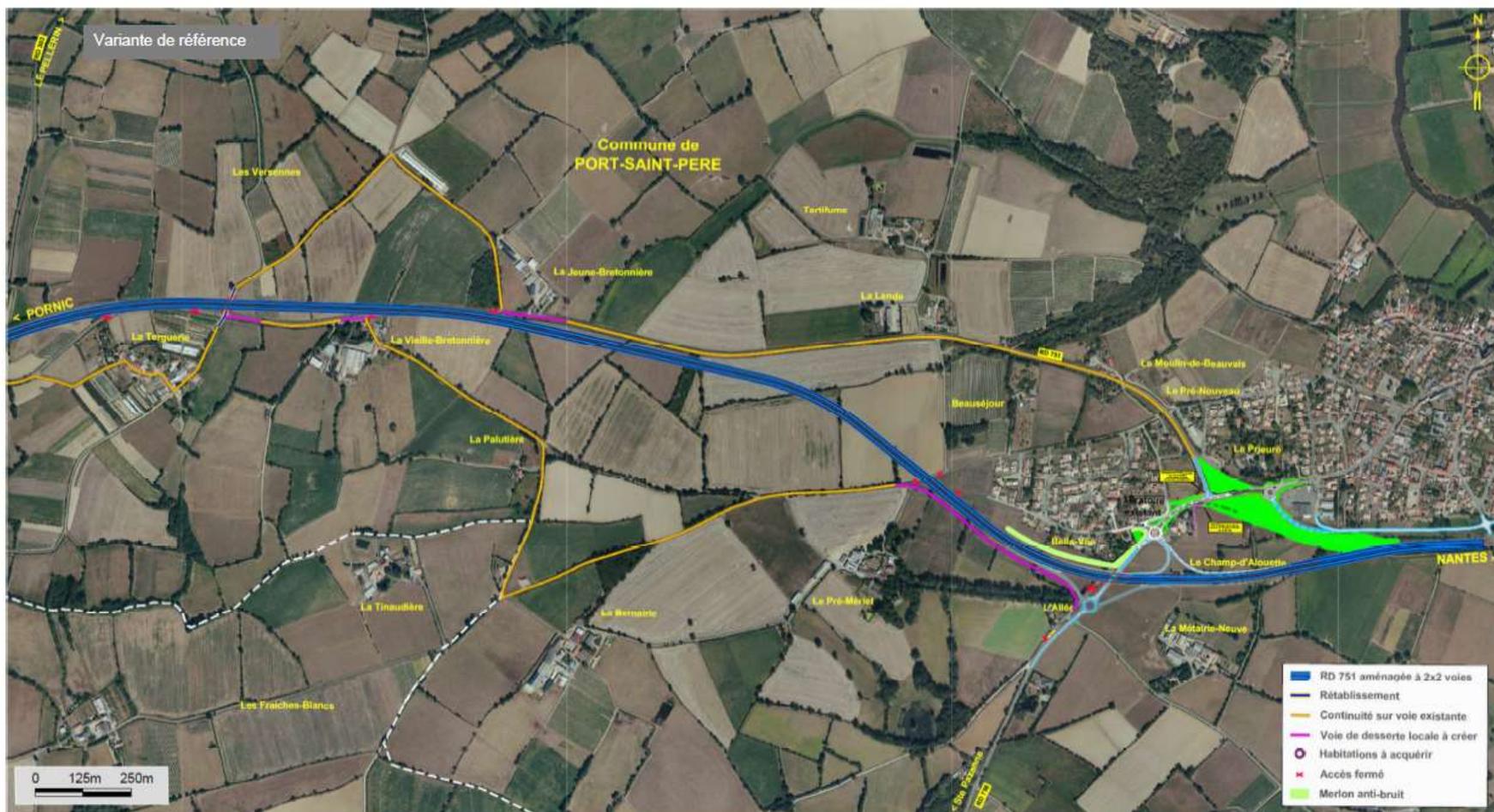
Pour le consulter, utiliser le lien suivant : [Tableau suivi des précisions et recommandations RD 751.xlsx](#)



## **LISTE DES ANNEXES**

- **ANNEXE 1 – Variante de référence**
- **ANNEXE 2 – Variante 1**
- **ANNEXE 3 – Variante 2**
- **ANNEXE 4 – Trois propositions de tracés**
- **ANNEXE 5 – Planche 1**
- **ANNEXE 6 – Planche 2**
- **ANNEXE 7 – Interlocuteurs - Acteurs**
- **ANNEXE 8 – Compte rendu de la réunion avec les acteurs**
- **ANNEXE 9 – Dispositif d'information**
- **ANNEXE 10 – Annonces légales**
- **ANNEXE 11 – Tableau analytique des contributions & questions**
- **ANNEXE 12 – Tableau des précisions et recommandations des garants**

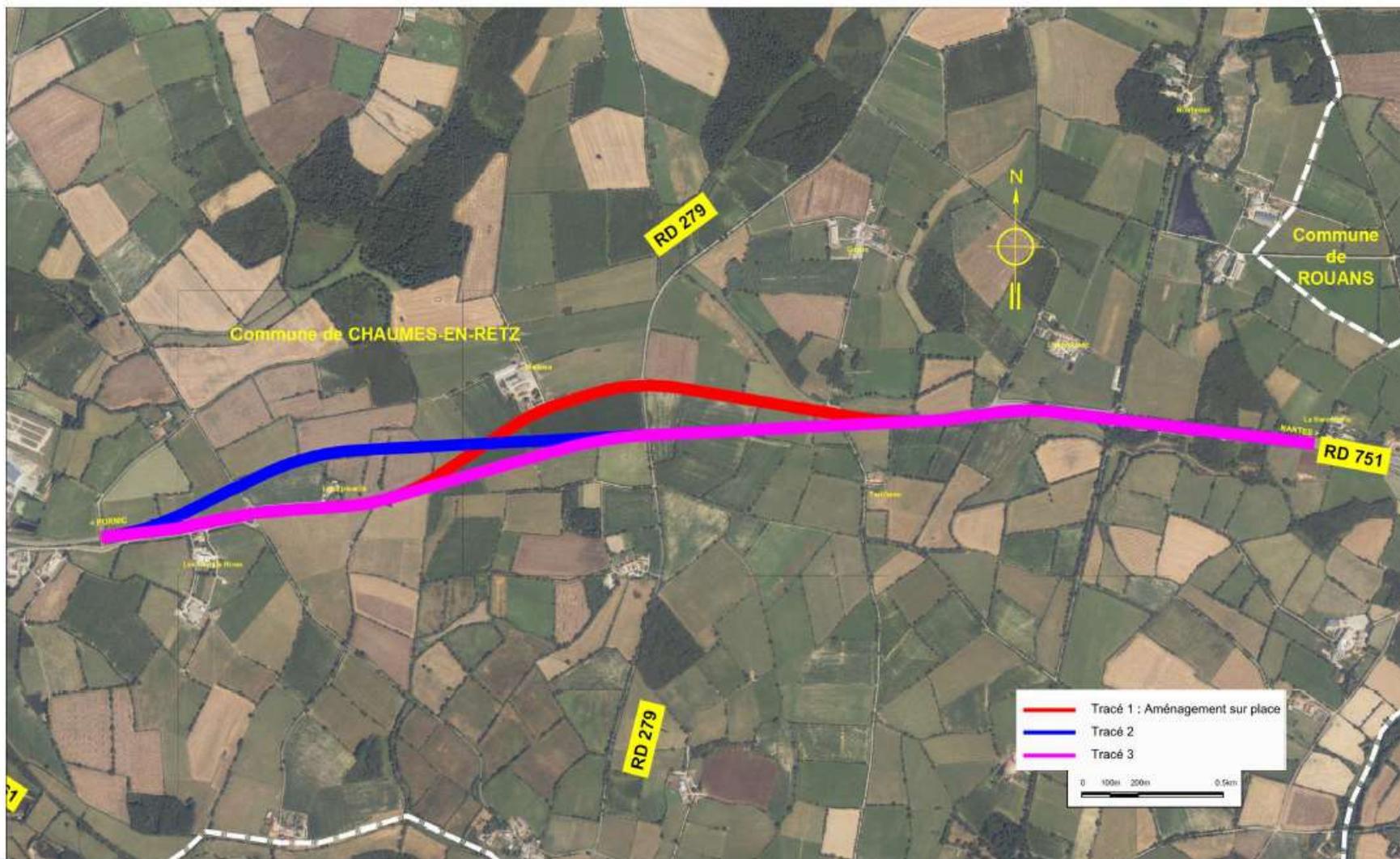
# Annexe 1 - Variante de référence

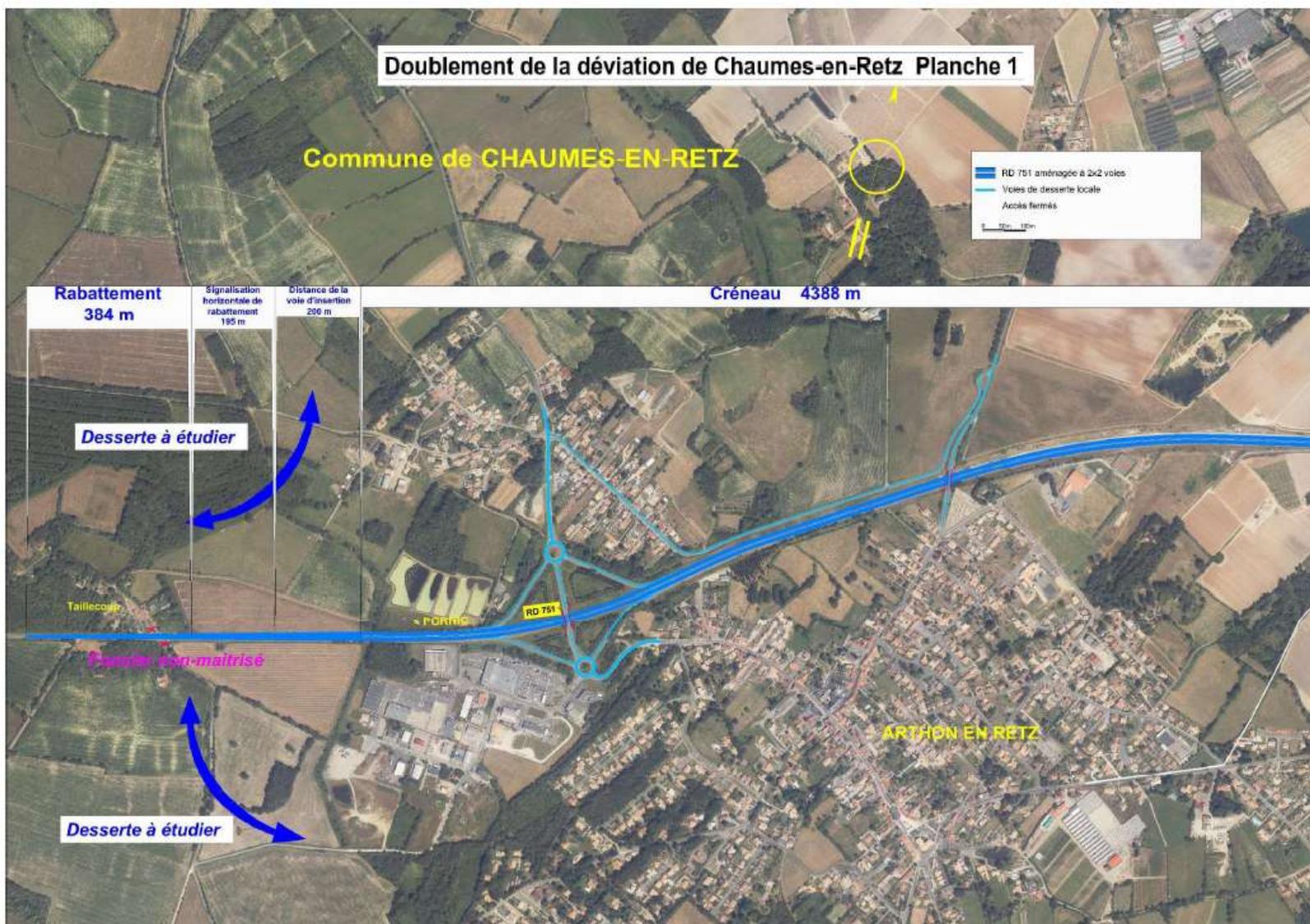


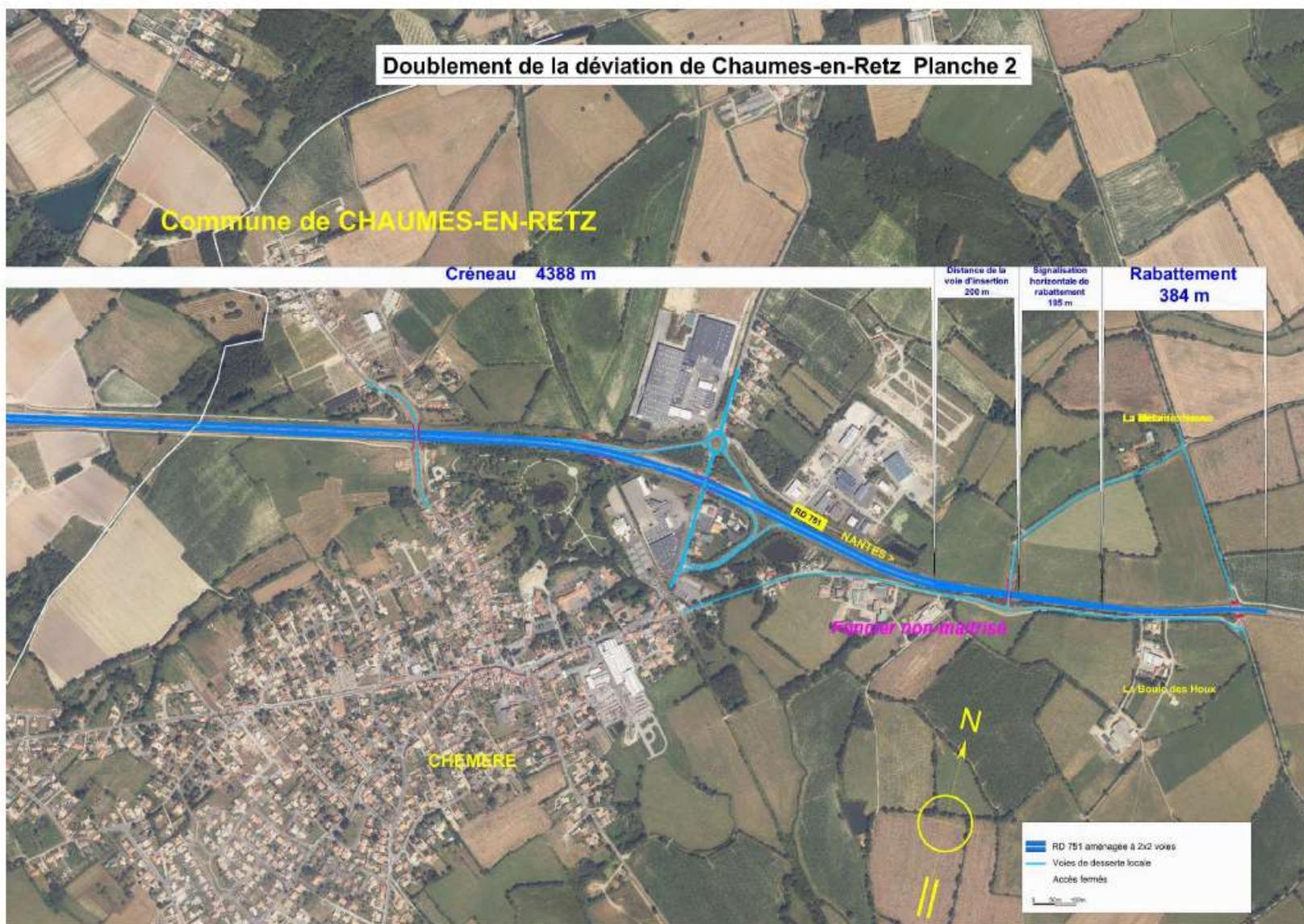




Section « Le Pont-Béranger » - Chaumes en Retz : les 3 tracés possibles d'aménagement







## Annexe 7 - Interlocuteurs - Acteurs

### Les interlocuteurs / acteurs rencontrés successivement et dans l'ordre chronologique lors de l'étude de contexte :

- Le 06/09/2019, **monsieur le député** de la circonscription à sa permanence de Saint Brevin les Pins les Pins, près de Saint Nazaire.  
Ce parlementaire Le Parlementaire fait état de ses interventions et questionnements sur la mise en œuvre de cette 2x2 voies sachant que le SCoT du Pays de Retz l'a inscrit depuis 2011. Il fait état de ses préoccupations d'aménagement du territoire du Pays de Retz et de son enclavement, tout en soulignant les conséquences néfastes sur le trafic poids lourds de la déviation de la commune de Vue.  
Il demande qu'au-delà de la sécurité routière, il soit tenu compte des aspects socioéconomiques de la mise à 2x2 voies de cette route. La commune du Pellerin notamment est un bastion de développement industriel et technologique.  
Par ailleurs le train TER reliant Nantes à Pornic ne dispose que d'une seule voie pour les deux sens de circulation.
- Le 09/09/2019, **le Chargé de programme politique routière** à la Région des Pays de Loire (*Nantes*).  
Les entretiens ont porté sur les transports, de liaison (*Aléop*) et scolaires.  
La Région qui soutient financièrement le projet entend maintenir les pratiques de ramassage scolaire, mais aussi des travailleurs du pays de Retz.  
Elle entend s'inscrire au sein de la concertation notamment pour les thématiques environnementales, économiques et sécurité routière. Pour la Région toutes ces thématiques sont liées au développement au sein d'un périmètre élargi.
- Le 09/09/2019, **le Groupement de Gendarmerie 44** à Nantes. Les Officiers ont été rencontrés à deux reprises.  
La Gendarmerie s'est engagée à fournir à la concertation les statistiques des accidents et les études d'accidentologie inhérentes. Les Officiers entendent participer aux ateliers de la concertation de leur domaine et en accord avec la Préfecture.
- Le 11/09/2019, **la Chambre d'Agriculture** à Sainte Pazanne. Le Consultant Foncier Aménagement Pôle Aménagement. Nos interlocuteurs ont présenté les caractéristiques agricoles de la zone, l'élevage mais aussi et de plus en plus, le maraichage. De surcroît les zones humides sont nombreuses. Il existe 200 entreprises agricoles sur Pornic Agglo. Les agriculteurs se déplacent et coupent la route avec les engins au sein de la zone et la route actuelle est un danger permanent.  
Les exploitants sont soucieux de leurs évolutions et la route nouvelle pourrait leur faire perdre de la surface d'exploitation. Ils estiment demander ainsi des compensations.

Ils ne cachent pas qu'ils doutent de la possibilité de récupérer des terres nouvelles sachant que certains propriétaires dont les terres ne sont pas cultivées les préservent en vue d'une éventualité d'évolution des PLU et que leurs terrains s'avèrent constructibles dans le futur.

Les exploitants souhaiteraient que le Département affiche clairement pendant la concertation les conditions d'indemnisations des terres perdues.

Ils soulignent deux grandes difficultés géographiques, quant au tracé Pont Béranger - Pornic et aimeraient être entendus : La sortie de Arthon-Cheméré, et de Port Pornic.

Ils veulent de la transparence de la part du département.

- Le 23/09/2019, trois associations dans les locaux des Services Sociaux du Conseil Départemental à Nantes :

**L'association Bretagne Vivante.**

Les représentantes se sont montrées d'emblée, très habitée par les problématiques environnementales et surtout floristiques, la protection des plantes rares. Le souci de l'association c'est de mettre en place des conditions d'évitement du projet. Elles proposent notamment, déjà comme alternative, de mettre la RD 751 en sens unique et organiser le retour par une route existante en parallèle. Elles estiment aussi que l'économie maraîchère est oubliée dans le projet. Elles s'interrogent sur les compensations agricoles et environnementales.

**La Ligue de Protection des Oiseaux.**

Par rapport à ce qu'ils ont eu à connaître lors d'une concertation précédente, les représentants estiment que les prescriptions émises par les garants en fin de bilan sont demeurées trop vagues. Ainsi, ils leur demandent de bien vouloir veiller à ce qu'elles s'affichent dans le cadre de ce dossier d'une manière plus précise.

**L'association Hirondelle (Pornic).**

- Le 23/09/2019, **monsieur le Maire de Pornic et Président de Pornic Agglo-Pays de Retz**, en mairie à Pornic.

L' élu affirme d'emblée avoir soutenu ce projet ainsi que l'amélioration de la voie ferrée reliant Nantes à Pornic.

5 zones économiques sont impactées par le projet au sein de Pornic Agglo. Il entend aussi préserver les zones humides au nord de la 751, et s'agissant des mobilités, il s'intéressera à l'interaction entre Nantes et Saint-Nazaire. Aussi proposera t'il en concertation deux tracés alternatifs.

1 – garder la 751 pour les riverains et prolonger la route bleue jusqu'à la Bernerie et ensuite aménager la D 66 pour rejoindre la 751 (*voir pour éviter Chaumes-en-Retz ?*)

2 – en prolongeant la route bleue jusqu'à Les Moutiers en Retz et rejoindre ensuite la D 67 qui serait aménager (*en évitant le village classé de Prigny*) pour rejoindre la 751 après Chaumes-en-Retz (*ce qui règle le problème de la déviation de Chaumes-en-Retz*).

- Le 23/09/2019, **madame la Directrice du Pôle Équilibre Territorial et Rural (PETR)**, en mairie de Pornic.

Le PETR possède un contrat de réciprocité avec Nantes Métropole. Elle est volontaire pour travailler avec tous les acteurs.

- Le 24/09/2019, **l'association Nantes-Pornic : En route pour l'espoir**, à la mairie de Port-Saint-Père.

Une dizaine de membres de cette association étaient présents. Monsieur le Maire de Port-Saint-Père s'était joint à la réunion. L'association très impliquée dans la défense de la sécurité routière compte une trentaine de membres.

Parmi les personnes présentes, des artisans, des agriculteurs et des riverains, trois catégories dont les inquiétudes se rejoignent.

Les agriculteurs disent devoir traverser la route plusieurs fois par jour et que chaque traversée est une « roulette russe ». Cependant les exploitants exposent aussi leurs craintes de perte de potentiel d'exploitation et se disent d'emblée en désaccord avec le département sur les propositions qui auraient été faites via la Chambre d'Agriculture. Ils entendent en reparler pendant les ateliers.

Ils s'interrogent aussi sur la traversée des animaux.

Les artisans et les riverains exposent des dangers liés à la sécurité routière et leur angoisse aussi pour leurs proches dès qu'ils empruntent la route.

Ils exposent que le flux routier s'est accentué notamment en poids lourds depuis la déviation de Vue.

Ils sont tous favorables au développement du Pays de Retz et à l'ouverture de la 2X2 voies.

Les lieux dits, la Frogerie et la Patardière connaissent des accidents toutes les semaines.

- Le 25/09/2019, **monsieur le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer**, à Nantes, accompagné de la Cheffe de service Eau- Environnement et du Coordinateur territorial Ouest. Dans le cadre de sa mission, le DDTM reçoit comme mission de réduire l'accidentologie, par limitation de vitesse et traçage de séparations de voies. Parallèlement la DDTM prend en compte les enjeux d'aménagement par des travaux, des études d'impact et aussi en respectant les zones humides, tout cela avec le souci de maintenir le principe d'ERC (*éviter - réduire - compenser*). La DDTM est consciente qu'il faille aussi mettre à la table les agriculteurs, la chambre d'agriculture et le département. Elle conseille le département au niveau administratif et juridique. La DDTM précise que le flux va augmenter puisque 1000 habitants par an s'agrègent à Pornic agglo. Il y aura incontestablement de la consommation d'espace.
- Le 25/09/2019, **monsieur le Secrétaire Général de la Préfecture de la Loire-Atlantique** à la préfecture à Nantes.  
Il était accompagné du DDTM déjà vu le matin.  
L'entretien a porté sur la sécurité, mais aussi tous les enjeux environnementaux, socio-économiques du projet, des infrastructures, du tourisme.  
Il a aussi et surtout été question du calendrier de la concertation.  
Il s'avère que débiter une concertation avant les élections municipales ne serait pas de bon aloi et que ce ne serait pas perdre de temps pour le projet que de la commencer aussitôt après.  
Il a bien entendu été traité de sécurité routière et les choses se trouvaient être claires puisque la Gendarmerie avait été rencontrée au préalable et que les garants possédaient les chiffres.
- Le 02/10/2019, **monsieur le Directeur Études Prospectives de Loire-Atlantique Développement**, à Nantes.  
Cette entité, émanation du Conseil Départemental, est proche des communes et ainsi que de la Région.  
Son rôle de promotion du tourisme et de l'habitat-tourisme, s'inscrit dans un développement du bassin en essayant de conjuguer avec l'économie, le tourisme et le respect de l'environnement. Ce service peut être présent à la concertation en apportant son expertise sur les mobilités, l'éco-tourisme et les mixités d'usage.  
Par son rôle, elle est très imprégnée de la philosophie à la fois urbaine et rurale et qu'il faille conjuguer ces thématiques lors de la concertation.  
Le maraichage se développe le long de l'axe à venir et des habitants nouveaux viennent y construire.

- Le 17/10/2019, **monsieur le Directeur des investissements et de la circulation de Nantes-Métropole.**  
Il connaît bien la CNDP pour avoir conduit plusieurs concertations pour le tramway de Nantes. Il est très satisfait d'apporter sa contribution aux échanges.  
Il a fait copie du contrat de réciprocité avec le Pays de Retz.  
Il entend pour la métropole travailler de concert sur les mobilités partagées (*covoiturage et aménagement des aires*), puis des axes irriguant Nantes métropole. Il est prêt à travailler sur tous les aspects économiques et touristiques en commun avec le conseil départemental et Pornic-Agglo.
- Le 17/10/2019, **monsieur le Président de la Chambre départementale de Commerce et d'Industrie.**  
Les propos ont commencé par une présentation de la CNDP et de la mission reçue. Il connaît la CNDP, puisque très impliqué dans la concertation aéroport sud. Il a présenté aux garants ce qu'ils attendaient d'une concertation.  
Dans chaque commune ou secteur, il y a un délégué et il souhaite les intégrer à la concertation et surtout aux ateliers. Il est d'accord pour participer aux réunions d'acteurs en Novembre et entend être actif.  
C'est un défenseur de la route pour l'économie du Pays de Retz et la défense des commerces et industries le long du parcours. Il travaille déjà avec la chambre d'agriculture, avec le PETR, et aussi de concert avec le département. Il est d'accord pour un calendrier débutant après les élections tout en souhaitant ne pas trop perdre sur les échéances prévues.

## Annexe 8 – Compte rendu de la réunion avec les acteurs du 19 novembre 2019

Les garants ont indiqué leur attente de voir s'exprimer les différentes parties prenantes présentes sur les modalités de concertation souhaitées. De ces discussions très intéressantes et enrichissantes, il en est ressorti les principaux points suivants.

### Sur le périmètre :

- **Les élus de Pornic agglomération** ne sont pas favorables au projet d'aménagement sur place entre Chaumes-en-Retz et Pornic. Ils suggèrent que le périmètre de la concertation aille de Villeneuve-en-Retz à Pornic en partant de Chaumes-en-Retz.  
Ils militent pour une 2 voies mais avec une piste cyclable bidirectionnelle, ce qui fait 2x2 voies ;
- **La LPO** indique qu'il faut faire attention à ne pas saucissonner le projet et qu'il convient de préparer une étude d'impact globale comprenant également les parties déjà aménagées.  
Le dossier de concertation et les dossiers réglementaires devront aborder le projet dans son ensemble. Elle suggère de mettre à disposition les outils de la concertation dans les gares.
- **Pornic Agglo-Pays de Retz** rappelle que cet itinéraire a vocation également à desservir l'aéroport de Nantes-Atlantique et qu'il peut aussi participer au développement économique du Sud estuaire. Qu'il ait également pour objectif prioritaire de sécuriser l'itinéraire et considère que la concertation pourrait amener à une construction d'un projet différent de celui présenté dans le respect de l'environnement.  
Il souhaite que l'on prenne le temps d'écouter les attentes de la population et ne pas se précipiter sur la prise de décisions.  
Il rappelle son grand intérêt pour l'objectif du "zéro artificialisation nette" et souhaite maintenir l'attrait de l'agglomération de Pornic pour les jeunes.  
Le périmètre doit prendre en compte les communes de Vue et de Rouans en raison des basculements de circulation de la RD 723 vers la RD 751 (*interdiction PL et signalisation de l'itinéraire*).  
Toutes les communes disposant d'une gare doivent être associées.

### Sur les modalités particulières à envisager :

- Il fut convenu qu'il pourrait y avoir entre-autres, des dossiers papier et des registres dans les mairies principalement concernées par le tracé, avec une affiche en gare et des affiches dans toutes les mairies et intercommunalités.
- Il fut acté la mise en place d'un site Internet dédié spécifiquement au projet et à la concertation préalable.
- La DDTM indique que la notion d'environnement est trop large et il faudra préciser à chaque fois quelle thématique environnementale est à aborder. De plus, chaque thématique contient un volet environnement.

### Les thématiques d'ateliers proposées :

- L'agriculture : cela semble difficile de tenir un atelier spécifique à l'agriculture, notamment entre Chaumes-en-Retz et Pornic pour lequel il n'y a pas de tracés proposés. Pour Port-Saint-Père – "Le Pont Béranger", des réunions sont déjà organisées avec les exploitants ;
- Les déplacements (*route, ferroviaire, covoiturage...*) ;
- Le fonctionnement du territoire (*tourisme, les enjeux de patrimoine naturel...*) ;
- La vie pratique au quotidien (*les commerces, les agriculteurs, les habitants...*).

## CONCERTATION NANTES-PORNIC

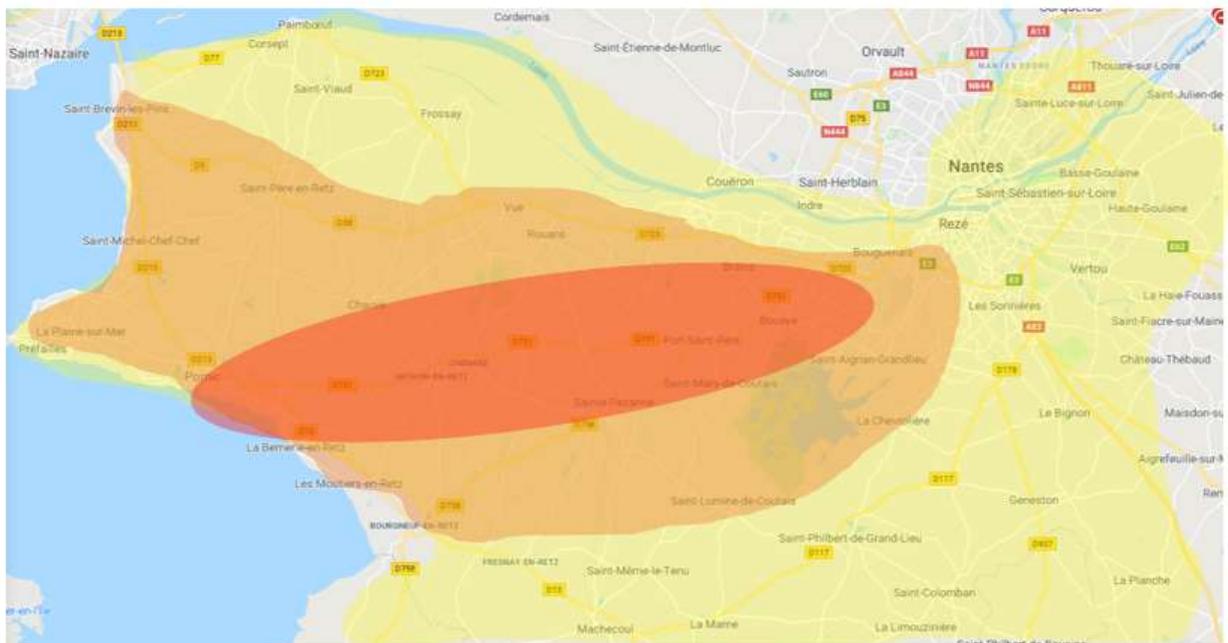
### Bilan du dispositif d'information

Un dispositif d'information dédié à la concertation a été mis en place du 7 septembre au 4 novembre 2020, avec l'objectif d'informer et d'inciter à participer via les différents outils proposés (plateforme [participer.loire-atlantique.fr](https://participer.loire-atlantique.fr), réunions publiques, ateliers, stands mobiles...). Il s'adressait à toutes les habitant-es de Loire-Atlantique et plus particulièrement à celles et ceux résidant ou se déplaçant dans le pays de Retz.

### Périmètre de diffusion du message

3 zones de diffusion du message ont été définies :

- Une première zone à très forte diffusion centrée autour de l'axe Nantes-Pornic (en rouge sur la carte ci-dessous)
- Une seconde zone à forte diffusion sur les communes alentours (en orange sur la carte ci-dessous)
- Une troisième zone élargie (sud-ouest du Département et agglomération nantaise et plus globalement l'ensemble du Département)



## 1.2 Les outils d'information

### Affichage public et diffusion ciblée

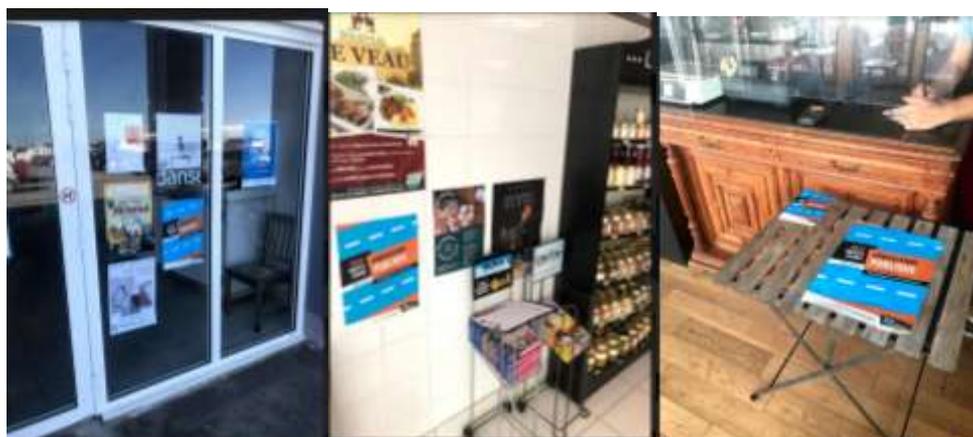
#### Affichage abribus

- 93 affiches diffusées entre le 14 septembre et le 12 octobre sur le pays de Retz.



#### Affiches et flyers dans les commerces et lieux publics, plus livrets

- 180 affiches format A 3 et 5 500 flyers diffusés dans 180 commerces et lieux d'accueil du public de 19 villes du pays de Retz
- 4 000 livrets de concertation diffusés en mairies et distribués lors des réunions publiques et sur les stands mobiles



### Relai presse

#### Relations presse

- Conférence de presse de lancement, le lundi 7 septembre
- Communiqué de presse d'annonce de la dernière réunion publique, le jeudi 22 octobre
- Communiqué de presse d'annonce de la tenue en ligne de la dernière réunion publique, le lundi 3 novembre

## Insertions presse

- 9 insertions publicitaires dans Ouest-France, Presse-Océan et le Courrier du pays de Retz, les 18, 21, 25 et 28 septembre et les 14 et 16 octobre



## Info locale

- Les réunions publiques, les ateliers et les permanences en mairies ont été relayés dans les pages « rendez-vous » de Ouest-France, Presse-Océan et le Courrier du pays de Retz ainsi que sur les agendas en ligne (Ouest-France, Presse-Océan, Département...).



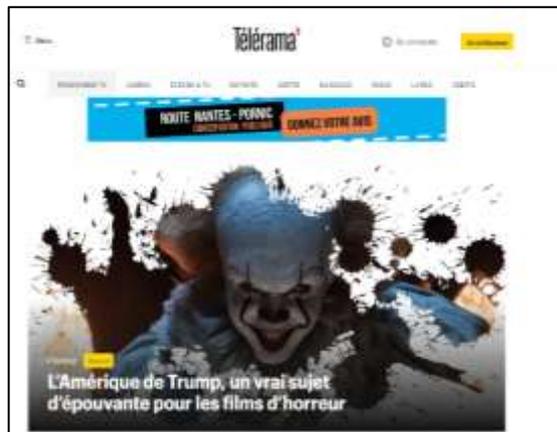
## **Digital**

### SMS

- 11 400 SMS d'information envoyés le 21 septembre aux personnes localisées dans les environs de Pornic, Port-Saint-Père, Bouaye et Arthon-en-Retz (entre 5 et 7 km autour de ces villes).

### Campagne web

- Insertion de bannières publicitaires sur des sites à forte audience (Ouest-France, Leboncoin, Blablacar, Télérama, Europe 1, RFM...), du 21 septembre au 4 novembre.
- Plus d'1 millions d'impressions réalisées (*nombre de fois où une bannière apparaît sur un écran*).
- Campagne visible aux alentours de Pornic, Port-Saint-Père, Bouaye et Arthon-en-Retz (diffusion entre 5 et 7 km autour de ces villes).



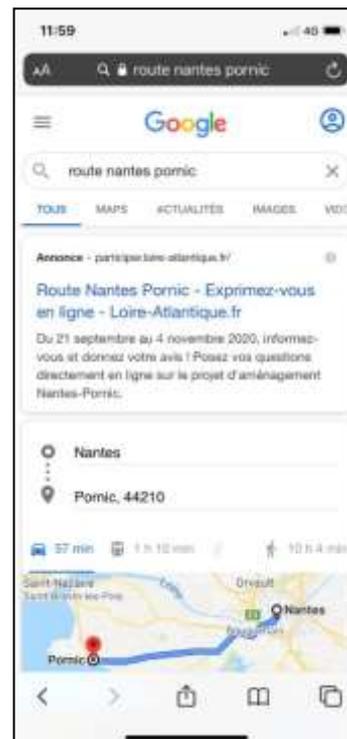
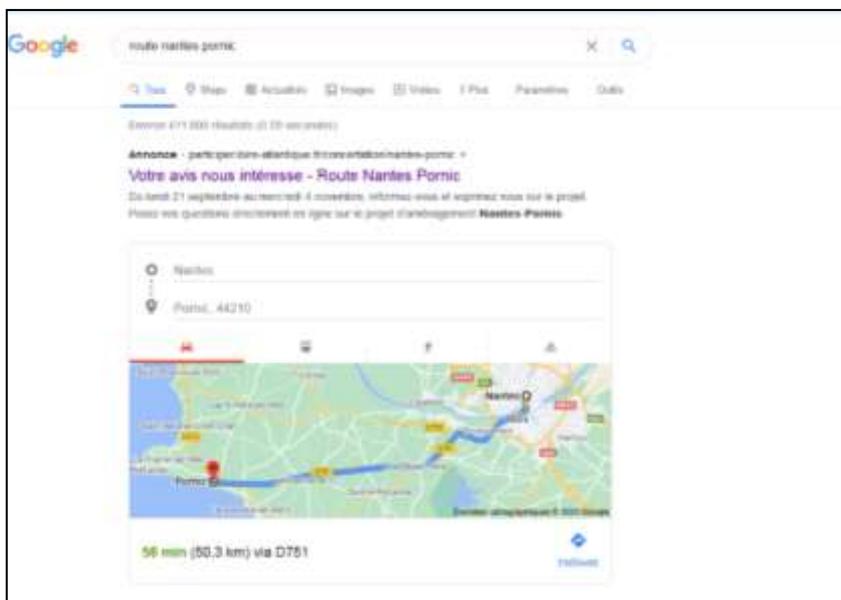
## Réseaux sociaux

- Diffusion d'une courte vidéo « teasing » sur Facebook et Twitter
- Posts Facebook et Twitter à la communauté suivant le Département (63 800 abonnés Facebook et 71 900 abonnés Twitter) les 7, 16, 22 septembre et 4 novembre.



## Annonces sur le moteur de recherche Google

- Campagne d'annonce du 21 septembre au 4 novembre
- Annonce visible suite à la recherche de mots-clés spécifiques : route Nantes-Pornic, concertation Nantes-Pornic, axe Nantes-Pornic, aménagement RD 751...



## **Supports d'information du Département**

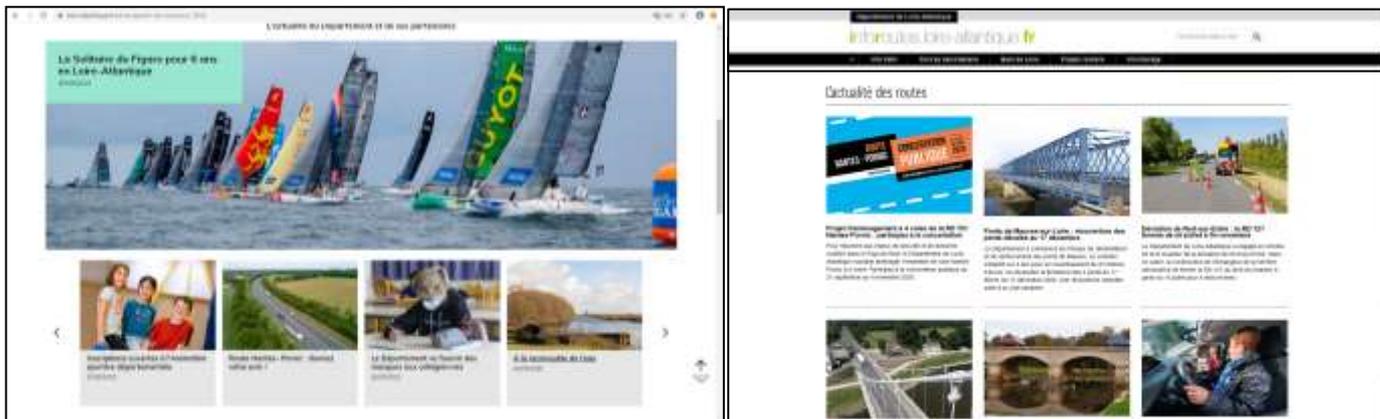
### Magazine Loire-Atlantique

- Actualité dans le magazine d'octobre-novembre 2020.
- Diffusion à 708 361 exemplaires sur toute la Loire-Atlantique



### Site Internet Loire-Atlantique

- Actualités le 7 septembre pour annoncer la concertation
- Actualités le 29 octobre pour annoncer la fin de concertation et la dernière réunion publique



### Panneau routier à message variable

Message : "CONCERTATION ROUTE NANTES-PORNIC, DONNEZ VOTRE AVIS" du 21 septembre au 4 novembre sur le panneau à message variable situé sur la route de Pornic (RD 723) à Bougenais

### Relais de proximité

#### Kit communication communes

- Envoi d'un kit communication à 17 communes et 4 Communautés de communes (Pays de Retz et Métropole nantaise) pour relai dans leurs différents supports d'information
- Information reprise par au moins 12 d'entre-elles (magazines, sites internet, panneaux lumineux, réseaux sociaux...)

COMMUNIQUE - DÉPARTEMENT DE LOIRE-ATLANTIQUE

**Route Nantes-Pornic**  
**Concertation publique du 21 septembre au 4 novembre 2020**

Pour répondre aux enjeux de sécurité et de desserte routière dans le Pays de Retz, le Département de Loire-Atlantique souhaite aménager l'ensemble de l'axe Nantes-Pornic à 4 voies.

Quels choix d'aménagements privilégier ? Quelles opportunités pour les déplacements dans le Pays de Retz ? Afin de prendre en compte l'avis des usager-e-s et des riverain-e-s, le Département mène une concertation publique du 21 septembre au 4 novembre 2020.

**Un axe majeur de Loire-Atlantique**

Le Département de Loire-Atlantique aménage, entretient et sécurise un réseau de 4 300 km de routes départementales. 84 millions d'euros sont consacrés en 2020 à son entretien et sa modernisation. Parmi les routes gérées par le Département, la RD 751 entre Bougenais et Pornic constitue un axe majeur pour le développement du sud-ouest de la Loire-Atlantique. 13 000 véhicules empruntent quotidiennement cet axe entre Port-Saint-Père et Pornic et 25 900 au niveau de Bougenais.

Ainsi que le territoire est en plein développement, la RD 751, alternant des sections à 2 voies et à 4 voies, doit évoluer. Conscient de la situation, le Département de Loire-Atlantique s'est engagé en 2017 à aménager l'ensemble de la route entre Nantes et Pornic à 4 voies.

**Un projet d'aménagement d'ensemble de la RD 751**

Aujourd'hui, sur les 40 km de l'itinéraire, 13 km sont déjà aménagés à 4 voies entre Bougenais et Saint-Léger-les-Vignes et à « Pont Béranger ». Les travaux de doublement de la déviation de Port-Saint-Père sur 4 km vont démarrer en 2020 pour une mise en service en 2024. À cette date, il restera donc près de 23 km de 2 voies entre Port-Saint-Père et Pornic à aménager.

Les enjeux environnementaux tels que la gestion de l'eau, la préservation des milieux naturels et des espaces agricoles, la limitation de l'artificialisation des sols et l'intégration des aménagements routiers dans le paysage seront pris en compte tout au long du projet, des phases d'études à l'exploitation de la RD 751.

**Le projet d'aménagement en chiffres :**

<b>40 km</b> AXE NANTES ET PORNIC	<b>26,7 km</b> À METTRE À 4 VOIES	<b>15 années</b> DE TRAVAUX	<b>2035</b> ANNÉE DE MISE EN SERVICE COMPLÈTE DE L'AXE	<b>UN COÛT GLOBAL D'UN ORDRE DE 150 M€</b>
--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------	---	--

**Aménagement à 2x2 voies  
entre Port-Saint-Père et Pornic**  
Concertation préalable organisée  
en application des articles  
L.121-15-1 et L.121-16  
du Code de l'environnement

**COMMUNIQUÉ**

Après saisine par le département de Loire-Atlantique, la Commission nationale du débat public (CNDP) a décidé, dans sa séance du 31 juillet 2019, qu'il y avait lieu d'organiser une concertation préalable selon les articles L.121-15-1 et L.121-16 du Code de l'environnement et a désigné MM. Claude Renou et Serge Quentin garants du processus de concertation (décision publiée sur les sites internet de la CNDP et du département). Cette concertation préalable permettra de débattre :

- de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet,
- des enjeux socio-économiques qui s'y rattachent ainsi que des impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire,
- des solutions alternatives, y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre,
- des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

Modalités d'organisation de la concertation validées par la CNDP dans sa séance du 29 juillet 2020 :

- la concertation se déroulera du lundi 21 septembre au mercredi 4 novembre 2020 inclus,
- des rencontres avec le public en présence des garants sont prévues (détail, horaires, lieux et modalités d'inscription consultables sur :

[participer.loire-atlantique.fr/nantes-pornic](http://participer.loire-atlantique.fr/nantes-pornic) ou au 02 40 99 10 00) :

- 5 réunions publiques : 21, 22, 29, 30 septembre et 3 novembre,
- 3 ateliers thématiques : 24 septembre, 14 et 22 octobre,
- 5 permanences : 30 septembre, 2, 9, 20 et 21 octobre.

- pour prendre connaissance du projet, réagir, donner son avis, poser des questions :

- en mairies de Port-Saint-Père, Rouans, Saint-Hilaire-de-Chaléons, Chaumes-en-Retz (mairie annexe de Chéméré), La Bernerie-en-Retz, Pornic (mairie annexe de Sainte-Marie-sur-Mer), ainsi que dans les locaux du département de Loire-Atlantique à Nantes (8 rue Sully) : exposition, dossier de la concertation, registres ;
- sur le web via une plateforme de participation citoyenne pour consulter l'ensemble des documents mis à la disposition du public et donner son avis :

[participer.loire-atlantique.fr/nantes-pornic](http://participer.loire-atlantique.fr/nantes-pornic) ;

- sur le stand mobile qui sera proposé ponctuellement près de commerces ou de marchés.

À l'issue de la concertation, et dans un délai de 3 mois maximum :

- les garants établiront un bilan de la concertation,
- ce bilan sera présenté pour validation à la Commission nationale du débat public,
- le département précisera les enseignements qu'il tire de la concertation et les suites qu'il souhaite donner au projet.

Lundi 14 septembre 2020 Les Echos

Adresse postale :  
Hôtel du Département  
3 quai Ceineray - BP 94109 44041 Nantes cedex 1  
Tél. 02 40 99 13 58 - Fax 02 40 99 13 59  
contact@loire-atlantique.fr  
www.loire-atlantique.fr

**COMMUNIQUÉ**

**ROUTE DEPARTEMENTALE 751  
NANTES - PORNIC**

**AMENAGEMENT A 2x2 VOIES ENTRE PORT-SAINT-PÈRE ET PORNIC**  
Concertation préalable organisée en application des articles L 121-15-1  
et L 121-16 du code de l'environnement

- ✓ Après saisine par le Département de Loire-Atlantique, la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a décidé, dans sa séance du 31 juillet 2019, qu'il y avait lieu d'organiser une concertation préalable selon les articles L 121-15-1 et L 121-16 du code de l'environnement et a désigné Messieurs Claude Renou et Serge Quentin garants du processus de concertation (décision publiée sur les sites internet de la CNDP et du Département).
- ✓ Cette concertation préalable permettra de débattre :
  - de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ;
  - des enjeux socio-économiques qui s'y rattachent ainsi que des impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
  - des solutions alternatives, y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ;
  - des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.
- ✓ Modalités d'organisation de la concertation validées par la CNDP dans sa séance du 29 juillet 2020 :
  - La concertation se déroulera du lundi 21 septembre au mercredi 4 novembre 2020 inclus ;
  - Des rencontres avec le public en présence des garants sont prévues (détail, horaires, lieux et modalités d'inscription consultables sur [participer.loire-atlantique.fr/nantes-pornic](http://participer.loire-atlantique.fr/nantes-pornic) ou au 02 40 99 10 00) :
    - 5 réunions publiques : 21, 22, 29, 30 septembre et 3 novembre,
    - 3 ateliers thématiques : 24 septembre, 14 et 22 octobre,
    - 5 permanences : 30 septembre, 2, 9, 20 et 21 octobre ;
  - Pour prendre connaissance du projet, réagir, donner son avis, poser des questions :
    - en mairies de Port-Saint-Père, Rouans, Saint-Hilaire-de-Chaléons, Chaumes-en-Retz (mairie annexe de Chéméré), La Bernerie-en-Retz, Pornic (mairie annexe de Sainte-Marie-sur-Mer) ainsi que dans les locaux du Département de Loire-Atlantique à Nantes (8 rue Sully) : exposition, dossier de la concertation, registres ;
    - sur le web via une plateforme de participation citoyenne pour consulter l'ensemble des documents mis à la disposition du public et donner son avis : [participer.loire-atlantique.fr/nantes-pornic](http://participer.loire-atlantique.fr/nantes-pornic) ;
    - sur le stand mobile qui sera proposé ponctuellement près de commerces ou de marchés.
- ✓ A l'issue de la concertation, et dans un délai de 3 mois maximum :
  - Les garants établiront un bilan de la concertation,
  - Ce bilan sera présenté pour validation à la Commission Nationale du Débat Public,
  - Le Département précisera les enseignements qu'il tire de la concertation et les suites qu'il souhaite donner au projet.



244 boulevard Saint Germain  
75007 Paris – France T. +33 (0) 1 44 49 85 50  
[contact@debatpublic.fr](mailto:contact@debatpublic.fr)  
[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-11-06 09:47:18	1692		RD751	Avis déposé le (date non renseignée) en mairie de Port- Saint-Père page : 7/100- no : 5	Suite a une réunion suivi sur ordi hier :-Il me semble important d'étudier aussi la piste de l'augmentat° des circuits, arrêts et fréquence des car Lilas comme alternative à la voiture pour que les cars soient davantage utilisables. -La circulation dense présente l'avantage de se remettre en question quand on en a marre des embouteillages. C'est mon cas et habitante du bourg j'ai fait le choix d'aller à la gare de Bouaye (davantage d'horaires qu'à la gare de Port St- Père, c'est dommage) pour train puis vélo (dans parking sécurisé à la gare de Nantes) pour aller à mon travail. Bien sûr, le soir je mets plus de temps à la fin de mon travail à 16h -> train à 17h, arrivée à la maison à 17h30. Par contre : détente ou travail dans le train, pas d'endormissement au volant et risque d'accident évité, activités physique avec le vélo, cohérence écologique... quand je termine à 17h15 c'est beaucoup moins fatigant et moins long qu'avec les bouchons. Même 2 ou 3 jours par semaine, cela permet de réduire le trafic si chacun s'y met. Je pense que la 4 voies ferait appel d'air pour la voiture.-La sécurité routière est primordiale et à chaque fois que je longe PS Père, je pense aux familles meurtries par les accidents alors merci d'étudier la sécurité sans pour autant privilégier le tout 4 voies.-Ma famille habite au bord de la mer et j'aime me promener sur la côte. La circulation est une contrainte et je pourrais me dire qu'une 4 voies me simplifierait la vie mais je préfère adapter mes horaires, mes jours de visite et mes parcours plutôt que de me résoudre à une 4 voies complète qui ne me semble pas correspondre à la préservation de la planète et à des modes de vies préservés pour les générations futures. Bien cordialement dans un esprit constructif.
2020-11-06 09:46:00	1692		RD751	Avis déposé le 4/11/2020 en mairie de Port-Saint-Père page : 6/100- no : 4	Je suis directement concernée par les variantes 1 et 2. car elle supprime ma maison. C'est inadmissible qu'on nous ait autorisé à construire il y a 4 ans si c'est pour détruire tout ce que nous avons construit jusque là. Je suis contre les V1 et V2. La variante de référence pourquoi pas. Je doute que Mr le Président du département dorme aussi mal que moi en ce moment comme il l'a dit le 3/11 à cause des accidents. Je suis enceinte et la je suis dans le flou car vous aller rendre votre verdict vers début février - alors le jour de mon accouchement, je risque de découvrir que bientôt je n'aurais même plus de maison pour élever mon enfant !!! y a d'autres solutions que le doublement des voies, il y en a plein le site internet - et au début (si votre but est vraiment la sécurité) vos services ont proposés un terre plein béton, ça coûte (-) cher qu'une 2x2. On ne pourra plus vivre ici car vous avez arrêté les autorisations de constructions sur la commune. On est en campagne, pas à Nantes - on veut du terrain pour profiter et vivre - pas être empilé les uns sur les autres -CONTRE V1 et V2 -
2020-11-06 09:44:47	1692		RD751	Avis déposé le 3/11/2020 en mairie de Pornic page : 5-52- no : 3	-L'aménagement en 2x2 voies entre le Pont beranger et port St Père par la variante de référence-Un élargissement et aménagement de la 1x2 voies entre Pont beranger et Pornic-Un développement du transport par bus à hydrogène (certaines villes en sont équipées) avec une multiplication des navettes ( éviter l'augmentation de la Pollution.-Un courrier ci joint agrafé expliquant ma réflexion-1 2x2 voies avec tous les aménagements possibles conduit encore à la désresponsabilisation des conducteurs (pont de St Nazaire limité à 70km/h et il y a encore des accidents)Il n'y a pas de route dangereuse, il y a des conducteurs dangereux.
2020-11-04 18:01:40	2316	j. Plusieurs catégories / Autres	RD751	Projet à plus long terme	Bonjour,Conséquence du développement de l'urbanisation lié à l'attractivité de la région de PORNIC, ce projet à 4 voies déjà ancien devait répondre à des problématiques du moment. Il n'a pas été mis en œuvre dans sa globalité ce qui a entraîné des problèmes de sécurité.Maintenant vous reprenez ce projet de mise à 4 voies, ce qui paraît une très bonne décision si l'on se place à l'échelle d'un utilisateur qui souhaite arriver le plus rapidement possible à destination.Par contre à une échelle plus générale, en tenant compte des enjeux climatiques liés notamment à la mobilité et dernièrement du télétravail, pourquoi ne pas intégrer dans ce projet le principe d'une desserte ferroviaire entre SAINTE PAZANNE et PORNIC et ce en parallèle des voies de circulations routières. Les 2 roues pourraient emprunter les trains pour la desserte domicile/travail. Les circuits des cars pourraient être réellement complémentaires aux autres modes de déplacement.Comme déjà programmé, le doublement du tronçon PORT-SAINT- PERE sur 4 km serait réalisé entre 2020 et 2024. Est- ce de la fiction ou de l'anticipation ?Bien sûr cela nécessiterait des financements et autres compléments, mais surtout ce serait un vrai projet global multimodal qui pourrait voir le jour en mettant à profit toutes les réflexions existantes des collectivités locales, département et région. Merci de votre attention.
2020-11-04 18:00:09	2315	c. Cadre de vie (bruit, santé, pollution,...)	4. Déviation de Chaumes-en-Retz	Un aménagement vraiment opportun pour le territoire?	Ce projet, dont la réflexion est entamée depuis de nombreuses années, interroge aujourd'hui dans cette phase de concertation, notamment en ce qui concerne le doublement de la voie au niveau de Chaumes. Ce projet va générer indéniablement une augmentation à terme du trafic, de la vitesse et donc une augmentation du bruit, du stress et de la pollution pour les riverains.Veut-on encore ce type d'aménagement pour le Pays de Retz? Doit-on privilégier l'usager de la route aux riverains?Force est de constater que les trajets entre Nantes et Pornic ne sont pas simples et sécurisés sur l'ensemble du parcours, d'autant plus quand on les fait quotidiennement. Il pourrait être envisagé, comme sur d'autres tronçons des aménagements ponctuels répondant localement aux problèmes ou faiblesses, mais il ne semble pas opportun d'aménager une 2x2 voies sur l'ensemble de la RD751. Seul celui entre Chaumes et Nantes suffirait pour ne pas créer à l'entrée de Pornic par effets induits à long terme les engorgements et problèmes rencontrés à l'arrivée sur Nantes.Soyons vigilants sur le modèle de développement que nous souhaitons pour notre territoire, des solutions alternatives doivent être muries pour ne pas uniquement envisager un projet qui ne répond plus aujourd'hui entièrement à l'objectif du mieux pour tous (cadre de vie, environnement, déplacements), sans omettre pour autant le développement économique du territoire.

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-11-04 17:57:22	2301	b. Options d'aménagement de la route départementale	RD751	Pensons à nos petits enfants au lieu de chercher à aller toujours plus vite	Le projet de doublement de la route D751 ne répond plus du tout aux objectifs de la transition écologique que nous devons tous absolument réussir pour nos futures générations : aller toujours plus vite mais pour quoi? si ce n'est "bouchonner" sur la route de la Montagne, voire même sur la déviation de Bouaye pour rentrer sur le périphérique et bien avant Pornic dans l'autre sens. D'autres alternatives doivent être envisagées pour sécuriser cette route tout en utilisant un minimum de terres agricoles; voir ci dessous les possibilités :- après avoir doubler la route entre Bouaye et Port st Père ( en cours), privilégier la variante de référence pour maintenir une continuité du bourg de Port St Père et ne pas détruire des maisons; créer une file vers Pornic et une file vers Noirmoutier (idem pont de Chéviré) .- garder une seule route jusqu'à la zone de doublement du Pont Béranger et avant Chaumes en Retz en aménageant quelques ronds points supplémentaires ( idem Paternière) pour sécuriser l'insertion des riverains. Les trois lignes blanches qui séparent les deux voies ont montré leur efficacité .- prévoir une autre zone de doublement de voies à la hauteur de la déviation de Chaumes en Retz ( les terres et ouvrages sont déjà disponibles) .- garder une seule route jusqu'à Pornic tout en prévoyant également ronds points aux endroits nécessaires. Rouler régulièrement à 80 km/h sécurise la route car les voitures se suivent et évitent ainsi des tentatives de doublement. Cela entraîne aussi une diminution significative de la consommation énergétique et de la pollution sonore et environnementale .Par ailleurs, il faut aussi penser à développer le ferroviaire en augmentant le nombre d'aller- retour les week en ( 4 actuellement) et surtout en diminuant le prix des billets (3 euros maxi) pour faire concurrence aux voitures. Les bouchons existent les week-end pour aller et revenir de Pornic et les matins de la semaine pour rentrer sur Nantes , donc c'est l'entrée sur le périph qu'il faut traiter !!! C'est notre devoir de penser au futur de nos enfants et petits enfants et le doublement de cette route ne leur apportera en aucun cas une meilleure qualité de vie . Merci aux élus de penser à l'avenir des futures générations et non pas au présent car nous devons absolument modifier nos comportements pour un développement beaucoup plus durable . Nous comptons sur vous pour montrer l'exemple.
2020-11-04 17:53:58	2314	g. Environnement et/ou biodiversité	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Augmenter le trafic n'est pas la priorité! Prenez en compte les impacts du dérèglement climatique.	Bonjour, Etant donné la nécessité de réduire de façon urgente les émissions de gaz à effet de serre, et étant donné que plus on a de route, plus on a de voitures (et la construction des routes a également un impact en elle-même) , il ne faut pas continuer cette fuite en avant sans fin, et mettre tous les moyens financiers dans les modes de transports décarbonés plutôt que de construire des routes. Il est temps que la population et les élus prennent au sérieux la question du dérèglement climatique. Plus on dépasse les 2 degrés de réchauffement, plus la situation sera dramatique. Prenez le temps de lire les rapports du GIEC pour prendre la mesure de ce qui nous attend dans les décennies à venir si on continue comme si de rien n'était. Matthieu Durand
2020-11-04 17:47:01	2246	b. Options d'aménagement de la route départementale	RD751	Stop à l'augmentation du tuyau	Stop à l'augmentation du tuyau tant qu'on ne règle pas les problèmes des robinets (arrivée à Pornic et Nantes). Les bouchons vont remonter de plus en plus haut et augmenterons le risque d'accident. L'infrastructure est elle la solution??? Ne faut il pas travailler réellement sur l'usage : stop à l'autosolisme, développement des TC, du covoiturage. Les voies réservées TC ou covoiturage à l'entrée de Nantes sont elles étudiées?
2020-11-04 17:41:46	2313	d. Desserte locale	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	URGENCE Déplacement	Bonjour J'habite la BERNERIE et travaille à Nantes tout comme mon épouse. J'emprunte donc quotidiennement l'axe Nantes Pornic. Je constate tous les jours des comportements routiers à risque induit par l'absence de voie de doublement. Je constate tous les jours l'obligation de rester calé sur l'allure du véhicule le + lent. Je subis régulièrement les bouchons résultant de la présence d'un engin agricole. Chaque Week End à partir de mars l'axe est totalement surchargé Bref il est pour nous (mon épouse, moi même ainsi que nombre de personnes utilisant régulièrement cette route) totalement incompréhensible qu'elle ne reponde pas déjà au minimum de critères de fluidité et de sécurité que l'on est en droit d'attendre pour un axe aussi passant. Sa transformation est pour nous une urgence majeure indépendamment de toute autre considération. Nous l'attendons avec une impatience grandissante. Je précise par ailleurs que nos enfants sont usagers réguliers de la ligne SNCF Nantes Pornic et que nous ne comprenons réellement pas l'opposition qui est artificiellement présentée entre ces 2 moyens de transport réellement complémentaires. Cordialement
2020-11-04 17:40:15	2311	b. Options d'aménagement de la route départementale	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Garder la route actuelle et continuer à la sécuriser	Des aménagements ont été réalisés ces 2 dernières années pour sécuriser la RD 751. Au lieu de continuer cette 2x2 voies il serait sans doute mieux de mettre l'argent dans de nouveaux ronds points et trouver un moyen plus efficace pour empêcher les voitures de doubler. Mettre l'argent non utilisé pour ce projet dans plus de bus et plus de trains avec une augmentation des horaires.
2020-11-04 17:37:27	2246	f. Sécurité	5. Chaumes-en-Retz <> Pornic	Sécurité routière	Une 2x2 voies pour une question de sécurité est une réflexion datée. D'ici l'aménagement de la route, les technologies auront évoluées, parions sur la route du future, projet cher au CD 44. Déviation de Chaumes et Chaumes Pornic, sortons des vieux schémas, parions sur l'avenir des nouvelles technologies. Radar tronçon pour limiter la vitesse, contrôle automatisé des franchissements de lignes continues, ....ce n'est pas du tout répression, c'est uniquement ce que l'automobiliste comprend. Est ce la route qui est dangereuse ou l'usage qu'on en fait. Si on n'est pas capable de d'en faire un usage correcte, alors on met en place des outils pour aider à le faire respecter. On ne répond pas au problème de civisme en construisant une 2x2 voies.
2020-11-04 17:36:15	2312	b. Options d'aménagement de la route départementale	2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	Une variante 1 et 2 catastrophiques d'un point de vue urbanistique pour Port-Saint-Père	Les variantes 1 et 2 proposées auraient un impact catastrophique pour le cadre de vie de la commune de Port Saint-Père. Port Saint Père est une commune charmante mais à l'arrêt, les aménagements étant bloqués depuis des décennies en attente de cette incertaine 2x2 voies et de son tracé. Si les variantes 1 et 2 sont choisies, la commune se retrouvera littéralement coincée entre une autoroute et l'Acheneau. Ces variantes vont à l'encontre des logiques d'incitation aux déplacements doux au sein même de la commune (a-t-on envie de traverser une autoroute pour se rendre chez le médecin ou pour aller à l'école ?). Comment peut-on décider de couper la commune en 2 de la sorte pour aller plus vite ?

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-11-04 17:27:24	2246	h. Déplacements et mobilités alternatives	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Quel territoire voulons-nous ? Un modèle de développement à imaginer	On cherche à justifier le besoin de 2x2 voies par la croissance constante de la mobilité, par le grand nombre de véhicules entre Nantes et Pornic. Est ce une fatalité? Plus on donne de la capacité, plus on a de véhicules. Plus on ouvre à l'urbanisme, plus on a de lotissements et donc des gens sur la route. On ne réfléchit plus en km mais en temps et la 2x2 permet d'aller plus vite (dans le bouchon) et donc de s'éloigner de son lieu de travail pour accéder à un logement à prix abordable, mais cela se paie sur le long terme en qualité de cadre de vie, économiquement (coût des déplacements pour l'usager)... Peut-on réellement poursuivre comme cela? Par ailleurs, comment les collectivités peuvent-elles s'interroger sur la ressource en eau dans le Pays de Retz d'un coté et construire des lotissements et des 2X2 voies d'un autre coté? Cette ressource en eau est déjà manquante et on veut accueillir encore plus de monde et leur permettre de faire des trajets plus facilement. Le CD 44 ne veut plus artificialiser les sols, mais offre les outils (2x2 voies) pour le faire dans les communes. Arrêtons les réflexions en silo, voyons l'aménagement du territoire comme un ensemble. La croissance des véhicules n'est que la résultante de politiques d'aménagement non contrôlées menées sur nos territoires, qui pouvaient avoir un sens auparavant. Le territoire ne peut plus absorber la croissance de la population, mais on continue dans cette voie...
2020-11-04 16:36:24	1878	c. Cadre de vie (bruit, santé, pollution,...)	2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	Consultation bidon pour Port-Saint-Père	Suite à la réunion de Pornic du 03/11/2020 , il apparaît clairement que la version de référence pour la déviation du bourg de Port-Saint-Père ne sera jamais retenue et sera enterrée afin de préserver les espaces agricoles . Ceux qui nous laissent penser le contraire sont des menteurs. Il nous reste juste la possibilité de rester en 2x1 voie pour sauver le moulin et les maisons, sans aménagement anti-bruit menace le Département, si, si, c'est dans les réponses !Je déplore la réaction molle et floue du conseil municipal de Port-Saint-Père sur ce projet conte tenu des réactions de la population.
2020-11-04 16:33:30	2166	e. Espaces et activités agricoles	2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	Préserver l'environnement et les terres agricoles. Demain, vos petits-enfants vous en remercieront.	Je me présente : Xavier GRAVOUIL, agriculteur en GAEC au lieu -dit : La Métairie Neuve à Port Saint Père sur une exploitation laitière concernée par le tracé de la 2x2 Nantes Pornic. Après avoir participé à 2 ateliers organisés par les services du département, l'un concernant les aménagements routiers et les espaces naturels et agricoles et l'autre sur la mobilité, la majorité des participants se sont prononcés sur le choix d'un tracé respectant au maximum l'environnement et les terres agricoles, tout en réalisant des travaux pour la sécurité et sollicitant d'autres alternatives pour la mobilité Je partage entièrement toutes ces réflexions. En effet, je dis stop à toutes ces emprises de terres agricoles qui fragilisent nos exploitations. La surface d'un département français est cédée à l'urbanisation tous les 8 ans.Si cette 2x2 voies se réalise, ce sont des riverains et des agriculteurs qui vont perdre leurs maisons et leurs terres. Des communes vont être coupées en deux avec des contraintes de mobilité bien supérieures à celles d'aujourd'hui.Tout cela, pour voir encore augmenter le trafic routier et les bouchons en arrivant sur Nantes ou Pornic , sachant que 60% des utilisations de cet axe le sont pour les loisirs.Investissons plutôt dans des gares routières qui favorise le transport en commun dans des lieux stratégiques le long de cet axe. Organisons dans ces mêmes lieux des places de covoiturage. Permettons aux citoyens de venir sur nos côtes par des transports plus respectueux de notre environnement comme les transports en commun, ferroviaire et routier, plus nombreux et moins couteux. Relions nos communes en réhabilitant nos chemins communaux pour les vélos, les piétons et les agriculteurs. Protégeons les terres qui demain nourrirons nos enfants. Je vous remercie pour toutes ces concertations qui nous permettent aujourd'hui de pouvoir nous exprimer, et j'ose espérer que vous puissiez retenir les idées exprimées : préservation de l'environnement, préservation de nos terres agricoles, aménagement pour la sécurité de cette route en 2 voies avec l'organisation de nouveaux transports en commun. Merci aux deux Garants pour leur accompagnement et le suivi de ces débats. Elus du Conseil général, vous qui prenez les décisions, respectez vos concitoyens, votre environnement, vos terres agricoles. Demain, vos petits-enfants vous en remercieront. En ce qui nous concerne, si par le plus grand malheur la 2x2 voies devait se réaliser et que le tracé de référence était retenu, nous défendrons de toute notre détermination ces terres que notre famille exploite depuis plus de 80 ans et que nous venons d'acquérir il y a tout juste 2 ans...
2020-11-04 16:18:35	1792	c. Cadre de vie (bruit, santé, pollution,...)	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	100% favorable à la 4 voies	J'habite pornic et me rends à Nantes ou passe par Nantes tous les joursIl m arrive aussi fréquemment de prendre le train lorsque je ne bouge pas de nantes Le passage à 4 voies va permettre notamment d accroître la sécurité et diminuer les temps de routeLe nombre de voitures empruntant la route bleue Etant de plus en plus important il conviendrait d installer des murs anti bruit pres des zones d habitation comme à l entree de trignac ou l immaculée à st Nazaire Il est important de créer aussi des parkings relais tout au long du parcours pour faciliter le Covoiturage et davantage de busContribution issue de l'onglet Questions&Réponses

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-11-04 16:16:53	2117	j. Plusieurs catégories / Autres	RD751	Les jeux sont faits, l'Exécutif a oublié son sonotone, il n'écoute plus !	La réunion finale en visio d'hier a été révélatrice des décisions importantes déjà prises en amont de la consultation. Quelques exemples :-Le dossier du Département préparé par la Direction des Infrastructures du CD44 a été construit à partir de données manifestement obsolètes : l'intervention orale d'hier à propos du rapport du CEREMA était lumineuse ! Les projections du Département pour ce qui concerne les mobilités alternatives se basent sur des chiffres déjà atteint (ou quasiment) aujourd'hui. Les objectifs qui sous-tendent l'utilisation de ces chiffres minorés montrent que l'ambition, et la volonté donc, du Département ne sont pas là pour développer les mobilités alternatives ou plus soucieuses de l'environnement. -La discussion sur l'arrêt de l'artificialisation des sols, votée en 2019 par les élus du CD44, a mis en évidence l'ambiguïté de l'exécutif du Département en son sein : ole Président confirmait bien cette décision, en se félicitant d'avoir été le premier à la mettre en place en Franceoalors que le Conseiller qui était à ses côtés, lui, s'est attaché à plusieurs reprises à relativiser cette décision en parlant de minimisation de l'artificialisation, notamment en rendant aux terres agricoles des routes inemployées Il est évident que la partie directement concernée du Département a commencé à réfléchir à l'argumentation qui justifierait une. Le choix politique est transparent ... -Les échanges nourris à propos de la sécurité ont là encore souligné un choix déjà acté au plus haut niveau, en dépit de cette consultation citoyenne :odès le début des échanges sur le sujet le Président a mis cette sécurité comme une priorité absolue pour lui, avec une justification, alors que sa fonction nécessite d'activer la raisonoll a certes un peu modulé ensuite sa position en en parlant comme seulement un des critères à prendre en compte ... Mais il a alors réaffirmé plusieurs fois que les ronds-points ont été mis en place à titre provisoire uniquement , indiquant de fait qu'ils ont donc vocation à disparaître ... au profit du prolongement de la 2x2 voies bien sûr : comment imaginer en effet de garder l'axe en seulement 2 voies comme aujourd'hui si on n'aménage pas les intersections avec plus encore de ronds-points, à toutes les intersections pour maintenir des circulations transversales. Une décision là encore déjà prise, sans même attendre les résultats de la consultation !-Un autre exemple d'un choix fait a priori par le Département, et particulièrement par son Président, concerne « l'idée reçue » (je cite !) selon laquelle la 2x2 voies va induire une augmentation automatique du flux de véhicules, indépendamment de l'augmentation naturelle de la population. Plusieurs contributions expliquent pourtant ce phénomène qui a été théorisé par des mathématiciens et constaté partout dans le monde réel. Je sais qu'aujourd'hui la science (ici les mathématiques) est souvent mise en doute et que certains deviennent aveugles aux faits. Mais tout dépend bien sûr de l'objectif qu'on se donne en tenant ce genre de propos : il s'agit souvent d'imposer à l'autre (ici surtout les citoyens du Pays de Retz) une « vérité alternative » qui l'arrange bien (ici pour promouvoir la 2x2 voies prolongée bien sûr).-Un dernier exemple pour illustrer l'illusion de cette consultation où les jeux sont faits d'avance : la prise en compte du TER dans une approche globale. Les contributions écrites et celle orale, en visio, ont été nombreuses pour souligner l'importance d'une
2020-11-04 16:14:42	1629	b. Options d'aménagement de la route départementale	RD751	2x2 voie nantes pornic	BonjourÉtant un habitué depuis 30ans je ne comprend toujours pas pourquoi cette route n est pas en 2x2 voies... L Urgence s impose désormais... Depuis longtemps nantes la baule est en 2x2 voies...Bien à vous Cordialement
2020-11-04 16:12:22	1572	j. Plusieurs catégories / Autres	RD751	Traffic camion transport desserte des communes	Une 2x2 voies ferait supprimer encore plus d'emploi. Les bouchons vers Nantes et vers Pornic augmenterait fortement à plusieurs km de l'entrée de ces villes. C'est un problème récurrent partout surtout à Pornic où notre belle ville est en grande partie en bord de mer. Faire des parkings logistiques pour éviter les plus gros camions sans prélever sur des terres agricoles mais dans des espaces comme les parking des centres commerciaux peu utiliser le soir, le matin, la nuit.
2020-11-04 16:09:53	1523	b. Options d'aménagement de la route départementale	RD751	Pourquoi sacrifier l'avenir ?	La voiture, la voiture, la liberté ...A part ce slogan vide, analysons un peu la voiture et le trafic.« Plus on va vite, moins on met de temps », vérité de Lapalisse à la sauce Einstein. Mais le paradoxe est « plus on va vite, plus on passe de temps dans sa voiture ! ». Est-ce cela le progrès ?Doublé les voies pour « diminuer » le trafic, est-ce sérieux ? Tout le monde sait que doubler les voies revient à doubler le trafic ! Combien de temps avant de retrouver les bouchons ? A Bouaye il faudra bientôt doubler la 2x2 ! Continuer à doubler les routes n'est qu'un leurre et une fuite en avant, Je recommande cet article : <a href="https://reporterre.net/La-folie-des-projets-routiers-continue-malgre-de-farouches-luttes-locales">https://reporterre.net/La-folie-des-projets-routiers-continue-malgre-de-farouches-luttes-locales</a> Il y a d'autres solutions, entre autres : dépenser l'argent dans les transports en commun.Non l'avenir n'est pas de doubler les routes ! De même que l'avenir n'est pas dans la voiture électrique, car la voiture électrique émet plus de CO2 que les autres. C'est du CO2 caché, diffus, mais aussi polluant.La fuite en avant est une fuite de ses responsabilité envers l'avenir, les enfants et petits enfants.Vus l'aurez compris cette 2x2 voies est un manque d'imagination, avant d'être un manque d'avenir.
2020-11-04 16:04:06	1974	b. Options d'aménagement de la route départementale	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Historique -RD751	Pourquoi se poser cette question de réalisation qui date des années 1960-1970 à partir du fait que la majorité des terres concernées ont été expropriées et sont la propriété du département de Loire-Atlantique .Posez la question aux successeurs de Défunct Mr Guichard ?Serions nous les oubliés du Département ?Oui c'est nécessaire et les agriculteurs riverains sont favorables pour cet aménagement urgent .Le problème demeurera à l'aboutissement entonnoir sur le périphérique de Nantes ...
2020-11-04 15:57:22	2069		RD751	Des travaux qu on attend depuis logtemps	Merci de nous faire ces travaux d aménagement franchement quand on voit le nombre de voitures et surtout de camions par jour ces travaux nous paressent indispenable merci à vous

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-11-04 15:40:42	1916	e. Espaces et activités agricoles	2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	Contre une emprise foncière abusive : NON A LA 2X2	Attention, notre siècle est marqué par l'émergence de nouveaux défis : une population mondiale à nourrir qui devrait attendre environ neuf milliards d'habitants en 2050. Les enjeux environnementaux concernant les sols, l'eau, la biodiversité, l'air s'aggravent ; les ressources fossiles s'épuisent ; le réchauffement climatique existe et devient une réalité, et malheureusement la pression sur le foncier agricole s'accroît avec l'étalement urbain sur les campagnes (terrain moins cher, volonté de quitter la ville) Quelle absurdité, autrefois, c'était la campagne qui partait vers la ville.....Dans ce contexte, il est primordial et urgent de protéger les terres agricoles, naturelles, zones humides dans une perspective de développement durable et de sauvegarde de notre patrimoine.La variante de référence, tant sollicitée par certains citoyens, ainsi que par certains élus a été imposée aux exploitants agricoles en 2008. Aucune discussion, personne n'a tenu compte des investissements réalisés par ces exploitants, il y a 12 ans. On leur a imposé un choix, sans concertation, discussion. Devant cet impact important, devant leur outil de travail menacé, Ils ont demandé un aménagement foncier aux différents élus, mais aucune réponse.....Quid ? Un aménagement foncier qui aurait été envisagé dès 2008, permettrait aujourd'hui aux agriculteurs les plus impactés, d'obtenir une compensation de terres. Or, rien..... Comment envisagez sereinement l'avenir, quand vous savez que les terres à proximité de votre exploitation vont peut-être disparaître pour laisser place à une route qui n'empêchera aucunement les bouchons en arrivant sur PORNIC ou sur le Périphérique de NANTES.. Peu importe, du moment que les usagers puissent aller plus vite s'entasser dans les bouchons, les terres agricoles, ne sont pas importantes à leurs yeux. Mais sachez mesdames, messieurs, que ces terres sans importance pour vous sont primordiales pour ces exploitants agricoles, car il s'agit de leur outil de travail.....Arrêtons l'artificialisation de notre territoire, respectons la nature pour un avenir sans pollution.....
2020-11-04 15:36:21	1692		RD751	Avis déposé le 7/10/2020 en mairie de Pornic – page 4/52 n° 02	Pour cette 4 voies.... en urgence.La portion restante permettrait une fluidité car circulation croissante, dangereuse avec cette limitation de vitesse à 80 kms.A faire vite
2020-11-04 15:34:56	1692		RD751	Avis déposé le 30/09/2020, en mairie de Pornic – page : 3/52 n° 01	Le problème n°1 est l'accroissement du trafic. 13 000 en 2019, 20 000 véhicules/jour en 2047 dont 1400 poids lourds. si non aménagée.25 000 véhicule/ jour en 2047 dont 1500 poids lourds si non aménagée, soit + 25% si on aménage. La pression sur le prix du foncier de bords de mer va entraîner la construction de batiment R+4, changeant totalement l'attractivité de Pornic. La Baule Bis.Il faut envoyer le flux des accédents au littoral (++), par an, vers des zones nouvelles.
2020-11-04 15:23:18	2308	b. Options d'aménagement de la route départementale	6. Plusieurs sections / Autres	Favorable à la 2x2 voies	Il apparait nécessaire de mettre en oeuvre des maintenant un aménagement de cette route face à la forte augmentation démographique du département. Je suis pour la 2x2 voies au moins jusqu'à chaumes en retz pour fluidifier au maximum le trafic et éviter des petits bouts de 2x2 voies qui créent des bouchons à l'endroit du rétrécissement. Comme il a été dit il manque un axe structurant dans cet endroit et cela sécurisera les routes alentours qui servent d'itinéraires bis en diminuant leur trafic. Etre en faveur de l'environnement et vouloir laisser des bouchons perdurer voir s'aggraver dans les années à venir semble être très discutable. Tout le monde ne peut pas covoturer ou prendre le train et il faut répondre à cette demande qui chaque jour fait perdre du temps à nos concitoyens et pollue notre planète. Il faut donc mettre en oeuvre les travaux de passage à 2x2 voies dès maintenant tout en mettant en place des murs anti bruits ou autre pour les riverains.
2020-11-04 15:07:21	2306	j. Plusieurs catégories / Autres	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Double voie Nantes Pornic	Très favorable à cette évolution, réclamée depuis de très nombreuses années.Permettrait un dégorgement de l'autre voie vers St Brévin. Il faut penser à tous les acteurs, aussi bien particuliers, qu'entreprises, etc..., les portions risquées sont celles justement à voie simple.Cela pourrait fluidifier la circulation, puisque nous aurions de la double voie jusqu'à la Bouvre, par contre engorgement bretelle accès périph.C'est une nécessité pour développer toute cette partie d'un point de vue touristique, il y a largement la place sauf soucis peut être juste après chaumes en direction de pornic pour mettre les 2 voies supplémentaires ? car sur la carte on ne voit pas par où cela pourrait passer.En résumé, je suis pour !!! il faut vraiment sécuriser et développer ce projet.
2020-11-04 14:57:05	1812	f. Sécurité	RD751	Idée de législation selon interview : radar fixe décidé par les communes / amélioration de l'état actuel	Je viens de lire une nouvelle relativement étonnante pour la cohésion des territoires et de l'aménagement global routier : l'installation de radar fixe pourrait être rendue autorisée aux communes sans consultation du préfet, selon l'interview de M. Darmanin ( bien sûr ce n'est qu'une interview à ce jour).Projection simple: si une telle mesure est prise, comment se positionneraient les élus de Pornic, Chaumes en Retz, Port Saint Père, voir Bouaye pour la section jusqu'à l'Acheneau sur la RD751?Ne verrait-on pas l'afflux de nombreux radars? Finalement ne serait-ce pas une solution complémentaire sécuritaire rendant de fait déplacé une "sécurisation" à l'extrême (soi-disant) par double voie...voir à l'opposé source de bouchons supplémentaires, vu nos comportements à tous à l'approche d'un radar?Ouverture globale de la question : les radars fixes ou mobiles (notamment celui qui bouge à 3 positions à Chaumes en Retz) sont ils adaptés? Note: saint Hilaire de Chaléons n'est traversé que par un mini bout au niveau du Pont Béranger dont la majorité de la section est en 2*2.Si un tel projet était décrété, on peut imaginer la cacophonie à venir, vu le fléau apporté par l'autonomie des maires pour nous faire passer des épreuves de rallye en simple conduite en ville: dos d'ane, ralentisseur (x2 ...x6), chicane, voie unique, chaucidou...). Mais en même temps.....))))Source nouvelle: <a href="https://www.lemonde.fr/societe/article/2020/11/04/l-installation-de-radars-automatiques-pourrait-etre-decidee-par-les-maires-propose-le-gouvernement_6058477_3224.html">https://www.lemonde.fr/societe/article/2020/11/04/l-installation-de-radars-automatiques-pourrait-etre-decidee-par-les-maires-propose-le-gouvernement_6058477_3224.html</a>

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-11-04 14:50:14	1559		RD751	Climat et artificialisation des sols VS morts sur la route : c'est une blague ?	Comment se fait-il que, quand Monsieur Grosvalet se retrouve face à l'incompatibilité de ce projet de 4 voies avec les engagements du département en terme d'émissions de gaz à effet de serre, il se mette à parler des morts sur la route ? Après avoir avancé que ce projet n'entraînerait pas nécessairement d'augmentation des émissions de gaz à effet de serre, sans s'être préalablement penché sérieusement sur la question... Il s'exposait lui-même à des critiques. Monsieur Grosvalet serait-il de ces politiciens qui usent de rhétorique et s'expriment sans s'informer préalablement pour orienter les débats et les prises de décisions ? Laisseriez-vous penser Monsieur le Président du département que les personnes conscientes des problèmes liés aux réchauffements climatiques, à la fertilité des sols et à la biodiversité ne seraient pas sensibles à la sécurité et aux morts sur la RD751 ? Puisque vous semblez amener si facilement vos anecdotes personnelles dans le débat, je me permets de partager les miennes. Anciennement pornicaise, j'ai connu des familles ayant perdu un de leur membre sur cette route, j'ai aussi été première arrivée sur un lieu d'accident mortel sur une autre route qui n'a pas pour projet de passer en 4 voies. Je rappelle que le rapporteur de la concertation a dit d'entrée de jeu que la nécessité de sécurité sur la RD 751 faisait l'unanimité dans les participations. J'ajouterais qu'aujourd'hui nous n'avons aucun retour en terme de mortalité et d'accidents sur les dernières mesures mises en place sur cette route. Je vous passe la comptabilité du nombre de morts aujourd'hui liés au dérèglement climatique, et vous engage à vous renseigner sur les 3,5 milliards de personnes qui ne pourront plus vivre (mot à prendre au pied de la lettre) là où elles se trouvent d'ici 50 ans, si rien ne change dans nos pratiques et nos prises de positions. Pour conclure : favoriser la voiture comme mode de déplacement individuel, est-il vraiment une façon de lutter contre la mortalité sur la route ? Ne faudrait-il pas au contraire baisser les limitations de vitesses, encourager les modes de transports ayant des taux de mortalités moins élevés, et ne pas raccourcir les temps de trajet pour ne pas inciter les individus à habiter loin de leurs lieux de travail ? Votre position de "défense à tout prix" de ce projet, Monsieur le Président, était évidente lors de la clôture de cette concertation, mais j'espère que cette dernière aura réussi à vous ouvrir les yeux sur la multiplicité des enjeux auxquels vous n'avez pas vraiment pensé avant de vous lancer dans cette concertation et dans ce projet.
2020-11-04 14:35:01	2304	c. Cadre de vie (bruit, santé, pollution,...)	RD751	Refus d'une 2x2 voies	Habitant non loin de l'axe Pornic Nantes, qui est déjà assez sonore, je ne souhaite pas la construction de la déviation de Chaumes en Retz en 2x2 voies car cela augmentera forcément le niveau sonore de cette nouvelle chaussée. D'autre part, cette nouvelle portion va créer des bouchons en entrée et en sortie de voie, donc des nuisances pour les habitants de Chaumes en Retz. Donc j'émetts un avis très défavorable à l'aménagement de la déviation de Chaumes en Retz en 2x2 voies.
2020-11-04 14:32:41	1812	g. Environnement et/ou biodiversité	RD751	Possibilité de saisir le Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN)?	Le CSRPN vient de donner un avis défavorable, en l'état, aux études du projet controversé du Carnet en Loire-Atlantique. Ce projet d'aménagement de route Nantes-Pornic, traversant des zones à l'intérêt environnemental et patrimonial, ne devrait-il pas faire l'objet d'une telle consultation? En consultant la documentation proposée officielle sur le secteur de Chaumes En Retz (page 3 biodiversité <a href="https://participer.loire-atlantique.fr/uploads/decidim/attachment/file/752/axe-nantes-pornic_dossier-concertation-partie-5.pdf">https://participer.loire-atlantique.fr/uploads/decidim/attachment/file/752/axe-nantes-pornic_dossier-concertation-partie-5.pdf</a> ), et en lisant deux très intéressantes contributions du botaniste Dominique Chagneau du 04/11 ( <a href="https://participer.loire-atlantique.fr/processes/nantes-pornic/f/217/proposals/1263">https://participer.loire-atlantique.fr/processes/nantes-pornic/f/217/proposals/1263</a> et <a href="https://participer.loire-atlantique.fr/processes/nantes-pornic/f/217/proposals/1067">https://participer.loire-atlantique.fr/processes/nantes-pornic/f/217/proposals/1067</a> ), on peut s'étonner de la légèreté semble-t-il de l'analyse (en tout cas celle restituée), dans un document qui utilise déjà en langue française le futur comme mode d'expression "La RD 751 sera aménagée sur une longueur de 4,6 km." + "le Département a décidé d'engager rapidement la mise à 2x2 voies afin de contribuer à l'amélioration générale de l'axe Nantes – Pornic." Le CSRPN, c'est quoi? Extrait de leur site "La loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité a, dans son article 109 III, créé dans chaque région un conseil scientifique régional du patrimoine naturel placée auprès du préfet de région et du président du conseil régional." Autre information annoncée "Le CSRPN est une instance de spécialistes, placée auprès du préfet de région et du président du conseil régional, qui peut être consultée pour des questions relatives à la connaissance, la conservation et la gestion du patrimoine naturel régional." Source officielle de l'info du Carnet publiée le 03/11: <a href="http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/20201001_avis_plan_de_gestion_carnet_csprn.pdf">http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/20201001_avis_plan_de_gestion_carnet_csprn.pdf</a> Source CSRPN <a href="http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/2020-r2155.html">http://www.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/2020-r2155.html</a>

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-11-04 14:32:36	2305	j. Plusieurs catégories / Autres	RD751	Tout est une question de point de vue	En fonction de la situation personnelle de chacun, les avis vont forcément diverger : 1.Si je suis agriculteur / agricultrice, je ne veux pas de cette 2x2 voies qui va réduire les surfaces naturelles et agricoles sans compter les potentiels problèmes d'accès aux champs en tracteur. 2.Si je suis un riverain de la future 2x2 voies, je ne veux pas non plus de cette 2x2 voies car mon cadre de vie va être dégradé avec 20 000 véhicules qui passent devant chez moi tous les jours engendrant pollution et nuisances sonores. 3.Si je suis célibataire sans enfant et que j'effectue un trajet quotidien entre Pornic et Nantes, je souhaite que l'on développe les transports en communs (doublement de la voie ferrée, voies de bus dédiées, horaires et tarifs adaptés, ... )4.Si je suis un couple avec 2 enfants qui effectuent un trajet quotidien entre Pornic et Nantes, je souhaite cette 2x2 voies. Entre la dépose des enfants à l'école le matin, le trajet domicile-travail, les courses, le reprise des enfants le soir à l'école et les activités périscolaires, je pense que même avec la meilleure volonté du monde pour améliorer les transports en commun, cette population prendra toujours la voiture compte tenu des nombreux détours. 5.Si je suis retraité, je ne souhaite pas cette 2x2 voies qui va attirer encore et encore plus de personnes et de touristes. 6.Si je suis écologiste, je ne souhaite pas cette 2x2 voies qui va artificialiser les sols, dégrader la biodiversité et accentuer les rejets de CO2 dans l'air. Je souhaite au contraire développer d'autres alternative comme les transports en commun et les pistes cyclables. 7.Si j'ai été touché de près ou de loin par un accident sur ce trajet, je souhaite une 2x2 voies ou de meilleurs aménagements pour réduire la vitesse et augmenter les contrôles. 8.Si je souhaite touriste, je souhaite cette 2x2 voies. Il faudrait faire une étude mais je pense que la majorité des touristes vienne sur le littoral en famille. Je ne pense pas qu'une politique de transport en commun attractive empêchera ces familles de se déplacer en voiture (stress des horaires, navette entre les gares et les plages, équipements à transporter, etc.)Pour prendre une décision de bien commun, il faudrait connaitre le pourcentage de chaque population. Au final, il va falloir faire des compromis afin que la majorité de la population soit satisfaite de la décision prise par le département. Il y aura des forcément déçus mais ces derniers doivent représenter une minorité de la population impactée. Il faut également prendre en compte l'avenir du pays de Retz et c'est un choix de société. Quel développement économique voulons-nous pour le pays de Retz ? Sans cette 2x2voies, je pense que nous allons freiner le tourisme et l'exode de la population travaillant sur Nantes ainsi que le développement des entreprises nécessitant l'import / export de marchandises en dehors de notre territoire. Ce n'est pas forcément une mauvaise chose mais il doit y avoir un consensus au sein de la population de pays de Retz de vouloir développer une économie locale à faible déplacement.Dernier point, comme l'a rappelé le président du département, il faut faire face à une situation actuelle à savoir 25 000 véhicules par jour entre Bouaye et Bouguenais et 13 000 véhicules par jour entre Pornic et Bouaye. Dans quelle catégorie de population ces automobilistes se situent-ils ? Avec une politique de développement en commun attractive et des pistes cyclables, combien d'entre eux
2020-11-04 14:20:04	2303	h. Déplacements et mobilités alternatives	RD751	Piste cyclable parallèle à la 2x2 voie	Bonjour,il serait pertinent de prévoir en parallèle une piste cyclable sécurisé, qui longerait le tracé de la 2x2 voie. Pour les personnes qui souhaite faire ce trajet avec un mode de déplacement alternatif et neutre en carbone.et préparé l'avenir d'une diminution des approvisionnement pétrolier dans les années à venir . (voir site du shift project de Jean-Marc Jancovici
2020-11-04 14:06:11	2302	b. Options d'aménagement de la route départementale	RD751	Aménagements = Sécurité	La priorité de cette démarche est la sécurité.Et j'y suis très sensible Pour autant, je trouve que le raccourci 2x2 = sécurité, est un argument extrêmement réducteur qui coupe court à toutes autres alternatives d'aménagements qui pourraient pourtant satisfaire à cet objectif.Giratoires- secteurs de dépassement, tourne à droite etc...Contre la 2x2 sur l'ensemble du tracé
2020-11-04 13:11:19	2147	j. Plusieurs catégories / Autres	2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	Axe Port St Père – Pont Béranger : un sentiment de supercherie sous couvert de fausse démocratie...	Suite à la réunion de fin de concertation du 03 novembre 2020, nous avons été sidérés d'entendre expressément de la part des représentants du département, que la variante de référence dont l'option avait été retenue en 2009 et dont certains aménagements ont déjà été mis en place n'étaient plus retenue.Le fait d'exclure purement et simplement sous couvert des enjeux environnementaux et réglementaire alors même que cette variante est présente dans le projet qui est soumis à concertation pose la question de l'utilité réelle de cette proposition ; n'est elle qu'une supercherie destinée à « légitimer » la procédure de concertation imposant la proposition de différents projets ?De plus, nous constatons qu'alors même que cette variante de référence avait mis plusieurs années pour voir le jour, les services du département ont élaboré très rapidement 2 variantes qui se ressemblent énormément sur des cartes satellites qui ne sont même pas à jour !! (il manque la présence de certaines habitations ainsi que du pôle santé). Plusieurs constats s'imposent :-si certaines personnes concernées par les « déconstructions » n'avaient pas été membres du conseil municipal de la ville de Port St Père, certains habitants concernés par l'expropriation dans les variantes 1 et 2 n'auraient même pas eu connaissance de ces dernières. En effet, aucun courrier, aucune invitation particulière n'a été engagée par le département pour informer ces familles. Le département n'a-t-il pas un devoir d'information et de transparence ? Est-ce normal que ce soit de simples citoyens qui informent d'autres citoyens qu'ils sont concernés par des projets départementaux ?-Suite à la réunion du 03 novembre, nous sommes surpris de constater que certaines données n'ont pas été étudiées par les services départementaux dans le cadre de la préparation des variantes...notamment, nous avons appris lors d'une intervention d'une citoyenne que le département n'a pas recherché à définir les impacts carbone et effets de serre des projets qu'ils soumettaient. Cela est un peu paradoxal quand on remarque que le département met en avant régulièrement les enjeux environnementaux. Est-ce aux citoyens de mener les différentes analyses d'impact ? Le projet est il réellement abouti ?-Cette dernière question peut d'autant plus être posée lorsque pour répondre à une question concernant les routes « secondaires » concernées par les nouvelles variantes, le département avoue qu'aucun aménagement n'a encore été prévu et imaginé et le coût de ces travaux même pas estimé !?! En conclusion, le projet proposé par le département et concernant la portion Port St père – Pont Béranger n'est pas un projet abouti et est constitué de 2 nouvelles variantes trop proches pour permettre un réel choix et qui ont été pensés en un délai très court sans analyse complète de l'ensemble des impacts. La commission nationale du débat public ne se laissera pas tromper par ce semblant de démocratie participative puisque des choix ont déjà été opérés par le département sans tenir compte des contributions et expressions du grand public.

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-11-04 12:48:34	244	g. Environnement et/ou biodiversité	RD751	Dioxyde de carbone: agir efficacement	Je propose une autre démarche que celle prônée par le "clan des Shifters", (issu du groupe "the shift project"), au fait pourquoi parler anglais? Au lieu de crier, de brailler, de se lamenter, "il y a trop de dioxyde de carbone, il y a trop de dioxyde de carbone, il y a trop de dioxyde de carbone ", on met à contribution tous les habitants de la planète pour inventer les moyens d'en émettre moins, de capter ce qui est émis, de ne plus en émettre, et plus encore de retirer de l'atmosphère terrestre tout ce qui a été émis depuis 1850, et d'aller "le chercher avec les dents" s'il le faut. Tout ceci est parfaitement compatible avec une plus grande mobilité.
2020-11-04 12:30:44	1551	a. Modalités de concertation et suite de la concertation	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Concertation pas très bien engagée	Concernant la réunion de lancement à Pornic:Très bien l'animatrice. Beaucoup moins bien pour ce qui est de nos 2 interlocuteurs principaux, Mr Grosvalet (le commercial) et son directeur (le technicien). Un peu léger le technicien. Pour le commercial je reconnais une certaine aisance mais aussi un réel manque de rigueur dans les réponses. Soyez précis et concis. On ne vend pas une 4 voies auto en parlant de vélo.Avez vous pensé à une consultation de type convention citoyenne? c'est ma suggestion.
2020-11-04 12:25:40	1551	g. Environnement et/ou biodiversité	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Projet incompatible avec les enjeux environnementaux	Les informations et enjeux environnementaux ont été minimisés. Rien sur le bilan carbone (construction, usage). La prise en compte des alternatives notamment le transport ferroviaire quasi inexistante. Mr Grosvalet, a plus parler du vélo que du train. Pour vendre une 4 voies auto, c'est pas sérieux. Zéro artificialisation, on fait comment quand on double une 2 voies?Ma suggestion est certes un peu radicale mais elle répond aux cahiers des charges sécuritaires et environnementales, le tout avec un investissement minime et réalisable dans un délais beaucoup plus court : Limitation à 50km/h sur toute l'emprise 2 voies existante.Il est temps d'innover! Et je suis très sérieux. Là on s'occupera un peu plus du train.
2020-11-04 12:13:49	1551	a. Modalités de concertation et suite de la concertation	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Suite Concertation	Dans l'onglet "voir les étapes", la dernière étape "N°7 Après concertation - Modalités à définir en fonction du bilan de la concertation et des enseignements tirés par le Département." exprime un flou total quand à la prise en compte de la démarche dans laquelle nous nous sommes investis, citoyens, associations et élus. Les réponses que nous à donné à ce sujet Monsieur Grosvalet lors de la réunion de clôture ont également été très loin de me rassurer. Sinon que 2 garants doivent apporter leur bénédiction (ou non) à la procédure, il n'est absolument rien dit de l'utilisation objective qu'il est fait des contributions à ce travail, quelles retranscriptions des apports, quelle méthodologie d'analyse, quelles évaluations des données. Quels regards extérieurs (sinon les 2 garants) est porté sur la retranscription que fait le département de ce travail? pour quelle utilisation ensuite? De combien cela pèse dans les décisions? Cette absence de cadre méthodologique et formel quant à la prise en compte et à l'utilisation des résultats de cette concertation décrédibilise la procédure elle même. Et dans le cas présent, les réponses apportées par l'interlocuteur quasi unique aux réunions (Mr Grosvalet) ne fait qu'augmenter le sentiment d'une procédure biaisée de bout en bout.
2020-11-04 12:00:55	244		5. Chaumes-en-Retz <> Pornic	Tracé terminal et entrée dans la ville de Pornic	Le tracé terminal dépend évidemment de l'avenir de l'urbanisation future de la partie est de Pornic. Actuellement il est certain qu'il y a un projet d'urbanisation (logements, commerces, restaurants et bars) couvrant 400 hectares près du lieu-dit "Les Duranceries" (société SELA), cela a été annoncé, très rapidement et très discrètement c'est vrai, lors d'une réunion électorale en 2008 par le maire de l'époque. Si cela est confirmé c'en est fini aussi du tracé actuel de la route bleue qu'il faudra dévier plus à l'est. Déjà la spéculation immobilière est actuellement présente à Pornic sur tous les terrains, bâtis ou non, le long de la route bleue... Au rythme actuel d'aménagement et d'urbanisation la commune de Pornic ne comptera plus un seul espace non artificialisé à la fin du vingt-et-unième siècle! Le rétrécissement récent (on peut même qualifier ça de confiscation) du pont de la RD 751 au-dessus de la route bleue, couplé à la réalisation (par le groupe Jeulin) du "quartier du Chaudron" (aussi beau qu'un camion, un camion qui vient de faire trois tonnes), est un écocide.
2020-11-04 11:58:32	1523	c. Cadre de vie (bruit, santé, pollution,...)	RD751	Les morts sur la route Nantes Pornic, et les autres ?	Effectivement, il y a eu des morts sur cette route, moi même j'ai failli y passer, mais est-ce une raison pour faire une 2x2 voies ?Selon plusieurs études, dont une étude à Chaume en Retz, plus les routes ont de voies, plus il y a de voitures, plus il y a de bouchons, etc. c'est du déjà vu, mais aussi il y a beaucoup plus de pollution ! Hors ces pollutions sont la cause de combien de morts ? (coeur, poumon, allergies, déficience immunitaire,etc.)Bien sûr, tout mort "avant son heure " est regrettable et malheureux, mais un mort sur la route (excusez moi pour la violence de mes propos) est visible, directement choquant, brutal; Un mort dans son lit est plus discret, moins visible, moins "bruyant". Mais ces morts dans leurs lits sont-ils moins importants pour autant ?Les Chiffres entre "accidents de la route" et "suite de pollution" ne sont pas comparables !Non la 2x2 voies n'est pas une solution sanitaire d'avenir !Stoppons les prochaines pollutions, arrêtons ce projet.Améliorons l'existant, améliorons les transports en commun, et que vive la vie !
2020-11-04 11:56:21	2300	h. Déplacements et mobilités alternatives	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Projetde longue date mais aujourd'hui dépassé	Le réchauffement climatique de plus en plus palpable devrait nous amener à nous poser de nouvelles questions sur un projet routier vieux de plus de 20 ans.Des déplacements alternatifs pourraient désengorger la route Nantes-Pornic qui ne l'est vraiment qu'au départ et retour de week-end (et encore de week-ends ensoleillés !). La 2x2 voies ne fera probablement qu'augmenter le nombre de voitures vers la côte et l'engorgement des rues des stations balnéaires non adaptées à ce flot de "touristes".Quant à la sécurité, 2 voies ou 4 voies il y aura toujours des imprudents, des inconscients, des égoïstes qui pour gagner 5 mn prendront toujours des risques.
2020-11-04 11:51:42	1878	c. Cadre de vie (bruit, santé, pollution,...)	2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	Agglomération Port- Saint-Père	Réaction suite réunion PornicC'est assez agaçant d'entendre M. Renou qualifier Bellevue et Bel Air de lieux-dits, il s'agit bien aujourd'hui plutôt de quartiers, faisant partie de l'agglomération, voyez où se trouve les panneaux de fin de début d'agglomération. C'est une extension du bourg qui se trouve coupée du reste par la route, sans doute que les autorités municipales ayant réalisé ces lotissements misait sur le projet de déviation de Port-Saint-Père pour supprimer cette coupure.Donc V1 et V2 passent bien dans une agglomération et les nuisances sonores seront ressenties dans toute l'agglomération dans son ensemble et la coupure irrémédiable.

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-11-04 11:50:19	2237		RD751	Contribution après la réunion publique du 3 novembre	Les grandes questions sur ces consultations sont : les décisions ne sont-elles pas déjà prises ? A quoi sert la consultation ? Les garants nous ont affirmés leur intérêt et la prise en compte effective des avis. Ils sont dans leur rôle. Et jusqu'à ce jour j'ai effectivement vu un débat ouvert où chacun exprimait ses avis et ses arguments et était écouté. Il n'en a pas été de même hier soir. M. Grosvalet - Président du Département, instance qui doit en dernier ressort décider - au lieu d'entendre les avis et arguments et de répondre objectivement aux questions n'a eu de cesse de défendre l'option de la mise en totalité en 2x2 voies. J'ai retenu de ses interventions que la mise en 2x2 voies résoudrait :-la sécurité : le taux d'accidents sur les 2x2 voies du département étant 2,5 fois celui des routes à 2 voies contredit cette affirmation même si la comparaison est soumise à des biais. Des mesures ponctuelles sont moins chères et plus efficaces.-La fluidité : certes des mesures ponctuelles limitent les vitesses, pas obligatoirement la fluidité, mais le défi actuel est-il d'améliorer la fluidité de la circulation automobile au risque de l'accroître ? Il réfute ce risque en affirmant que les déplacements sont liés uniquement à des causes et pas aux moyens. C'est faire peu de cas des nombreuses études qui ont montrées que les aménagements routiers nouveaux étaient des « aspirateurs à voiture ». Et notamment, l'existence d'une 2x2 voies sera de nature à influencer sur les choix des lieux de domiciles et de travail des 17 000 habitants supplémentaires par an en Loire-Atlantique.-L'environnement : mais il n'apparaît pas comme un paramètre de décision mais seulement une variable d'ajustement. On se contentera de minimiser et de compenser, nouvelle « tarte à la crème » qui justifie les destructions de milieux naturels mais qui est loin de montrer son efficacité, voir les rapports du Commissariat Général du Développement Durable (CGDD). Et pourtant la lutte pour limiter le changement climatique en cours et la perte de biodiversité constitue le plus grand défi que l'humanité a eu à affronter. A ce titre il devrait être placé en priorité de toute décision. En ce qui concerne les embouteillages qui se produisent aux deux extrémités de Nantes et Pornic des solutions sont envisagées mais sans garanties d'efficacité.-La mise en place d'une voie réservée aux cars, taxis et covoiturage – en fait voitures avec au moins un passager en plus du conducteur – est de nature à réduire les embouteillages journaliers liés au travail, mais sans doute pas à ceux des « retours de plage » qui sont pour l'essentiel en famille ou entre amis et qui s'agglutineront sur la voie réservée ! Elle mérite toutefois d'être essayée au plus vite et notamment, pour juger de ces effets, avant toute décision sur l'ensemble de Nantes-Pornic.-L'arrivée sur Pornic est plus problématique. Les véhicules qui arrivent là vont à Pornic ou au nord de Pornic. Ceux qui se dirigent vers le sud, La Bernerie et au-delà quittent la RD751 bien avant. Or 4 des 5 scénarios présentés conduisent à un raccordement à la route bleue au sud de Pornic avec deux inconvénients majeurs : ils entraînent un allongement des parcours et donc d'émissions de GES ; ils ne résolvent pas les embouteillages réguliers en sortie de la route bleue vers la mer, notamment à la sortie vers La Plaine et Préfailles. Et on peut ajouter le risque de former un nouveau lieu d'embouteillage à la liaison avec la route bleue.
2020-11-04 11:48:57	2137	j. Plusieurs catégories / Autres	2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	L'étude réalisée est-elle exhaustive ? Un complément devrait être réalisé y compris sur des points déjà évoqués...	Pourquoi certains secteurs humides n'ont pas été identifiés ? Pourquoi la biodiversité n'a-t-elle pas été étudiée sur les secteurs habités ? Quant au patrimoine bâti il est ignoré... seule l'agriculture bénéficie du terme de patrimoine ! Voir dossier complet en PJ
2020-11-04 11:46:09	1837	g. Environnement et/ou biodiversité	4. Déviation de Chaumes-en-Retz	L'enjeu perte de biodiversité sous-estimé	Ayant suivi la visioconférence en entier, je me suis fait les réflexions suivantes : 1 point : J'en ai déduit que la plupart des personnes favorables au projet de 2x2 voies ne voient que leur intérêt particulier (comme se rendre plus facilement et rapidement à Nantes) par contre ceux qui s'opposent ont des arguments forts ayant rapport avec l'intérêt général comme l'urgence climatique ou l'effondrement de la biodiversité. Par ailleurs, la sécurité est aussi d'intérêt général mais je pense que les mesures prises pour l'améliorer peuvent très bien être pérennes, c'est un choix à faire pour le Département. 2 point : le Département sous-estime sa responsabilité concernant la perte de biodiversité engendré par le projet de 2x2 voies s'il est réalisé. A aucun moment il a été dit que le secteur de Chaumes-en-Retz est une des rares zones calcaires du département avec des enjeux floristiques et faunistiques forts. Y-a-t-il une étude faune-flore avant la déviation de 1997 ?, laquelle a engendré des pertes irrémédiables pour la biodiversité et le patrimoine géologique des carrières. Pour citer un exemple précis, les pelouses à Hippocrépide en toupets (Hippocrepis comosa) qui se trouve au nord de la déviation de Chaumes-en-Retz, sont les plus importantes du département (au niveau de l'échangeur de la Pacauderie et plus au nord pas loin de la route qui passe au dessus de la déviation. A Machecoul, juste quelques pieds près de l'Hippodrome ou au four à Chaux. Cette espèce ne pousse qu'à Chaumes-en-Retz et à Machecoul en Loire-Atlantique et même si elle n'est pas protégée, il faut en tenir compte d'autant plus qu'elle est la plante hôte de l'Azuré bleu céleste, (Polyommatus bellargus), papillon non revu en Loire-Atlantique, dernière obs en 1997 près de la carrière au nord de la déviation. 3ème point : Actuellement, on est capable d'évaluer le bilan carbone du projet comme le font les Shifters Nantais par contre l'étude concernant la perte irrémédiable biodiversité engendré par ce projet de 2x2 voies n'existe pas et il est très difficile à faire. Les abords des routes départementales à 1x1 voies sont svt des refuges pour la flore, insectes voire les reptiles par contre dès qu'on passe à 2x2 voies, ce ne sont que des espèces invasives avérées au bord des voies rapides et sur le terre plein central suite aux travaux du sol. Il suffit de regarder les abords de la route bleue ou celle de Nantes St-Nazaire, on ne voit que jaune en ce moment : ce ne sont que des Sénéçons du cap (Senecio inaequidens) et aussi Sporobolus tenaces etc, de plus ces espèces ont la fâcheuse tendance à s'installer dans les espaces naturels comme les dunes... Il faut donc tenir compte que les espèces invasives avérées utilisent les voies rapides pour se propager. Ces espèces sont une des causes de l'effondrement de la biodiversité. Dominique Chagneau Botaniste

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-11-04 11:42:33	244	h. Déplacements et mobilités alternatives	RD751	Comparaison des modes de déplacements	Toutes les personnes qui s'opposent au projet, en réclamant davantage d'autocars et de trains, se trompent d'époque et retardent de dizaines d'années. L'avenir n'est ni aux autocars ou autobus dont les conducteurs subissent chaque jour davantage d'agressions plus ou moins traumatisantes (ça c'est un problème de société et ce n'est hélas pas près de s'améliorer) et sont traités comme des bêtes par les concepteurs des innombrables "ralentisseurs" presque toujours hors normes et illégaux, parfois du type "tas de gravats", (exemples sur la commune de Rouans à la Tindière, à la Raffinière, "en haricots"), ni aux trains régionaux de voyageurs qui eux aussi et quel que soit leur nombre n'ont de toute façon pas la souplesse d'un réseau routier. On ne transporte pas un bateau dans un autocar ou un train de voyageurs... ni sur un vélo, le vélo que certains rêvent de nous imposer de force pour le seul plaisir. L'avenir est aux déplacements individuels, éventuellement partagés grâce à des applications performantes, avec utilisation d'énergies nouvelles dont certaines ne sont même pas connues à ce jour.
2020-11-04 11:39:35	244	j. Plusieurs catégories / Autres	RD751	Il faut rattraper des dizaines d'années de retard en Loire-Atlantique	La nécessité de cet aménagement est une évidence, et doit s'inscrire dans un plan plus ambitieux comportant la mise à quatre voies des routes Nantes-Mindin et Nantes-Noirmoutier. On paie actuellement très cher en dégradation de qualité de vie la décision arbitraire, d'une seule personne, au début des années 2000, de ne plus construire de routes à quatre voies en Loire-Atlantique contrairement à ce qui avait été décidé antérieurement. Dans la même veine on a subi à la même époque des mois de travaux diurnes et des embouteillages monstres sur le pont de Saint-Nazaire afin de le rétrécir à deux voies pour les véhicules à quatre roues avec deux pistes cyclables latérales. Il a fallu en venir aux mains sur place pour faire arrêter cette folie furieuse financée par le contribuable... Cet aménagement Nantes-Pornic est donc d'abord une question de volonté. Cette volonté était présente lors de la construction de la route La Roche-sur-Yon—Les Sables-d'Olonne.
2020-11-04 11:11:32	1878	a. Modalités de concertation et suite de la concertation	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Réunion publique ?	Suite au visionnage de la vidéo de la réunion de fin de concertation de Pornic, je m'interroge sur le caractère publique de cette réunion et je mets en doute sa validité. Malgré tous les efforts du Département pour faire participer la population grâce aux moyens modernes de communication, il y a eu finalement peu d'interventions, et c'est compréhensible, de toute façon sûrement moins que si le public avait pu avoir un échange direct avec les intervenants du Département. Cette réunion aurait dû être reporté afin qu'elle se déroule dans des conditions normales.
2020-11-04 10:54:53	1812	a. Modalités de concertation et suite de la concertation	RD751	Un taux de participation (en ligne) très faible, représentatif?	A la journée de clôture de concertation publique, les élus et les garants semblent satisfaits de la participation publique, est-ce vraiment le cas? Nous pourrions faire dire ce que nous voulons aux chiffres: à la participation aux réunions publiques, aux séances dans les mairies, aux ateliers, à la contribution en ligne, à la dernière réunion publique hier soir 03/11 tenue en ligne où nous étions environ 50 personnes à suivre le moment au point le plus fort. Pour ne tenir compte que de cette dernière, qui ne représente qu'une marge très infime de la population: environ 50 questions, environ 420 contributions non uniques (moi même ayant contribué à 10-20 post, désolé je n'ai pas compté), pour une population selon l'INSEE de +62000 habitants (2017, donc basée sur des données comprises entre 2013 et 2017, donc environ 63000 à projection à taux de variation 1.7%) dans l'intercommunalité Pornic Agglo Pays de Retz (cf doc ci joint). Le ration me semble très faible et non représentatif, quand bien même les contributions sont elles très représentatives, portant la voix de toute une population pour ceux qui s'investissent dans le débat, parfois la voix même d'un collectif ou d'élus locaux comme ceux exprimés de Port St Père avec une étude approfondie en parallèle. Toutefois, je remercie tous les acteurs d'avoir instauré cette consultation, avec la mise en place de garants, M. Renou et M. Quentin, du CNDP Commission Nationale du Dépat Public. Heureux d'apprendre toutefois hier que les projets routiers sont rares à faire l'objet d'une telle consultation ouverte, le dernier semblant être un projet majeur à la Réunion. Source INSEE: <a href="https://www.insee.fr/fr/statistiques/1405599?geo=EPCI-200067346">https://www.insee.fr/fr/statistiques/1405599?geo=EPCI-200067346</a>

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-11-04 10:53:31	1719	b. Options d'aménagement de la route départementale	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Non à la 2x2 voies – Non aux variantes 1 et 2 à Port-Saint-Père – Non à un échangeur à La Paternière	<p>Non à la 2x2 voies – Non aux variantes 1 et 2 à Port-Saint-Père – Non à un échangeur à La Paternière</p> <p>Lors de la présentation du 3 novembre, M. Grosvalet a fortement insisté sur l'engagement du département concernant la zéro artificialisation des sols ; M. Charrier a ajouté que le retour à l'état naturel des voies délaissées pouvait compenser une artificialisation due aux nouveaux aménagements. M. Grosvalet a indiqué toutefois qu'il manquait un axe structurant au sud ouest de la Loire ; cela laisse un doute quant à la réflexion démocratique et à la volonté du département de prise en compte des souhaits de la population de développements de moyens de transports alternatifs. Par ailleurs, que penser du manque de sensibilisation des élus communaux à l'artificialisation des sols ? Comment compensent-ils les artificialisations des sols qu'ils promeuvent sur leurs communes ? Par exemple, le Conseil municipal de Sainte Pazanne formule des propositions d'aménagements sur une des quatre portions soumises à la concertation, à savoir sur le secteur Port-Saint-Père–Le Pont Béranger dont la mise en place d'un échangeur avec la RD 303 au niveau de La Paternière. Sainte Pazanne est très favorable aux aménagements ayant des impacts sur les communes voisines, mais pas sur la sienne ! Cette demande de Sainte Pazanne d'artificialisation par le souhait de création de cet échangeur est faite pour satisfaire les circulations consécutives aux urbanisations anarchiques de la commune, urbanisations qui ont conduit à artificialiser énormément d'espaces agricoles, et des projets d'autres artificialisations supplémentaires par le développement d'une zone commerciale Leclerc !! Pouvez vous nous donner la part de la superficie du département artificialisée par l'urbanisation anarchique des campagnes depuis un trentaine d'années par exemple ? Mais Sainte Pazanne a refusé que cette 2x2 voies passe sur son territoire, alors qu'elle aurait été un tronc commun intéressant (limitant globalement l'artificialisation) pour la 2x2 voies qui desservirait à la fois Pornic et Noirmoutier ! Ceci d'autant plus que les 26000 véhicules par jour contournant Port Saint Père se répartissent en 2 fractions équivalentes entre la RD 751 après Port-Saint-Père et la RD 758 (la circulation comptabilisée sur la RD751 comprenant la circulation vers Paimboeuf, Saint-Brévin... (détournée à Bouguenais de la RD723) - plus la circulation que Sainte Pazanne a générée en développant l'urbanisation (et l'artificialisation des sols) de sa commune le long de la RD303 ; les élus de Sainte Pazanne veulent que ces populations prennent la RD303 plutôt que d'encombrer le bourg de Sainte Pazanne, d'où cette demande d'échangeur ! Il faudrait que Sainte Pazanne soit cohérent et ne veuille pas que les bénéficiaires - sans les inconvénients. Comme l'écrivent également les élus de Sainte Pazanne, le bourg de Sainte Pazanne est « déjà soumis à un trafic surchargé » L'étude de ce tronc commun RD751/RD758 permettant de traiter cette surcharge de Sainte Pazanne devrait être engagée. C'est d'ailleurs ce que demandent les élus de Sainte Pazanne quand ils disent : « Que le projet de</p>
2020-11-04 10:31:24	2230	a. Modalités de concertation et suite de la concertation	RD751	Mobilité transport sur le pays de retz	<p>Bonjour</p> <p>A la suite de la visioconférence du mardi 03 novembre sur la 2x2 voies Nantes Pornic je me dois d'intervenir en tant que usager de la route (voiture et car ) et bien sur usager du rail</p> <p>Mr. Grosvalet dans ses interventions nous a expliqué les pourquoi de cette réalisation:1/La sécurité car il est le garant de cette sécurité sur cette départementale 2/Le fait de la mettre en double voie garantirait un gain de temps de trajet3/Cette route est déjà surchargée et sera encore plus dans les années à venir -Sur le fait de la sécurité mettre en 2x2 et passer cette route à 90KM/n'est pas du tout garant d'une meilleure sécurité-Sur le fait du gain de temps qui pourra se faire sur la portion nouvelle , ce gain sera de toute façon contrecarrer par les encombrements toujours plus importants à l'entrée de Nantes et de nouveaux encombrements à l'entrée de Pornic-Sur le fait de la route surchargée ,elle le sera de plus en plus dans les années à venir si rien n'est fait pour améliorer d'autres transport et on parlera peut être de la mettre en 3x3 voies...Il faut absolument penser à d'autres alternatives au tout transport routier surtout avec le changement climatique qui s'accélèrele rail est la solution qui doit accompagner la route pour donner à la population du pays de Retz un autre mode de transport .Pour cela il faut moderniser cette ligne SNCF Nantes Pornic en passant d'un cadencement de 12 A/R à 25 A/R , en créant des croisements de trains entre st Pazanne et Pornic, en mettant une politique tarifaire à un gout réduit afin d'attirer le plus grand nombre de voyageurs et aussi d'une vraie politique commerciale en remettant de agents de vente à ste Pazanne et PornicVous nous dites chacun a son rôle , le conseil départemental est gérant des routes et le conseil régional le rail mais les dires de mr Grosvalet hier soir nous ont appris que le conseil départemental a mis sur la table 65 millions sur la ligne Nantes /chateaubriant donc rien n'est figéLes citoyens en ont ras le bol de cette décentralisation qui fige les décisions chacun dans leur rôleLa mise en 2x2 voies est l'exemple concret de ce que les gens ne veulent plus : une décision d'élus ( ici le conseil départemental ) en évitant de parler du fond : la mobilité du transport sur le pays de RetzCet exemple fait parti du non vote des citoyens aux élections car ils ne comprennent pas cette approche d'un seul œil de la lorgnette d'autant plus que ceux qui payent sont toujours les mêmes :</p> <p style="text-align: center;">NOUSCHAUVEt jacqueline</p>

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-11-04 10:30:39	1812		RD751	Laeq, bruit de circulation automobile perturbant de nos villes	<p>Pour toutes les communes traversées par la RD751, nous sommes concernées par l'impact sonore du trafic routier. Ce matin, pour de vrai, à 8h du matin, je vais dans le jardin, j'entends le chant des oiseaux...amenés à hausser la voix car un bruit de fond important sans commune mesure est là...le flux de la route RD751 qui est pourtant située à env 800m de chez moi à vol d'oiseau en son point le plus proche! Un peu comme des accouphènes, notre cerveau s'est progressivement habitué à ne plus faire attention ce bruit, mais un simple instant de concentration / de méditation / de moment présent nous ramène à la réalité. Je vis dans un environnement gravement perturbé par la circulation routière! quelle est la mesure du Laeq actuelle et de la projection en cas de doublement de voie et de perspective de trafic annoncé par le CEREMA dans son étude? Il est évident qu'il existe également le phénomène de propagation des bruits, dépendant des bâtiments existants, que la mesure sonore dépend de sa distance à la source, que le revêtement de route peut améliorer les caractéristiques, également la mise en place de "murs" anti-bruits. Que chaque habitation devient un cas unique. Extrait d'un article concernant ce propos: "La directive européenne sur la gestion du bruit dans l'environnement (directive 2002/49/CE) oblige les autorités concernées (gestionnaires d'infrastructures, agglomérations urbaines de plus de 100 000 habitants) à produire des plans d'actions pour réduire les niveaux de bruit excessifs. Dans la transposition en droit français de cette réglementation européenne (articles R 572-1 à 11 du Code de l'environnement), ces plans d'actions ont pris le nom de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). Cette réglementation prévoit aussi la production de cartes stratégiques du bruit." Mathématiquement pour la notion de trafic (la blague), <math>L_{Aeq}(Q) = L_{Aeq}(Q_0) + 10 \log(Q/Q_0)</math> dans laquelle <math>Q_0</math> = quantité de véhicules à l'heure de référence ; <math>Q</math> = autre valeur</p> <p>Messieurs les élus et garants du projet, pouvons-nous accepter un projet à l'égard de la caractéristique sonore sans prévention et connaissance de mesures réelles et de projections théorique (vitesse, trafic, scénaris d'aménagement) d'un plan de prévention du bruit dans l'environnement PPBE, qui aura pour conséquence l'augmentation sensible du budget du projet. Tout comme la route actuelle peut être classée comme route suffisante et satisfaisante sans aménagement complémentaire, à quel niveau sonore pouvons nous considérer une gêne sonore comme acceptable? Pour le 44, voici le classement actuel sonore des infrastructures routières: une partie est en classement 2, l'autre en note 3 <a href="http://cartelie.application.developpement-durable.gouv.fr/cartelie/voir.do?carte=class_sonore_cl_2&amp;service=DDTM_44">http://cartelie.application.developpement-durable.gouv.fr/cartelie/voir.do?carte=class_sonore_cl_2&amp;service=DDTM_44</a> Pour les curieux sur la notion de Laeq, une explication de base ici <a href="http://www.acouphile.fr/bruit-traffic.html">http://www.acouphile.fr/bruit-traffic.html</a> En pièce jointe le classement sonore existant des communes pour les catégories de route (et non pas les mesures) de Chéméré, Arthon, Port St Père</p>
2020-11-04 09:52:14	2237	b. Options d'aménagement de la route départementale	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Complément d'un avis antérieur	J'ai fourni une contribution en copiant collant un document word. Ce document contenait un tableau qui est devenu illisible. J'ai constaté par la suite qu'on pouvait joindre des dossiers à nos contributions. Je joins donc ce document avec un tableau qui sera lisible.
2020-11-04 09:45:14	1812	c. Cadre de vie (bruit, santé, pollution,...)	4. Déviation de Chaumes-en-Retz	Une emprise de terrain ne doit pas induire une construction à défaut par opportunisme	<p>Au regard de la section Chaumes en Retz, le département 44 a eu la belle idée d'acter l'emprise des terrains nécessaires à un aménagement éventuel ultérieur et de réaliser certains édifices de ponts traversant incluant déjà une éventuelle 2*2. Bonne démarche dans le cadre de la réalisation d'une route nouvelle (déviation réalisée en 1997). Ma propriété personnelle fait 1000m2 (c'est un exemple), ma maison 100m2...il me reste donc 900m2 d'emprise. Dois-je en conclure que je suis en capacité (en droit, en devoir?) de construire 7 autres maisons de 100m2 en laissant 200m2 de passage répartie entre les 8 maisons soit 25m2 de séparation chacune? Ce raisonnement par l'absurde ne tient pas. Il serait donc malvenu de conclure que le doublement de la déviation de Chaumes en Retz est une fatalité, simplement parce que l'emprise existe déjà! Vous allez me dire, notre commune, tout comme celle de Port St Père, est déjà coupée en deux et nous nous y sommes habitués. Oui certes, mais la perception de la coupure ne peut être la même : vous passez à pied, à vélo sur un des ponts, vous voyez et entendez une 2 voies... vous percevez une route normale. Quelle perception humaine aurions-nous d'une 4 voies coupant notre commune? Vous n'avez pas le droit de ne pas tenir de ce contexte : la perception humaine du dérangement causé par une route doublée coupant une commune en deux. Sans parler de la nuisance sonore, accrue non seulement par l'augmentation de la vitesse autorisée, et l'augmentation induite du trafic, résultant de l'aménagement de la route et du flux naturel de population. Non, nous ne devons collectivement pas penser qu'une emprise de terrain donne une raison suffisante à la réalisation d'un doublement de la voie.</p>

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-11-04 09:26:55	1812	g. Environnement et/ou biodiversité	RD751	Demain? Une route fleurie au fauchage très limité	A la question "Quelle route pour demain?" je ne peux pas me résigner à ne pas aborder la problématique du fauchage des routes, qui est un coût complémentaire et un non sens environnemental. Personnellement j'ai vécu l'expérience de rouler sur les routes du Lot fin avril / début mai, le spectacle est magnifique, un véritable réservoir de biodiversité...qui m'incitait à rouler lentement (encore plus que le contexte de la route ne le permet) tellement le cadre était somptueux à 15 cm du bord de la route. Merci le Lot : <a href="https://lot.fr/fauchage">https://lot.fr/fauchage</a> Combien de fois n'ai je pas constaté des actions en cours de fauchage de route à 2*2 voies (ex. terre plein central sur la route bleue, ou sur la route Nantes-Vannes-Lorient pour exemple), actions que j'ai trouvées totalement ridicules car la flore ne gênant ni la visibilité ni la sécurité de la route. 6-10 personnes présentes entre la pose de plots, la voiture d'avertissement, ceux qui actionnent le débroussaillage manuel ou mécanique etc... Quel gâchis budgétaire! S'il s'agit simplement d'occuper les gens, s'il vous plait changez votre vinyle 45T! Nous devons agir pour une nouvelle génération d'Hommes en lien proche avec la Nature et à son écoute. D'ailleurs une flore centrale développée permettrait d'éviter la visibilité de la voie opposée et des éblouissements en conduite nocturne. Et il est admis que la flore de bas-côtés incite à rouler moins vite qu'en espace totalement ouvert. Les "Sauvages de la rue" font partie d'un projet mené par Tela Botanica et le Museum National d'Histoire Naturelle <a href="http://sauvagesdemarue.mnhn.fr/">http://sauvagesdemarue.mnhn.fr/</a> . Nous sommes à deux pas d'une approche les "Sauvages de ma route"! Car la route n'est pas qu'un boulevard artificiel à toto-mobile. Le Lot dit s'attacher les services d'un expert naturaliste? Quelle belle idée. Qu'en est il de la Loire-Atlantique? Il existe tellement de belles associations régionales, locales voir nationales : Bretagne Vivante, Hirondelle, France Nature Environnement...Quels engagements peut prendre le département, même sans tenir compte de ce projet de doublement de voies?
2020-11-04 09:00:54	2295	g. Environnement et/ou biodiversité	6. Plusieurs sections / Autres	Aménagement limité de l'axe Pornic Nantes	L'aménagement de cet axe peut se limiter aux possibilités d'élargissement déjà inscrites dans le paysage existant : ponts prévus pour la 2x2 voies, terrains libres ou libérés sans expropriation...Pas de 2x2 voies sur tous les tronçons !
2020-11-04 09:00:12	1812	j. Plusieurs catégories / Autres	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	-5 min 28 secondes si la route était doublée en totalité à 110km/h, sans intérêt!	- 5 min 28 secondes, voilà le gain de temps ridicule proposé par un doublement complet de la route Nantes-Pornic en vitesse autorisée à 110km/h et un investissement beaucoup plus élevé qui le chiffre annoncé (sans parler des coûts d'entretien de route plus élevé). A peine 2 min 14 secondes en cas de route à 90km/h (la route Bleue l'étant bien). En considérant des données sur un modèle simpliste: absence de ralentissement et de trafic, absence de section à 70km/h, non prise en compte de ronds-points actuels ou futurs, vitesse sur la route actuelle à 80km/h, vitesse sur l'idée d'une 2*2 à 110km/h (serait-ce le cas d'ailleurs? je prendrais donc deux considérations, une version à 90km/h sur sa portion complète restante), sections complètes dédoublées de 26,7 km (selon le document Partie 1 "Généralités", il faudrait à priori: * 20 min 2 secondes pour effectuer la portion de 26,7 km à 80km/h* 14 min 34 secondes pour la même portion à 110 km/h* 17 min 48 secondes pour la portion totalement doublée mais limitée à 90km/h. Cet argument n'est pas acceptable pour justifier un doublement de la route au delà de la bifurcation Pornic/Noirmoutier à Port St Père. D'autant plus que nous pouvons projeter à raison que les routes à 110 km/h pourrait à terme être régulées à 100km/h pour améliorer l'insécurité des routes et l'émission de GES. Les investissements du département sur les déviations ont, eux, eu un impact réel.
2020-11-04 08:50:50	1785	b. Options d'aménagement de la route départementale	RD751	Liaison Port-Saint-Père/Pont Bérenger. OUI au projet de l'équipe municipale de Port-Saint-Père	Nous soutenons à 200 % l'idée de garder la route en 2x1 voie aux abords de la commune de Port-Saint-Père avec les aménagements nécessaires à prévoir. L'équipe municipale de Port-Saint-Père propose une autre variante, qui est selon notre avis, la plus réfléchie de toutes les autres. Les conseillers municipaux se sont posés les bonnes questions pour améliorer la sécurité des usagers de la route mais aussi celle de ses habitants et de leur bien-être tout en minimisant l'impact sur l'agriculture et l'environnement. Le projet de l'équipe municipale correspond au mieux, aux besoins et aux attentes des usagers et des habitants de Port-Saint-Père. Messieurs les garants, merci de bien étudier le projet de cette nouvelle variante proposé par le conseil municipal de Port Saint Père, avant de prendre une décision. Ce projet tient LA ROUTE bien plus que les autres (référence et variantes)
2020-11-04 08:43:43	1812	b. Options d'aménagement de la route départementale	RD751	Déviations, mon amour : RD751, une sécurité suffisante et résiliente	Habitant historique du Pays de Retz, n'oublions pas de garder en tête que la sécurité de la RD751 et de ses habitants n'a jamais été aussi bonne qu'aujourd'hui. Nous, les habitants des communes auparavant traversées par cette route en plein coeur de centre ville (soit Arthon en Retz, Chéméré, Port St Père, St Léger les Vignes, Bouaye), nous sommes catégoriques. Pour rappel, il n'existe plus aucun coeur de ville traversée entre Nantes et sa Métropole et Pornic. Soyons honnêtes, l'investissement du département dans cette gestion n'avait à l'époque pas fait l'objet de débats si contrariés. Nous vous en remercions. A titre d'exemple, j'ai personnellement connu au sein de Chaumes en Retz des bouchons permanents le week-end et stagnants même sur la période de Mars-Avril au coeur de nos villes. Déviation de Port st Père en 1983, déviation de Bouaye en 1995, déviation de Chaumes en Retz en 1997 : autant d'aménagements qui ont pu faire revivre nos coeurs de ville au sein d'une relative tranquillité, sécuriser notre vie quotidienne (personnellement j'ai vécu de mes propres yeux une amie renversée à vélo par un flux continu et rapide de voitures), qui ont déjà drastiquement réduit le temps de trajet de Nantes à Pornic. Soyons donc objectifs, la route RD751 est dans un état et un contexte de desserte suffisant, considérant d'autant plus des aménagements qui semblent déjà avoir été actés et validés, soit le doublement de la déviation de Port St Père jusqu'à la bifurcation des dessertes Pornic/Noirmoutier.
2020-11-04 00:54:36	2290	j. Plusieurs catégories / Autres	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Va-t-on pouvoir doubler les plages à l'arrivée de la route ?	Ne doublons pas la route Nantes/Pornic car il nous faudra ensuite doubler en amont les accès dans Nantes, et en aval, nous ne pourrions pas doubler la capacité d'accueil des plages de la côte rocheuse... Elles sont déjà à saturation l'été. Les parkings de la ville de Pornic sont pleins quasi toute l'année : raison de plus pour développer les transports en commun.

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-11-04 00:07:03	1812	j. Plusieurs catégories / Autres	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Méga-route, maxi-bobards et giga-risques	Pour faire honneur à une très intéressante contribution récente de France Nature Environnement eu regard des mégas-entrepôts et de l'artificialisation des sols ( <a href="https://www.fne.asso.fr/dossiers/m%C3%A9ga-entrep%C3%B4ts-logistiques-vente-ligne-risques-riverains-pollution-artificialisation-sols">https://www.fne.asso.fr/dossiers/m%C3%A9ga-entrep%C3%B4ts-logistiques-vente-ligne-risques-riverains-pollution-artificialisation-sols</a> ), j'ai choisi de mettre en avant ce titre. Tous les 7 ans en France, on bétonne l'équivalent d'un département. La Loire-Atlantique, terre de zones humides, richesse de notre territoire et de notre âme, ne doit plus y participer, pas même sous le couvert de l'astuce de l'artificialisation comptable nette et des compensations fantaisistes. Afin de faciliter l'implantation d'habitants (et de touristes du weekend ou des vacances) sur leur territoire, les collectivités n'hésitent pas à revoir leurs documents d'urbanisme, libérant du foncier même lorsqu'il représente une richesse environnementale incroyable pour le territoire. L'économie et la croissance, mirage éternel, prime par erreur sur la préservation des espaces naturels, aussi remarquables et importants soient-ils! Rouler sur une 2*2, à une vitesse supérieure, contribue donc à : Artificialiser les sols qui jouent un grand rôle dans la régulation du climat Augmenter les émissions de gaz à effet de serre par le trafic routier accru Détériorer la qualité de l'air Détériorer notre richesse commune, l'environnement et la biodiversité
2020-11-04 00:00:58	2291	c. Cadre de vie (bruit, santé, pollution,...)	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Passage en 2x2 voies indispensable	Je suis pour le doublement intégrale de la RD751. Les bouchons sont de plus en plus importants le matin à partir de Port St Père et les après-midi en période estivale. Ce projet est indispensable
2020-11-03 23:52:35	2291	b. Options d'aménagement de la route départementale	5. Chaumes-en-Retz <> Pornic	Totalement POUR le doublement de cette portion	Le doublement de cette portion est pour moi indispensable compte tenu de l'impact du tourisme sur Pornic. En effet le trafic est saturé en particulier l'été. J'obtiens pour la solution 1. Le tracé est beaucoup plus direct.
2020-11-03 23:37:41	1812	h. Déplacements et mobilités alternatives	RD751	Communication du bilan carbone usager pour un trajet Nantes-Pornic, toute modalité	J'invite le département à communiquer à l'intention de ses habitants, par exemple dans le cadre de sa publication et sur ses supports d'information, la comparaison du bilan carbone par personne pour les différents modalités de trajet possible: bus ALEOP, train TER, voiture soliste, voiture partagée à plusieurs. Cette campagne d'information ne peut donc inclure que les modalités de transport existantes à ce jour.
2020-11-03 23:26:21	1812	j. Plusieurs catégories / Autres	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Demain, c'est 230 000 Terriens en + : la Terre est mise en danger par la voiture, ne la favorisons pas	Basé sur l'évolution démographique de ses 30 dernières années, la Terre gagne chaque jour (oui chaque jour) environ 230 000 Terriens (naissance-décès, soit le relevé approx. de 1Md tous les 12 ans). Comment devons-nous percevoir ce chiffre hallucinant!? Une justification anormale pour construire de nouvelles routes ou bien un lanceur d'alerte pour collectivement agir dès aujourd'hui pour ne plus inciter à l'usage solo de la voiture!? En projection à 18 ans pour quelqu'un né demain, cela serait 230 000 voitures en plus par jour sur le parc mondial, si rien n'est fait pour inciter à ne pas privilégier la voiture soliste ? 230 000 conducteurs en +... oui il faut construire des 2*2 partout pour leur permettre de circuler librement !! Quelle est la notion de liberté que l'on souhaite, celle d'une société d'individus tous libres de faire ce qu'il leur plaît dans un environnement dégradé ou celle d'un collectif conscient des ressources limitées, et ne pliant pas sous l'effet du chantage à l'emploi (lobbying des constructeurs de voiture, du BTP pour les futurs logements le long des routes bétonnées, etc...) Pour reprendre le danger de la voiture (du titre), il est inconcevable d'accepter l'argument d'un parc automobile qui serait électrique ou hydrogène à (long) terme ou autre pour régler l'engagement de la France et du département à diminuer ses émissions GES, car le problème des ressources ne fait qu'être déplacé. Technologiquement, nous serions de toute façon amenés à changer de système de batterie, car les réserves mondiales de Lithium sont estimées à uniquement 20 ans si tout le monde passait à la mobilité électrique basé sur ce système. De plus, changer sa voiture diesel/essence actuelle (qui fonctionne) par une électrique, sous opportunité d'une prime est une mauvaise idée pour le climat tant le coût caché CO2 de la construction est supérieure aux bénéfices à court et moyen terme... sans parler de batterie que l'on ne sait toujours pas recycler. Alors en attendant que les Terriens et les Français conçoivent enfin en conscience moins d'enfants, gérons avec intelligence un esprit collectif n'incitant pas à l'usage de la voiture sous couvert du prétexte d'une sécurité extrême de la vie. Cette réflexion porte le message "ne favorisons pas la voiture comme mode de déplacement principal" et n'incitons pas à son usage par le développement d'axe boulevard prônant le "+ vite parti, + vite arrivé".

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-11-03 22:51:40	1812	c. Cadre de vie (bruit, santé, pollution,...)	6. Plusieurs sections / Autres	Distorsion de lecture entre "néo-ruraux" (terme mal convenu) et les "natifs"	Sans évoquer un éventuel clivage, il me semble évident qu'il existe une distorsion de lecture et d'intérêt entre les "néo-ruraux" et les habitants historiques du Pays de Retz. Si vous me permettez un parallèle: le referendum en Nouvelle-Caledonie n'inclut pas tous les habitants, notamment les nouveaux arrivants, il me semble judicieux d'accorder une écoute supplémentaire à ceux qui sont nés et ont éventuellement passé toute leur vie au Pays de Retz. Moi, personnellement, je n'ai pas envie d'un Pays de Retz bétonné et plus urbanisé, où la commune fusionnée de Chaumes en Retz n'aurait plus 7-8000 habitants mais 15-20 000, rendu possible par une attractivité très forte pour ceux qui travaillent à Nantes, où deux communes CHaumes en Retz et Port St Père se verraient être désormais aux portes d'une autoroute gratuite favorisant et incitant à tout trajet en automobile, où l'immobilier prendrait une part encore plus galopante en terme de prix foncier en raison d'un trajet hors bouchon vers Nantes de moins de 20 minutes. Le Pays de Retz est et doit rester une zone de campagne, en partie agricole, avec un environnement calme. C'est son atout principal. Accepter en Loire-Atlantique la fatalité de l'évolution démographique constatée n'est pas une voie consciente. Nous avons besoin de voies fortes localement qui assument de ne pas accorder de nouveaux droits de construction et de limiter en conséquence le POS et le PLU. En habitant au centre ville de Chaumes en Retz, nous entendons déjà en permanence le flux de voitures, et pourtant à vol d'oiseau il y a déjà plus de 500m. Connaissez-vous le terme solastalgie? Vous devriez réfléchir au charme que vous voulez laisser à notre territoire si vous persistez dans votre regard d'élus à vouloir bétonner notre territoire sous couvert de projections inadéquates! Contrairement aux mauvaises langues lues sur la contribution, le Pays de Retz n'est et n'a jamais été enclavé (quel terme étymologique inapproprié)...Et j'y habite depuis 40 ans! Nous sommes à 10-15min du littoral et 25min de Nantes et son periph, hors trafic particulier, à 35min env de St Nazaire. Pour ceux qui évoquent la sécurité et les cas épisodiques d'accidents dramatiques, je les invite à reconsidérer par un aspect psychologique la notion de vie et de mort, l'un n'existe pas sans l'autre, tout comme le jour ne serait pas le jour sans la notion de nuit, le blanc avec le noir. J'ai moi-même perdu un proche de ma famille, par un accident de la route. Je sais relativiser mon approche avec du bon sens. Le bouddisme propose même dans des exercices de méditation de visualiser le rapport à notre corps, dans son avancement après la mort pour accepter la vie et le risque de la mort. Nous avons tous de l'empathie pour ces personnes et leurs proches, mais tout comme nous ne pouvons pas être confinés à vie et masqués 24/24 pour ne jamais tomber malade entre nous, nous ne pouvons pas collectivement transformer la France en boulevard à 2 voies bétonnées sous prétexte de l'existence de quelques drames en chocs frontaux, dont M. Grosvalet ne semble pas vouloir être responsable, matérialisés qui plus est par des bonhommes noirs insupportables en bord de chemin...qui ne permettent pas faire le deuil et ne sert pas à un hommage. Il est fort possible que de rendre obligatoire le port du casque en voiture pour tous les passagers soit plus efficace que de construire des 2*2, qui est un non sens écologique et
2020-11-03 21:58:20	2289	j. Plusieurs catégories / Autres	RD751	AVIS SECTION PORT-SAINT-PÈRE / « LE PONT BERANGER »	Je suis POUR la construction de la route départementale 751 Nantes Pornic suivant la variante de référence sur la section Port-St-Père / "Le Pont Béranger". La variante de référence permettrait d'éloigner la future 4 voies du bourg de Port- St-Père. En effet, les variantes 1 et 2 sépareraient le bourg en deux parties : le cabinet médical d'un coté et les écoles et commerces de l'autre. Cela créerait aussi un danger pour les habitants, et surtout les enfants, qui seraient obligés de traverser une 4 voies tous les jours pour aller à l'école. Elles détruiraient aussi de nombreuses habitations et feraient augmenter les nuisances sonores, surtout que certains habitations se retrouveraient collés à cette 4 voies. De plus, la variante 1 ferait passer la route départementale dans un quartier résidentielle de Port-St-Père, dans lequel il y a quelques années, des chicanes ont été installées afin de ralentir les véhicules et la circulation. Faire passer une départementale dans cette rue serait donc contradictoire, étant donné que de nombreux véhicules seraient amenés à y passer. Je suis donc contre les variantes 1 et 2 et soutient la variante de référence, qui certes traverserait une partie de champs agricoles mais permettrait de conserver un réel bourg de la ville de Port-St-Père et permettrait aussi un accès direct à St-Mars-De-Coutais.
2020-11-03 20:27:58	1785	g. Environnement et/ou biodiversité	RD751	Non au bétonnage de la nature et oui à la variante 1 ou 2	Quitte à faire une 2x2 voies, autant utiliser ce qui existe déjà, c'est-à-dire doubler la 1x1 existante sur ce même tracé, ce qui engendrera moins de dégâts sur l'environnement. En ce qui concerne la séparation de la ville de Port Saint Père, en deux parties, c'est actuellement le cas, et toute la population le vit très bien, depuis longtemps. Je me fais aucun souci pour le fonctionnement du pôle médical et de la vitalité du bourg de Port Saint Père. Si il devait y avoir une finalité à ce projet, nous souhaiterions voir la variante 1 ou 2 se réaliser.
2020-11-03 19:01:28	1558	g. Environnement et/ou biodiversité	RD751	Quelle compatibilité avec les engagements climatiques?	Cette contribution repose sur le dossier joint. Nous, les Shifters, sommes un réseau de bénévoles aux profils, expériences et compétences très variés qui portons un intérêt particulier à la transition carbone de l'économie. Dans le cadre du projet de doublement de voies routières le long de l'axe Nantes-Pornic, nous n'avons pas trouvé mention du réchauffement climatique en cours, parmi les enjeux pris en compte dans les documents fournis sur le site de la concertation publique. Le département s'est engagé à diviser ses émissions par quatre d'ici 2050, or les émissions de gaz à effet de serre liées au transport routier représentent presque 1/3 des émissions du Pays de Retz, et constituent le premier poste d'émission à l'échelle du département. Le présent dossier interroge la compatibilité entre le projet d'infrastructure et les différents engagements politiques en matière d'émissions de gaz à effet de serre. Les chiffres que nous avançons sont le résultat de modélisations faites par nos soins et potentiellement imparfaites. Cependant, nous pensons avoir démontré dans ce document l'incompatibilité entre ce projet d'infrastructure et les différents engagements climatiques. D'autres voies sont possibles, nous présentons dans ce dossier un scénario prospectif qui explore les alternatives possibles au projet de quatre voies. Ce scénario permet de diminuer de 550 000 tonnes de CO2eq les émissions de la RD751 par rapport à la construction et la fréquentation d'une quatre voies telle que proposée par le département, d'ici à 2050. Soit près de 5.5 années des émissions de fonctionnement de Nantes Métropole.
2020-11-03 18:45:33	2281	g. Environnement et/ou biodiversité	5. Chaumes-en-Retz <> Pornic	Préservation environnement et biodiversité	Evitons de détruire encore les terrains agricoles pour élargir la route, je suis favorable au maintien de la limitation de vitesse à 80 kms/heure pour ces raisons :- préservation de la nature et de l'environnement (impact carbone)- moins bruyant- moins d'accidents graves pour les usagers et les animaux- coût de cet investissement !- et pourquoi vouloir aller toujours plus vite ?....
2020-11-03 18:42:51	2282	e. Espaces et activités agricoles	RD751	Pour les liaisons agris	Exploitant de part et d'autre du projet de 2x2 (siège au sud et 10ha au nord), et ayant à passer avec des tracteurs et notamment des enjambeurs (2,65m), quels accès seront maintenus pour nous et les autres exploitants agricoles ?

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-11-03 18:28:27	2279	a. Modalités de concertation et suite de la concertation	RD751	2x2 voie axe Nantes PORNIC	Je suis pour la 2x2 voie Nantes PORNIC par contre faudra prévoir un mur anti bruits pour les habitants rue du moulin de la boizonniere et les habitant proche de l'axe
2020-11-03 17:57:27	2277	g. Environnement et/ou biodiversité	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Non à la 2x2 voies	Ce projet va causer des impacts écologiques majeurs, parmi lesquels un niveau d'émissions de CO2 important (construction et circulation) en total contradiction avec les accords de Paris.L'heure n'est plus au développement d'infrastructures démesurées favorisant l'utilisation de la voiture, mais au report vers une mobilité raisonnée, durable et moins polluante.Sachant que les villes proches du littoral seront particulièrement impactées par le dérèglement climatique (monté des eaux), Pornic ne doit pas creuser sa propre tombe et doit faire preuve d'une responsabilité exemplaire.
2020-11-03 17:25:20	2275	g. Environnement et/ou biodiversité	6. Plusieurs sections / Autres	Un projet qui serait désastreux pour le climat !	Je suis désolé de constater que ce projet, comme la plupart des nouveaux projet, s'inscrit dans la course effrénée à "toujours plus", plus d'infrastructures, plus de circulation, plus d'activité économique, plus de consommation et bien sûr, plus d'émissions de CO2 !... Malgré les soit- disant "engagements" de la France en matière de réduction d'émissions de GES, malgré les fameux accords de Paris dont le pays est si fier, celui-ci continue sur la même dynamique de croissance à tout prix, en contradiction totale avec ses engagements. Ces engagements doivent être déclinés à l'échelle locale et ce projet est la preuve flagrante que ces préoccupations sont à mille lieux des projets des politiques locaux. Je vous conseille de lire la très édifiante étude réalisée par l'association "Les Shifters", qui vont a été transmise avec une lettre d'accompagnement ce soir. Cette étude montre que le scénario proposé par le Département ne prend absolument pas en compte l'augmentation significative d'émission de GES qui en résulterait. Les Shifters ont étudié une solution alternative qui conserverait la route telle qu'elle est actuellement et exploiterait au maximum les moyens de transport alternatifs beaucoup moins émetteurs de GES, tel que le ferroviaire entre autre. L'alternative proposée par Les Shifters permettrait de diminuer de 550 000 tonnes de CO2eq les émissions de la RD751 par rapport à la construction et la fréquentation d'une quatre voies telle que proposée par le Département, d'ici à 2050. Soit près de 5.5 années des émissions de fonctionnement de Nantes Métropole.
2020-11-03 16:57:25	2273	g. Environnement et/ou biodiversité	RD751	Impact carbone ?	Bonjour,Pouvez-vous fournir le calcul de l'impact carbone de ce projet ?Est-il compatible avec les accords de Paris auxquels nous sommes tenus ?PS : un indice : je pense que la réponse est nonCordialement
2020-11-03 16:55:42	2273	e. Espaces et activités agricoles	RD751	Artificialisation nette Zero	Bonjour,le département a pris un engagement de 0 artificialisation nette.Quelle est la surface artificialisée dans cette construction et du coup, quelles sont les terres actuellement artificialisées qui seront rendues ?Merci
2020-11-03 16:51:24	1692		RD751	Avis déposé le 26/10/2020, en mairie de La Bernerie-en-Retz page 1-4 n° 02	Première réflexion à la lecture de l'avis précédent, on voit bien que ce n'est pas leur lieu d'habitation qui est mise en péril ! juste leur petit confort de vie de retraités.Sur le plan, il n'est pas précisé où exactement sera fait le nouveau tracé. 1 route à 2 voies qui emprunte l'ancien tracé, ou une nouvelle route à travers champs. La problématique qui nous intéresse est le scénario 3 et le 4. Le 4 qui est un doublement des voies va automatiquement générer des nuisances sur notre petit village de campagne tranquille. Nous sommes bien évidemment contre ce scénario. Surtout si le tracé se déplace et passe pas loin de notre maison et de surcroît avec une vitesse à 110 kmh !! Et je ne parle pas du trafic des camions de plus en plus dense. Je suis contre une nouvelle voie rapide à 90 ou 110 km/h pour soulager le flux intense de la RD 751 au détriment de la sécurité et de la qualité de vie que nous connaissons - Restons sur l'élargissement à 2x2 voies de la RD 751.En conclusion, nous sommes contre les projets sur la RD66 et pour l'élargissement de la RD 751.
2020-11-03 16:29:17	2272	j. Plusieurs catégories / Autres	2. Port-Saint-Père <-> Le Pont Béranger	Avis de l'équipe municipale de Port Saint Père	L'équipe municipale s'est réunie le 26 octobre dernier pour se concerter sur la liaison Port-Saint-Père / Pont Béranger et donner son avis sur le projet de la route départementale Nantes-Pornic (RD 751), dans le cadre de la concertation publique qui se déroule du 21 septembre au 4 novembre 2020.Après l'étude du dossier de concertation et de nombreux échanges, les élus souhaitent affirmer qu'ils ne sont pas opposés au projet de doublement de la RD 751, mais que celui-ci doit répondre impérativement à trois objectifs :-La sécurité des usagers qui vont utiliser ce nouvel équipement routier.-La sécurité et le bien-être des habitants de Port-Saint-Père qui vivent et travaillent sur ce territoire communal et qui ne doivent pas subir les désagréments d'un équipement routier qui ne leur est pas exclusivement destiné.-Et l'intégration du projet dans le paysage local et agricole et dans le respect de l'environnement.

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-11-03 16:18:31	2266	j. Plusieurs catégories / Autres	RD751	Avis sur l'opportunité de la proposition	Dans un but d'amélioration de la sécurité, les leviers auxquels on pense logiquement sont la maîtrise de la croissance du trafic et la réduction des vitesses. Une 2x2 voies c'est au contraire la possibilité d'augmenter le trafic et les vitesses. Alors que les ronds points montrent qu'ils permettent de réduire les vitesses et sécurisent les intersections. On pourrait simplement en ajouter le long de la route existante. Par ailleurs beaucoup de résidents souhaiteraient pouvoir utiliser les transports en commun (TC) plutôt que leur voiture pour se rendre sur Nantes. Notre système de TC est rudimentaire, nous pourrions avoir des connexions bus/gares le long de la ligne TER, des fréquences supérieures le matin et le soir. J'ai vu sur internet que le prix d'une rame de TER est de 8 millions d'€. Quelques rames en plus coûteraient donc bien moins que les 150 millions prévus pour le projet. Une 2x2 voies à 110 km/h mettrait Pornic à une vingtaine de minutes de Nantes, Chaumes-en-Retz à 15 minutes. On voit les effets immédiats que cela pourrait avoir sur l'étalement urbain et de trafic automobile. Sans parler des impacts liés à la 2x2 voies elle-même: possibilités de franchissements nord/sud réduites à quelques ponts ou tunnels, pertes et fragmentation des surfaces agricoles et espaces naturels... Bref le Département pourrait évaluer une solution (des scénarios) associant l'adaptation de la route existante et la mise en place d'un système de transport en commun (trains + bus) répondant aux besoins de la population. Ce projet a des implications qui vont bien au-delà de la question de sécurité de circulation et qui touchent le cadre de vie futur dans le Pays-de-Retz. La région (trains) et les communes (politiques foncières) doivent contribuer à la résolution du problème.
2020-11-03 16:10:47	2271	d. Desserte locale	2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	3 Propositions par le CONSEIL MUNICIPAL de SAINTE-PAZANNE	Le Conseil municipal formule des propositions d'aménagements sur une des quatre portions soumises à la concertation, à savoir sur le secteur Port-Saint-Père-Le Pont Béranger :1-La mise en place d'un échangeur avec la RD 303 au niveau de la Paternière. En effet, dans la configuration actuelle proposée par le Département, un certain nombre de voitures emprunteront les petites routes secondaires, insuffisamment dimensionnées pour supporter un trafic supplémentaire. En l'absence d'échangeur avec la RD 303, les camions rejoignant la zone des Berthaudières située sur la RD 303 seront amenés à traverser le bourg de Sainte-Pazanne, déjà soumis à un trafic surchargé.2-Une alternative pour pallier à la difficulté de traversée d'un hameau. En effet, dans le projet actuel, les habitants du village de la Frogerie (Port Saint Père) seront contraints de passer plus régulièrement au sein du hameau de la Laurière, inadapté à ce type de trafic, de par son étroitesse et du tracé sinueux de la route qui le traverse. 3-Que le projet de mise à 2x2 voies prévu serve également à dévier le bourg de Sainte-Pazanne, dans un objectif de réduire le trafic au sein du bourg, la commune s'inscrivant dans une démarche de revitalisation de son cœur de bourg, afin de devenir une « petite ville de demain » en minimisant l'impact voiture.M. le maire conclut en déclarant que l'aménagement d'un axe principal comme celui de Nantes-Pornic ne doit pas avoir pour conséquences de dégrader la tranquillité et la sécurité des hameaux et petits axes environnants.
2020-11-03 15:55:15	1878	a. Modalités de concertation et suite de la concertation	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Les Rezéens massivement pour le projet!	Un peu curieux tous ces rézéens qui se disent pour le projet dans son ensemble en deux mots ! Ça ne fait pas très sérieux pour le moins .J'dis ça , j'dis rien ;-).
2020-11-03 15:51:54	1551	c. Cadre de vie (bruit, santé, pollution,...)	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Une voix pour le climat	Il n'y a aucune information sur les émissions CO2 dans la présentation de ce projet. C'est grave. Aujourd'hui, ce sont des données obligatoires à joindre à tout projet de cette nature. Compte tenu de l'enjeu climatique à ce jour et des engagements pris par les collectivités à ce sujet (Accords de Paris sur le climat), il n'est pas admissible que ces infos ne soient pas dans le dossier de concertation. Comment voulez-vous que nous puissions avancer dans la concertation quand des éléments aussi indispensables à la prise de décision sont absents?
2020-11-03 13:25:26	1459	j. Plusieurs catégories / Autres	6. Plusieurs sections / Autres	Favorable à un réseau de mobilité global.	Bonjour,Le Pays de Retz mérite un réseau de mobilité global pour toutes les générations. Cela implique un changement et une prise de conscience de la réalité et des enjeux pour demain. Les entreprises qui sont déjà implantées et les nouvelles qui souhaitent être sur le territoire doivent pouvoir compter sur un réseau de transport efficace, serein et attirer des compétences pour faire vivre des familles. Le train doit être à l'honneur comme la liaison "Nantes-Clisson" ou "Nantes-Châteaubriant". N'oublions pas les autres communes (Chauvé, Saint Michel, La Plaine, Préfailles, Saint-Père, Paimboeuf.....)où il faut se déplacer avec la voiture. En Vendée, ils ont compris qu'il fallait connecter des villes majeures à leur Préfecture par une présence 2x2 voies (La Roche sur Yon) pour dynamiser et conserver le lien entre les petites et moyennes communes, ex : Challans, Aizenay, La Roche ou Montaigu, l'herbergement, Belleville sur vie, La Roche.Mettre en avant la route Nantes- Pornic, c'est primordiale comme pensez à demain la route Machecoul-Bourgneuf-Pornic. Recomposer des terres agricoles, réaménager des voies douces, augmenter le trafic ferroviaire, sécuriser les routes, c'est aussi faire un territoire qualitatif !!!Papa de 2 enfants, je suis sensible à ce qui nous entoure. Je suis pour les circuits courts, la protection de l'environnement, une route protégée, le dynamisme des territoires mais aussi pour une multitude de choix de transports car nous sommes tous avec des contraintes et des envies au quotidien qui nous touchent. Oui à la 2x2 à condition de valoriser les communes autour (gratuité des transports en commun vers Nantes, Pornic, Machecoul....car on n'est pas tous égaux sur certains sujets).Bon courage à tous !
2020-11-03 11:45:17	1620	j. Plusieurs catégories / Autres	2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	Non à la 2*2 voies entre Port Saint Père et "le Pont Béranger"	Aucune des " variantes ne retient notre intérêt. La variante de référence nous semble mettre à mal les agriculteurs et les différents espaces naturels. Quant aux variantes 1 et 2 qui proposent de doubler la route existante, elles ne pourraient que sacrifier notre jolie petite ville et le vivre-ensemble de ses habitants. Ajoutons à ceci les multiples expropriations et les voies de desserte locale trop passantes, bruyantes et dangereuses. Doit-on déplacer le danger ou faire en sorte de l'éviter ???

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-11-03 11:44:17	2237	b. Options d'aménagement de la route départementale	RD751	Raccordement « route bleue »	L'arrivée sur Pornic constitue un point d'étranglement qui sera encore plus accentué par la mise en 2x2 voies depuis Nantes. Pour pallier à cela il nous a été présenté 4 scénarios de déviation par le sud. Mais aucun de ces scénarios ne répond à la problématique :-les étranglements seront reportés aux raccordements avec la route bleue même aménagée en 2x2 voies ; -ils ne résolvent pas les étranglements encore plus importants qui se produisent en sortie de route bleue vers la cote, notamment à la sortie vers La Plaine et Préfaïlles, donc un gain de temps en période de pointe nul pour la quasi-totalité des automobilistes ; -ils conduisent à un allongement de parcours pour les destinations vers Pornic et au nord de Pornic (les plus nombreuses les destinations vers La Bernerie et Les Moutiers empruntant déjà les RD 66 ou RD 67), avec comme conséquence une consommation plus importante de carburant et donc d'émission de GES, ce qui est une mesure à contre courant dans une période où tous les efforts devraient tendre à leur réduction.
2020-11-03 11:33:20	1559	g. Environnement et/ou biodiversité	RD751	Projet scandaleux pour ma génération et les générations futures	Comment peut-on encore proposer des projets qui auront pour résultat d'augmenter les émissions de gaz à effet de serre ? Réveillez-vous ! Le monde est en passe de basculer dans des crises sans fin que nous pouvons encore atténuer et nous pensons encore à notre confort et notre temps de trajet ? Oui, il faut sécuriser cette route, mais non il ne faut pas encore aggraver le réchauffement climatique en menant à terme des projets d'un autre âge et très onéreux ! Il faut penser autrement, cela est difficile pour des cerveaux et des sociétés qui n'en n'ont pas l'habitude, mais si l'on ne fait pas l'effort de s'adapter alors nous serons rayés de l'équation. Oui, je veux bien rester coincée dans des embouteillages sur cette route que je prends de temps en temps. Il faut réfléchir à des transports moins carbonés pour les personnes faisant le trajet tous les jours. Non, il ne faut pas encourager à ce qu'il y ait plus de personnes qui fassent ce trajet tous les jours. Ce n'est pas juste d'agrandir cette route en ignorant l'impact des émissions qu'elle engendrera sur notre avenir et celui de nos enfants !
2020-11-03 10:52:36	2263	h. Déplacements et mobilités alternatives	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	NON au 2x2 voies : plus de routes = plus de voitures	Au delà de la construction de la route, qui sera très émetteur en GES, le projet augmentera la vitesse de circulation des voitures sur cet axe. Un tel projet n'est pas compatible avec les accords de Paris, ni avec les engagements de la France : atteindre une neutralité carbone d'ici 2050. Il est grand temps de proposer des transports alternatifs plus vertueux, tant pour les particuliers que pour le transport de marchandises. Par ailleurs, augmenter le nombre de voies n'a jamais résolu les problèmes de congestion. En effet, l'entrée des villes restera étroite, par conséquent rouler plus vite sur l'axe Nantes - pornic n'éliminera pas la congestion à l'entrée des villes. Sans oublier l'effet rebond : cet axe sera plus emprunté si la route est neuve et plus large. Par conséquent le trafic augmentera. Voyons sur le long terme... Ce projet est une hérésie.
2020-11-03 09:17:05	1692		RD751	Avis déposé le 24/10/2020, lors du stand mobile à Rezé page 1-19 n° 17	Très bonne initiative - Je suis très favorable à ce projet.
2020-11-03 09:15:05	1692		RD751	Avis déposé le (date non renseignée), lors du stand mobile à Rezé page 1-18 n° 16	L'aménagement est nécessaire.
2020-11-03 09:13:19	1692		RD751	Avis déposé le 24/10/2020, lors du stand mobile à Rezé page 1-17n° 15	Cette 2eme route me semble necessaire.
2020-11-03 09:10:08	1692		RD751	Avis déposé le 24/10/2020, lors du stand mobile à Rezé page : 1-16 n° 14	Pourvu que le doublement ne traîne pas encore plus malgré le tarif....
2020-11-03 09:08:20	1692		RD751	Avis déposé le 24/10/2020, lors du stand mobile à Rezé page : 1-15 n°13	Je souhaite vraiment le doublement de cet axe routier.
2020-11-03 09:06:11	1692		RD751	Avis déposé le 23/10/2020, lors du stand mobile à Rezé page : 1-14 n° 12	Proposition d'une alternative au niveau de Port St Père, notamment échangeur de Ste Pazanne : ne pas doubler la voie sur environ 1 à 2kms pour ne pas impacter les habitations et diminuer l'impact foncier, passer la zone à 70km/h - puis reprendre en 2x2 voies.
2020-11-03 09:04:35	1692		RD751	Avis déposé le 23/10/2020, lors du stand mobile à Rezé page 1-13 – n° 11	Avis favorable.Toujours des problèmes sur la commune de vue.Difficultés grandissante de la circulation.
2020-11-03 09:02:33	1692		RD751	Avis déposé le 23/10/2020, lors du stand mobile à Rezé page 1-12 n° 10	Je suis favorable à amélioré NANTES- PORNIC au niveau du système routiers, en double voies, Pornic est sypma toute l'Année, J'ai de la familles sur St Marie-sur-mer. Avril à Novembre. C'est à galère trop de voitures.Amélioré le réseau routiers, c'est vital pour la région.Merci pour eux.

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-11-03 09:02:09	2260	b. Options d'aménagement de la route départementale	5. Chaumes-en-Retz <> Pornic	Plutôt d'accord avec le projet étant donné les embouteillages journaliers actuels	Le projet étant depuis longtemps dans les cartons et des infrastructures étant déjà construites sur certains tronçons, le projet doit maintenant se concrétiser pour améliorer la sécurité et le confort domicile-travail. Concernant les scénarios entre Chaumes en retz et Pornic, le scénario 2 apparaît le plus pertinent, étant donné qu'il dessert réellement Pornic. Les scénarios passant par la Bernerie ou les Moutiers impacteront aussi bien les milieux agricoles que le développement urbains des communes riveraines.
2020-11-03 08:59:46	1692		RD751	Avis déposé le 23/10/2020, lors du stand mobile à Rezé – page : 1-11 n° 09	Je suis d'accord pour l'agrandissement des voies direction Pornic et il y aura moins d'accrochage ?? Merci d'avance pour les travaux.
2020-11-03 03:21:41	2258	j. Plusieurs catégories / Autres	RD751	Une réponse adaptée aux objectifs?	Si l'on prend en compte les prospectives du Cerema ;-), voici quelques questions et suggestions. 1/ sécurit�elle d�epend d'abord du civisme et du respect du code de la route. 110KM/H n'emp�e pas certains de faire du 140... Tout comme 110 pour le 80 ! Heureusement qu'il y a des radars ! En revanche, s'énerver parce que le 80 ne peut être respecté (véhicule lent) engendre des irresponsabilit�s. Des créneaux de dépassement ou d'évitement le long du parcours pourraient être envisagés, au lieu d'une 2*2 globale. 2/ fluidifier les enquêteurs le disent eux-mêmes, les aménagements routiers (parkings relais par ex) � l'arrivée de Pornic ne font pas partie des études, or, c'est un élément fondamental du projet ! L'engorgement aux deux extrémités est une évidence, à un moment ou à un autre la 2*2 se r�tr�cira en 2*1. Pour qui et quand? Les travailleurs qui vont de Nantes � Pornic ou ceux qui vont de Pornic � Nantes? Les vacanciers du WE ? Une simple remarque : les bouchons matinaux vers Nantes commencent sur une 2*2 et se prolongent tout au long d'une 2*2 (périphérique)... Va-t-on vraiment fluidifier en amenant encore plus de voitures, car, il est prouvé (l'expérience est là depuis des années) que plus on fait de routes, plus il y a de voitures. Au début, ce sera plus fluide et puis ce le sera de moins en moins. Proposition : si on donne la priorité aux travailleurs qui vont vers Nantes ou à Pornic : envisager davantage le transport multimodal avec une vraie plus-value (rapidité, prix) : plus de navettes, de trains (directs ou/et avec arrêts ; doublement des voies...), avec relais réguliers, et, désormais, une sécurisation sanitaire à inventer, etc. Cela est absent des documents. S'il y a des projets, pourquoi ne pas les détailler ici en relation avec la 2*2? 3/ générer de l'activité économique Laquelle? Où? Une route ne crée pas d'activité ; c'est l'ensemble des services offerts par la collectivité qui en crée et qui la stabilise. Et stop aux zones d'activités d�voreuses de foncier !!! 4/ faciliter la desserte touristique Les estivants viennent sur la côte parce qu'elle est encore préservée et à taille humaine. Plus de touristes détériorera l'essence même de cet attrait. De plus, faire des routes s'écartant de la route principale (D66 ou D67) n'empêchera pas le touriste qui veut aller à Pornic de suivre la route actuelle. Il ne faut pas rêver! En fait, ce sont surtout les Nantais qui vont sur la côte le WE qui vont profiter du projet (voire étude Cerema sur la grande majorité des déplacements), au début tout au moins. Et ça n'est pas pour plaire aux habitants du Pays de Retz...
2020-11-03 03:17:03	2258	j. Plusieurs catégories / Autres	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Nouvelles données économiques : télétravail et chômage	Le projet est basé sur l'étude Cerema qui prévoit un taux de chômage de 6% en moyenne et une activité économique accrue en 2027 et 2047 avec une augmentation démographique, générant un accroissement du trafic routier. Cette prospective peut-elle être considérée comme réaliste aujourd'hui? TELETRAVAIL Nous vivons un 2� confinement avec une injonction nationale au télétravail, qui, une fois mis en place se poursuivra voire se développera. Le projet doit être flexible en se basant sur des projections réalistes et les données qui vont ressortir de deux mois (minimum) de confinement devraient être prises en compte : quel sera l'impact du télétravail sur le trafic? Taux de CHOMAGE De plus, peut-on encore imaginer un taux de chômage à 6% en 2027? Et en 2047 (appelé "long terme" dans l'étude ! 27 ans, c'est du court ou, tout au plus, du moyen terme !!!)? En 4 décennies, ce taux n'est jamais descendu en dessous de 8%, et encore, pas plus de quelques mois. Avec la grave crise économique qui se profile, peut-on croire (car il s'agirait d'une croyance) en une miraculeuse croissance économique, soudaine et grimpan t en flèche? Les secteurs qui créent et vont créer de l'emploi ne dépendent pas d'une route ! "ZERO ARTIFICIALISATION NETTE" C'est un engagement du Département, il est donc incompréhensible de penser à créer des routes ou à élargir des routes de campagne ("dessertes � étudier" au niveau d'Arthon, nouvelle route pour rejoindre la route bleue, et RD 66 et 67 par ex). Préserver les terres agricoles devrait être la priorité ! Une fois artificialisées, elles sont perdues à tout jamais... De plus, l'expérience montre que les nouvelles routes ont pour conséquences inévitables l'augmentation démographique, et donc de nouveaux lotissements, des zones d'activités, etc. d�voreurs de foncier, et augmentant d'autant plus le trafic routier! ? Si le Département s'obstine à vouloir faire une 2*2, qu'il se limite à doubler la D751 mais la réflexion est encore pauvre. UNE SEULE REPONSE POUR PLUSIEURS OBJECTIFS Les objectifs des études sont très théoriques : améliorer la sécurité, fluidifier le trafic, générer de l'activité économique, faciliter la desserte touristique. Et la réponse à ces objectifs est unique : une 2*2! L'étude porte sur un aménagement routier sans présenter concrètement le raisonnement systémique du Département, pourtant affiché dans les dossiers de présentation. Il énumère des statistiques mais donne l'impression de ne pas s'être posé quelques questions basiques permettant de répondre aux besoins réels (pour quoi et pour qui faire une 2*2 voies?). Et quid du réchauffement climatique et du bilan carbone? On a l'impression d'un projet qui n'a pas raccroché ses wagons à la locomotive...
2020-11-02 23:38:10	2259	j. Plusieurs catégories / Autres	RD751	Cadre de vie / Nuisances / transports	L'aménagement est nécessaire pour le développement de la région, mais les nuisances sonores ne sont apparemment pas prise en compte sérieusement. je ne vois rien pour protéger les habitants du coté de la Boizonni�re (Section 5), zone d�j �fortement polluée par la 1x1. Je ne vois pas non plus d'aménagement de transport en commun, y a t'il un chapitre sur le sujet ?

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-11-02 22:11:37	1558	g. Environnement et/ou biodiversité	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	La Lettre des Shifters Nantais	Bonjour,Voici une première contribution des Shifters Nantais, sous forme d'une lettre ouverte à la signature et rédigée par nos soins, adressée à M. Philippe Grosvalet président du département de Loire-Atlantique.Cette lettre est aujourd'hui soutenue par cinq collectifs et associations distincts de la nôtre. (Bretagne-Vivante, GreenPeace-Nantes, Association-Hirondelle, Le Temps des Cerises, AMAP-Pornic)La lettre en elle-même est jointe à ce billet, mais voici le corps du texte :Dans le cadre du projet de doublement de voies routières le long de l'axe Nantes-Pornic, nous n'avons pas trouvé mention du réchauffement climatique en cours, parmi les enjeux pris en compte dans les documents en libre accès, fournis sur le site de la concertation publique . Or la loi du 17 août 2015, relative à la transition énergétique pour la croissance verte , oblige chaque collectivité territoriale à intégrer les émissions de gaz à effet de serre dans une prise de décision. Certes, la loi ne vous oblige pas à soumettre un tel projet à la comptabilité carbone avant la consultation publique... Vous conviendrez cependant, que cela empêche les citoyens qui le souhaitent d'avoir matière à évaluer l'impact sur le dérèglement climatique qu'aurait la réalisation d'un tel projet.Nous avons estimé, sur la base de votre dossier, l'impact carbone suivant. La construction d'une chaussée à deux fois deux voies sur l'ensemble de la RD751 entrainera l'émission d'au moins 33 511 tonnes de CO2éq (hors échangeurs, murs phoniques, panneaux, etc...). La fréquentation de la voirie, permise par cet aménagement, entrainera un surplus d'émission de 243 653 tonnes de CO2éq entre 2020 et 2050, par rapport à une fréquentation embouteillée de la voirie existante . Sachant que l'augmentation de la limitation de vitesse sera responsable, à elle seule et à minima, de l'émission supplémentaire d'environ 5500 tonnes de CO2éq par an.Le département s'est engagé à diviser ses émissions par quatre d'ici 2050 , or les émissions de gaz à effet de serre liées au transport routier représentent presque 1/3 des émissions du Pays de Retz , et constituent le premier poste d'émission à l'échelle du département . Nous estimons donc, qu'en réalisant de tels aménagements routiers, le département prendrait la responsabilité de permettre une augmentation des émissions de gaz à effet de serre sur son territoire, qui rendrait très difficile, voire impossible, le respect de ses engagements.Les chiffres que nous avançons sont le résultat de modélisations faites par nos soins et potentiellement imparfaites. Nous vous encourageons donc à engager un bureau d'étude qualifié pour refaire nos calculs et publier les résultats. Car étant donné les forts liens de causalité entre le trafic routier et le dérèglement climatique, nous pensons qu'il vous revient de démontrer la compatibilité entre vos projets d'infrastructure et vos engagements climatiques.Les résultats d'une telle analyse n'ayant pas été fournis pour la présente consultation publique, nous nous permettons de diffuser notre avis, en s'appuyant sur nos propres résultats, dans tous les lieux et dispositifs médiatiques accessibles. D'un autre côté, nous cherchons à étudier les solutions alternatives qui pourraient palier à l'engorgement de l'axe Nantes-Pornic, tout en s'inscrivant dans un budget carbone qui vise à respecter l'engagement des Accords de Paris. Nous tiendrons bien-sûr à votre disposition l'ensemble des éléments techniques qui
2020-11-02 21:57:17	2256	b. Options d'aménagement de la route départementale	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Une 2x2 voies pour quoi faire ?	A l'heure des enjeux autour du réchauffement climatique, induit entre autre par le trafic autoroutier, une 2x2 voies pour quoi faire ?Sinon permettre aux usagers d'arriver plus vite dans les bouchons à Nantes ou Pornic.Sinon mettre sur le bitume toujours plus de véhicules qui vont engorger le périphérique nantais.Sinon investir / gaspiller de l'argent public massivement dans une infrastructure pour quel gain de temps. Sinon détruire encore de nouvelles terres agricoles, défigurer toujours plus nos paysages.Sinon au détriment du transport ferroviaire et à son corolaire, l'état lamentable de la ligne TER (retards, offre de trains ...).Sinon concentrer toujours plus l'essor de Nantes et faire de nos villages de tristes cités au mieux pavillonnaires, au pire encerclés de lotissements.C'est dans la lenteur et le passage au 80 kms/h, l'encouragement à prendre le train, le covoiturage que résulte la sécurisation de l'axe Nantes Pornic
2020-11-02 20:57:51	2255	j. Plusieurs catégories / Autres	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Encore un peu plus d'artificialisation	Que dire ? Il y a tellement que ça rend muet.Les alertes sur la dégradation environnementale sont omniprésentes.Nous avons une voie ferroviaire, une ligne de car.Utilisons au mieux ce que nous avons déjà avant de fuir encore et toujours dans des travaux qui ne feront qu'accroître les nuisances.Faut-il, une nième fois, redire toute les aberrations de nos comportements ?
2020-11-02 20:09:59	2117	j. Plusieurs catégories / Autres	RD751	Des propositions réalistes et concrètes en alternative à la 2x2 voies	Remarque liminaire : une telle infrastructure en 2x2 voies sur tout le trajet ne pourra que conduire à une augmentation des flux de véhicule : -globale : c'est reconnu par le département lui-même (dans sa réponse à la proposition « Titre : Contournement Sainte Pazanne ») et c'est très bien documenté tant au plan théorique que sur le terrain, comme illustré à plusieurs reprises dans les propositions, - locales : aux entrées déjà saturées de Nantes (qui cherche justement à réduire drastiquement cette densité) et de Pornic (en été notamment).Les avantages mis en avant sont par ailleurs très discutables : -une réduction de temps de seulement 5mn entre Port-St-Père et Pornic, hors les durées liées aux embouteillages fréquents aux entrées/sorties de l'axe- un taux d'accident qui peut être réduit en améliorant les infrastructures actuellesDes alternatives afin de pouvoir renoncer à prolonger en 2x2 voies l'axe actuel Pornic-Nantes.1-une priorité : capitaliser sur la présence de la ligne TER, en se rapprochant au plus vite du Conseil régional afin que le CD44 cofinance une amélioration significative de l'offre actuelle, comme cela a été fait avec succès entre Nantes et Chateaubriand. Par exemple : - multiplication des allers-retours pour ramener les usagers comme cela a été fait avec succès entre Nantes et Sucé (en évitant de créer une 2x2 voies), - diminution des tarifs, en abonnement professionnel ou de week-end notamment, - parkings de covoiturage dans les bourgs qui sont déjà des arrêts du TER, - locaux sécurisés pour y laisser des vélos en des nœuds comme Chéméré et Ste Pazanne, - cohérence entre les horaires des bus et des trains, - aménagement de quelques zones d'évitement pour les trains, sur la partie en voie unique entre Ste Pazanne et Nantes- réservations dès maintenant de terrains pour un passage ultérieur à 2 voiesTrois remarques : 1 les investissements importants faits récemment (plusieurs dizaines de M€) sur cette ligne par la SNCF ne doivent pas être perdus mais rentabilisés,2 la décision de prioriser le TER et de réaffecter des crédits sur des lignes budgétaires différentes relève des seuls élus et non pas des experts des Directions techniques (qui ne cherchent souvent qu'à dépenser leurs budgets propres)3 ne pas faire la même erreur que pour les tramways qui ont été supprimés dans les villes dans les années soixante pour les réintroduire plus tard, à grand frais.2-aménagements sur la partie Bouaye-Port Saint Père en 2x2 voies : affecter des voies spécifiquement au covoiturage (pour encourager les usagers à cette pratique en prévoyant des parkings de covoiturage à proximité immédiat des entrées/sorties), aux cars, aux taxis, aux transporteurs légers (véhicules de moins de 3,5t) et véhicules d'urgence3-travaux sur la portion entre Port St Père et Pornic : - mettre systématiquement en place des ronds-points aux intersections pour sécuriser les traversées de l'axe, avec des voies spécifiques pour les vélos- matérialiser physiquement les voies (haie ou petit terre-plein central, barrière métallique) afin d'éviter les dépassements intempestifs et les éblouissements la nuit,- création à intervalles réguliers de zones d'évitement pour que les véhicules agricoles puissent laisser passer les voitures en cas de files, - constituer des plateformes intermodales (des 'hubs') en accès proche de l'axe sur quelques bourgs-clé, permettant à l'usager de passer facilement du train au covoiturage (avec un

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-11-02 19:13:48	2252	b. Options d'aménagement de la route départementale	RD751	Proposition Variante N°3 (contre la ref/variante 1 et 2)	Bonsoir de notre côté on vous joins sous format PDF une vue des idées d'aménagement qui pourraient se réaliser.- dans l'esprit on restera sur le passage de Port St Père en 2 voies ( sur 500m environ) avec éventuellement un nouveau bitume (moins bruyant - techniquement c'est possible mais un peu plus cher) avec un élargissement de la voie pour une meilleure sécurité - on garde la courbure actuelle avec par contre des murs anti bruit sur 200 mètres environ de chaque côté . On évite de supprimer les maisons des variantes 1/2- Ensuite mise 2x2 voies après la courbure de Port Saint père en direction de Pornic (l'exemple de Pont Bérenger montre qu'un passage de 2 voies en 2x2 ne crée pas de bouchon)- Mise en 2x2 voies après Port Saint père direction Nantes. Faire une bretelle d'insertion venant de Ste Pazanne sur une longueur de 2/300m après le lancement en 2x2 pour que les véhicules arrivant de Pornic est le temps de se mettre sur la voie de gauche = fluidité du trafic techniquement il y a de la place dans cette ligne droite car il n'y a aucune habitation sur la droite. (on gratterai certainement 40 mètres de champ)- pour finir - nouveau pont pour véhicule + 1 passerelle pour vélo, piéton au niveau du cabinet médical. Conclusion de cette solution - Aucunes maison qui sautent - cabinet médical qui garde une liaison avec le bourg + passage sécurisé pour les sportifs ( à Port Saint Père on aime prendre l'air) - vélo, famille avec enfants etc... pour info les pays nordiques sont déjà très Friant de ce type d'installation (ça va de paire avec un aménagement global que vous souhaitez promouvoir aux habitants de la région) En espérant que toutes ces contributions vous permette de prendre la décision la plus réfléchi qu'il soit (Budget (nos impôts), confort de vie et sécurité autoroutière) Bien à vous, Christelle et Gérald (quartier case au renards)
2020-11-02 18:00:43	2251	j. Plusieurs catégories / Autres	RD751	OUI A LA 2X2 VOIES, NON A LA SEPARATION DU BOURG DE PORT ST PERE	Résidente de Port St Père je suis favorable au passage en 2x2 voies de Nantes à Pornic pour de nombreuses raisons déjà évoquées par nombre de contributeurs. Et plus particulièrement : Les bouchons actuels à partir de St Léger les Vignes et surtout le nombre croissant de véhicules empruntant la route du centre bourg de Port St Père pour les contourner nous permettraient de retrouver moins de nuisances sonores notamment les week end. Je suis favorable à la solution initiale de référence car elle évite de couper la commune de PSP en deux, commune qui déjà n'est guère dynamique. L'option "historique" par le sud offrirait la possibilité, de développer une zone "commerces" proche de l'intermarché et de la maison médicale. Il serait également intéressant de créer un agréable espace vert sur une partie de la future ancienne route. Cette solution en tout état de cause réduirait les impacts sonores pour Port St Père. Dans l'idéal, il serait bon de limiter à 70 ou 80 km/h la zone 2x2 voies proche des habitations.
2020-11-02 17:58:33	2250	c. Cadre de vie (bruit, santé, pollution,...)	RD751	Ne pas accentuer la séparation en deux du bourg de Port Saint Père	En tant que résident de Port Saint Père, je réponds à cette contribution afin de porter mes arguments. Après lecture et réflexion sur les 4 projets présentés, je contribue au projet appelé "Variante de Référence" qui, je le souligne avait été approuvé en 2009, pour mes motifs suivants :- Nuisances sonores atténuées, car éloignement de la nouvelle route par rapport aux habitants du bourg.- Développement économique du sud de Port Saint Père en créant une vraie zone artisanale / commerciale. - Création d'emplois induits par la zone nouvelle.- Rapprochement du bourg avec le centre médical, qui aujourd'hui est à l'extérieur. Le déploiement d'une nouvelle route en 2 x 2 voies, dans ce cadre de référence, devrait être accompagné de limitation de vitesse, afin de réduire au mieux les nuisances sonores aux alentours, et de réduire les accidents de circulation. L'axe Nantes Pornic est en développement constant depuis de très nombreuses années, et les prévisions d'augmentation de Traffic motivent largement mon choix.
2020-11-02 16:51:31	2092		RD751	Cahier Acteur ESG INFRA, Volet 3	Interface entre ce projet routier avec : Donges/Paimboeuf, liens routier/ferroviaire nord et Sud Loire
2020-11-02 16:26:12	2246	c. Cadre de vie (bruit, santé, pollution,...)	4. Déviation de Chaumes-en-Retz	Stop au bruit routier - déviation de Chaumes en Retz	Une fois de plus, l'aménagement est vu du côté de l'utilisateur routier, mais il n'y a aucune prise en compte des riverains. La déviation de Chaumes en Retz génère un bruit permanent nuisible à la santé des riverains. De réelles mesures doivent être prises pour limiter le bruit en situation actuelle et qui plus est, si un aménagement à 2x2 voies d'un autre temps est envisagé. Il faut mener une véritable réflexion sur les protections acoustiques (murs, merlons) mais également sur les enrobés utilisés (utilisation d'enrobé urbain moins bruyant par exemple). Enfin, ayez un peu d'ambition, ne vous limitez pas strictement aux normes pour définir l'acceptabilité d'une nuisance.
2020-11-02 16:10:39	2153	i. Economie (tourisme, emplois ...)	RD751	Oui à la 2*2 voies	Oui à la 2*2 voies, pour sauver des vies et rendre moins dangereux certaines portions de route, pour faciliter les trajets professionnels et personnels sur le Pays de Retz, pour rendre plus accessible et donc plus attractif notre territoire.
2020-11-02 15:12:29	2092		RD751	Cahier Acteur ESG INFRA, Volet 2	Impact d'un RER Métropolitain à Nantes Un choix à faire : Le routier ou le ferroviaire en premier ?

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-11-02 15:09:59	2243		RD751	Accord axe pornic	Bonjour 2x2 voies sur cet axe est une nécessité bien sûre en évitant pour le raccordement vers Pornic de détruire des maisons et bâtiments remarquables. Mais une chose est choquante on met la mise en service totale à dix années et plus .mr Grosvalet vous êtes en poste depuis 2011 vous avez failli par manque de réactivité cela fait plusieurs décennies que nous avons des problèmes sur cette route il a fallu 6 morts supplémentaires et l'intervention des maires des villes concernées pour faire bouger les choses.un délai aussi long est inacceptable compensez ces retard en mettant les bouchées doubles.et en accélérant les travaux au maximum Merci pour votre attention.
2020-11-02 13:32:29	1791	j. Plusieurs catégories / Autres	6. Plusieurs sections / Autres	Non favorable au doublement complet - post 1	Découvrant que les contributions sont limitées à 5000 caractères, il y aura plusieurs posts à suivre et la pièce jointe associée dans chaque post.Post 1 :Point de départ, j'ai lu avec attention les contributions postées sur la plateforme de participation. Je remercie le département et l'état d'avoir mis en place cette concertation pour ce projet estimé à 130 millions d'euros.Ce à quoi j'assiste depuis plus de 10 ans maintenant, c'est un essor démographique très important qui implique, de part les besoins de chacun, beaucoup de déplacements, essentiellement en voiture, or, je ne vois pas un entretien plus important de nos voiries, celles-ci se dégradent. Riverains, nous perdons en qualité d'infrastructures. Merci d'entretenir qualitativement l'existant avant toute construction et de consacrer un peu de budget (80 millions d'euros annuel au niveau du département). Nous assistons, dans nos campagnes, à la dégradation de nos voies de circulation, à la difficulté, particuliers et agriculteurs à les traverser chaque jour, uniquement du fait de la densification du trafic (voitures et camions). Chaque commune a une responsabilité importante dans ses choix d'urbanisation et une action coordonnée au niveau du territoire est indispensable. Des axes de travail sont entrepris dans ce sens et il faut continuer.On assiste à des bouchons quotidiens au niveau du périphérique, de cheviré, de bouguenais, de bouaye. Où sont les bus collectifs et trams-trains avec des rotations rapides pour desservir ce bassin d'emploi principal (83%) ? Cette perte de temps est importante pour les travailleurs dont l'amplitude horaire s'étend. Les familles sont également mise à contribution. Le constat que nous faisons, c'est que chaque année, riverains du pays de retz, nous perdons 15 min le matin. Aujourd'hui, il faut y être à 7h. Les bouffées d'airs sont certains mercredis, les vacances scolaires et estivales quand le trafic s'allège. Je ne compte pas les bouchons du soir... Pouvons-nous organiser le travail de certaines professions de manière différente ? J'y crois et j'espère beaucoup la fin des migrations aux portes de la métropole. A mon niveau, j'ai cessé d'aller travailler sur la métropole car difficile d'assurer à son patron d'arriver à l'heure à mon poste en ayant pourtant prévu une marge de sécurité. J'ai fait des concessions importantes. Les efforts doivent être concentrés là où sont les problèmes de trafic.
2020-11-02 13:27:47	1791	j. Plusieurs catégories / Autres	6. Plusieurs sections / Autres	Non favorable au doublement complet - post 3	Post 3 :Bitumer autant de terres pour gérer un flux touristique n'est pas concevable, sans parler des milliers de riverains impactés. L'axe existant peut être amélioré et on le voit. Il reste dangereux de par son orientation est-ouest. La délinquance routière doit être punie. La bande blanche est opportune mais il faut des tronçons 2x2 plus sécuritaires pour pouvoir doubler un véhicule lent qu'on ne peut suivre pendant x kilomètres sans pour autant artificialiser la d751 en 2x2 sur son ensemble. Cette route en ligne continue à 80 km/h hormis sur la portion du pont beranger est devenue encore plus longue et monotone. Le tronçon chaumes-pornic, avec une desserte de la bernerie permet de limiter cette dangerosité est-ouest avec les importants traffics impatients liés aux arrivées et départs de plages.D'ici 2030 soit dans 10 ans, nos pratiques sont amenées à changer et nous devons faire évoluer nos mauvaises habitudes prises depuis quelques décennies et utiliser nos moyens actuels de transport, voiture individuelle notamment, de manière plus efficaces. Il n'est pas loin le bonheur de parcourir la ville ou la campagne à vélo et faire ses petites courses en prenant son temps dans une économie plus juste, plus vertueuse et plus respectueuse de notre environnement sans attendre, inactif, la montée des eaux en pays de retz.Je crois au report modal de chacun, aux nouveaux outils numériques, à la digitalisation et à l'intelligence collective pour faire face à la démographie croissante de la région (covoit, auto-partage, bus, train,...) et également aux avancées technologiques pour nous transporter (modal programmé sans conducteur, monoplace, vélo assisté couvert...). Les communes et les élus doivent travailler à rendre plus facile l'usage du vélo et de la marche (gyropodes) dans une approche locale et mutualiser avec les communes voisines de manière à mailler en mode doux le territoire (papr et autres agglos). Un maillage automobile en voie rapide nuit à la découverte et à l'identité d'un territoire (exemple de l'autoroute en france) et il y a déjà beaucoup de voies douces en france, héritage de notre passé collectif agricole donc recensons l'existant et améliorons-le à moindre coût.Riveraine du Pays de Retz

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-11-02 13:25:39	1791	j. Plusieurs catégories / Autres	6. Plusieurs sections / Autres	Non favorable au doublement complet - post 2	Post 2 :En 2008, quand je prenais le train à ste pazanne, nous étions 4 sur le quai, depuis, les dessertes sont plus nombreuses et les usagers davantage. Il faut aller plus loin et tendre au doublement des voies si nous voulons intensifier le ferroviaire. L'accroissement démographique permet d'approcher le sujet de la mobilité sous un angle plus étendu. La mobilité, par le rail, des particuliers et du fret pourrait être favorisée. Certes les ratios à la minute en volumes transportés ne sont pas les mêmes que par la route mais c'est un modal dont nous ne pouvons pas nous passer. Le rail est depuis 150 ans dans le pays de retz, sans contrainte de massifs montagneux, améliorons l'existant et faisons le évoluer. La mise en concurrence et l'ouverture du marché seront des leviers mais arrêtons d'attendre. La demande est là et approchons ce sujet au niveau global (etat, région, sncf, départements, communes) en cohérence avec des plateformes de déplacements multi-modal, un fréquentage et tarification adaptées et incitatives.Au niveau de chacun, il est possible de faire un effort. Tous nos déplacements voiture ne sont pas substituables mais vous pouvons, quand le temps le permet (météo et chronos) utiliser un autre moyen de transport que la "sacro sainte voiture". Refaire un trajet vélo, vous rappelle très rapidement l'emission importante des automobiles actuelles en particules. Conscientisons un peu nos besoins et revenons, dans nos pays riches, à ce que nos grands-parents ont connu : une vie et un travail proche, des déplacements majoritairement doux et silencieux. Oublions le mode de vie de nos parents et les politiques "tout auto". Nos déplacements ne seront que plus réfléchis. Un axe rapide pour desservir le nord vendée et noirmoutier me semble indispensable. Il suffit pour s'en convaincre de voir le trafic générés sur la d758 ste pazanne-machecoul et bourgneuf donc je suis pour une bretelle séparant le trafic pornic et noirmoutier. Le pays de retz n'est pas ce littoral baulois ou la côte vendéenne. Il est un territoire agricole et nous n'avons pas le droit, néo-ruraux, d'entraver l'activité quotidienne de nos agriculteurs par la mise en place d'une 2x2 continue de nantes à pornic qui ne permettrait que l'arrivée massive de touristes les we et en "périodes estivales". Je ne crois pas aux franchissements nord-sud d'une 2x2 nantes-pornic par des ponts ou des voies secondaires. La coupure des territoires sera renforcée, avec des traversées de voies plus contraignantes pour les riverains (cyclistes et piétons), les agriculteurs avec des trajets allongés pour tous sauf pour l'automobiliste de l'axe routier principal. On le voit trop souvent dans les itinéraires cyclables déployés. Les tracés présentés sacrifient tous les 3 une commune identitaire du pays de retz : port st père. Comment traverser un axe de plus de 15 m de large, faire face au bruit et aux nuisances induites par une telle infrastructure ?
2020-11-02 13:19:18	2240	b. Options d'aménagement de la route départementale	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Pour le passage à 2 fois 2 voies	Pour le passage à 2 fois 2 voies.Pour fluidifier la circulation et éviter les dépassements dangereux et accidentogènes sur la ligne continue d'usagers qui ne supportent plus de rouler derrière des usagers qui se contentent de rouler à 60km/h au lieu des 80 autorisés par peur de perdre 1 point sur son permis de conduire...
2020-11-02 12:17:53	2237		RD751	Contribution sur les projets d'aménagement de la RD751	Je note dans le livret de présentation 3 grandes priorités :-Améliorer la sécurité et le confort des usagers-Mettre en cohérence toutes les sections de l'itinéraire-Accompagner le développement durable du territoireLa sécuritéLa sécurité routière est une question primordiale qui nécessite que les fonds disponibles soient utilisés au mieux pour réduire les accidents. La mise en 2x2 voies est-elle la plus efficace ? Les statistiques présentées ne sont pas convaincantes :. Sur le réseau structurant du département la densité d'accidents est 2,5 fois plus importantes sur les 2x2 voies que sur les 2 voies ; ceci s'explique vraisemblablement par un réseau 2 voies beaucoup plus long que les 2x2 voies et par une circulation moindre. L'exemple ci avant met en évidence les pièges de l'usage des statistiques qui nécessitent des séries suffisamment longues pour être représentatives. Et cette condition n'est pas remplie pour un échantillonnage de 5 années sur moins de 40 km qui ne peut pas être comparé à l'ensemble du réseau du département comme cela est présenté dans le dossier. Le tableau ci-après met en évidence la faiblesse de la série statistique :Densité d'accidents (tableau)tronçon type kmNbre acc. tronçontypeDév. Bouaye 2x2 voies 4,13 0,15 0,12Créneau Pt béranger 2x2 voies 2,551 0,08Dév. Pt St-Père 2 voies 4,54 0,18 0,15Pt St-Père/Pt Béranger2 voies 5,67 0,25Pt Béranger/Chaumes2 voies 3,551 0,06Dév. Chaumes 2 voies 4,353 0,14Chaumes/Pornic 2 voies 8,4 6 0,14Malgré le nombre important d'accidents sur le tronçon Pt St-Père/Pt Béranger, les densités par type de voies ne sont pas significativement - en regard de la faiblesse de l'échantillon - différentes. Une analyse des accidents (lieux et causes) serait beaucoup plus pertinente pour conduire à des aménagements plus efficaces et moins onéreux que la mise en 2x2 voies comme ceux déjà engagés par le département. Le confort des usagersLe gain de temps escompté risque fort de ne pas être au rendez-vous. La mise en 2x2 voies en attirant d'autres usagers ne peut qu'accentuer les bouchons qui se produisent très régulièrement aux deux extrémités : coté Pornic les fins de semaines et vacances et coté Nantes quotidiennement et bien avant Nantes les fins de semaines. Et la desserte de la côte n'en sera pas améliorée : les bouchons aujourd'hui ne se produisent pas uniquement à l'arrivée sur Pornic mais sur les sorties de la route bleue vers la côte, notamment sur la sortie vers La Plaine et Préfailles.Mettre en cohérence toutes les sections de l'itinéraireLes moyens financiers pour l'aménagement en 2x2 voies seraient mieux placés dans une offre globale de mobilité vers un développement de la desserte ferroviaire, des réseaux de car, une organisation optimisée de l'offre de co-voiturage avec l'ensemble des collectivités agglo, département, région (à l'image de « Klaxit » développée sur l'agglomération nantaise) et des mode doux, pistes cyclables orientées vers des usages quotidiens sans rien enlever aux usages touristiques et de loisirs.Accompagner le développement durable du territoireAlors que les menaces concernant le changement climatique se font chaque jour plus pressantes, et que l'automobile est un facteur important de cette menace, est-il soutenable, au sens du « sustainable development » retenu à Rio en 1992, d'envisager encore une augmentation de

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-11-02 12:12:10	2236	j. Plusieurs catégories / Autres	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Un projet dépassé	Alors que la crise écologique est patente, le réchauffement climatique de plus en plus prégnant, un projet (auto-)routier refait surface. Si, indéniablement, cette route est très fréquentée, elle ne comporte des ralentissements importants quotidiens qu'à la jonction des départementales D751 et D758 à hauteur de Port-St-Père et de gros bouchons le matin à partir du "labyrinthe" en direction de Nantes. C'est surtout au retour des plages, le WE, que la route peut être saturée tout du long. Le conseil départemental envisage donc un aménagement de l'ensemble de la D751 pour, surtout, et quoiqu'on en dise, permettre aux Nantais de revenir plus rapidement de la côte. Les conséquences d'une mise en 2*2 voies sur l'ensemble du parcours sont connues de longue date : augmentation du trafic routier jusqu'à sa saturation; et donc augmentation du bouchon de l'arrivée sur Nantes (comment pourra-t-il être traité sans doubler le pont de Cheviré?); étalement du péri-urbain nantais vers Pornic (avec comme conséquence secondaire l'augmentation du foncier le long de cet axe); destruction de nouvelles terres agricoles; création ou agrandissement de zones commerciales et/ou industrielles-artisanales au plus près de cet axe renforcé. Si un doublement des voies entre Port Saint Père et Bouaye peut s'entendre pour éliminer les ralentissements importants sur cette portion, son doublement jusqu'à Pornic est un non-sens environnemental et sociétal. Il est dommage que l'argent qui devra être investi dans ce projet ne le soit pas, en lien avec la Région, dans une réelle modernisation de la voie ferrée avec un doublement de la ligne Pornic-Nantes (au moins en partie pour permettre les croisements de trains) afin de favoriser le fréquentage.
2020-11-02 11:53:44	1523	c. Cadre de vie (bruit, santé, pollution,...)	RD751	Plus de routes, plus de problèmes, plus de pollutions.	Pourquoi vouloir élargir la route, puisque la plupart des intervenants en réunion disent qu'elle sera saturée rapidement ? Il faut changer de principe, la voiture n'est pas un gage de liberté, mais un gage de toute puissance. Exemples : les SUV. Ex : combien de personnes ont réellement besoin d'un 4x4 en ville ? Même à la campagne, ils se contentent de rouler sur les routes goudronnées, pour ne pas salir la peinture. Multiplier les transports en commun coûterait beaucoup moins cher. En multipliant les offres de transport en commun (bus, mini bus, train) les gens s'approprieraient ces moyens de transports. Plus d'horaire, plus de station, etc. Je ne veux pas de 2x2 voies car c'est aller droit dans le mur des bouchons à l'entrée et la sortie de Nantes, à la l'entrée de Pornic. Où garer les voitures à Nantes? à Pornic ? Les présentateurs de cette enquête dégagent en touche en disant que ce n'est pas la question posée, au contraire c'est une des questions. Est-ce qu'une 2x2 voies améliorera la vie des habitants, ma réponse est NON. Au contraire, elle compliquera l'avenir.
2020-11-02 11:34:20	2230	a. Modalités de concertation et suite de la concertation	RD751	Argent public mieux utilisé et prélèvement de terres agricoles stoppées	Nous sommes contre la mise à 2 voies Nantes / Pornic à l'exception de la déviation de Port St Père qui permettra une meilleure fluidification vers Noirmoutier et Pornic, sinon rien ne justifie cette dépense d'argent public pour le transport routier dans cette période de changement climatique, moins carboné avec une politique moins dévoreuse de terres agricoles - Le pays de Retz mérite une autre approche des transports pour sa population - Le mode routier est dominant et en saturation à l'entrée de Nantes comme à l'entrée de Pornic amenant une pollution en augmentation constante et des encombrements aux deux extrémités - Par contre le rail est sous exploité ou non utilisé par les voyageurs car trop cher et sans politique d'accueil dans les gares digne d'un service commercial de qualité - Pourtant en 2015 un large consensus existait entre tous les élus avec la modernisation de la liaison Ste Pazarne/Pornic qui a permis l'augmentation en fréquentations voyageurs de 28 % ( chiffres du comité de ligne des Pays de Loire ALEOP ) D'autres choix sont donc possibles pour utiliser ces 118 millions mis sur la table par la région :- La voie ferrée Nantes Pornic doit évoluer vers une desserte cadencée, renforcée en heure de pointe en y ajoutant une politique tarifaire au niveau du transport par car ALEOP : 2.40 € avec accès d' 1 heure gratuite sur la métropole de Nantes - Desserte cadencée réalisable avec le dédoublement localisé de la voie par 2 croisements créés entre Ste Pazarne et Pornic sans toucher aux terres agricoles car les infrastructures SNCF actuelles le permettent - Remises de guichets en gare de Pornic et Ste Pazarne pour un service client à la hauteur de l'enjeu commercial - Réfléchir à desservir l'aéroport avec une halte entre Pont Rousseau et Bouaye - En conclusion rien ne justifie dans la période actuelle cette mise à 2 voies routières l'avenir penche vers les transports doux, moins carbonés compte tenu du changement climatique qui s'accélère Messieurs les élus, la population vous demande de veiller sur son bien être pour vivre en harmonie avec un environnement qui mérite une très grande attention en apportant à tous une mobilité douce moins carbonée le CLP est à votre disposition sur sa boîte mail pour vous aider dans votre décision allant dans notre sens le CLP Pornic
2020-11-02 11:09:33	2233	c. Cadre de vie (bruit, santé, pollution,...)	RD751	Pas besoin d'une 2x2 voies sur l'ensemble du tracé	Comprendre qu'une 2x2 voies ce sont des terres agricoles artificialisées, des expropriations, des communes lourdement impactées par des nuisances peu ou pas présentes sur leur zone. Plus de désagréments que d'avantages équivalents aux effets d'un trafic de périphérie urbaine (bruit, encombrement, pollution, déchets...). À chacune des portes des communes ou des petits hameaux sur le tracé il y aura des échangeurs et des voies de dessertes locales. Autant de bitume coulé en plus. Un tel projet est très vorace en foncier. Côte littorale, comment absorber un débit croissant de véhicules ? Obligé d'artificialiser des terres pour faire encore des échanges et plus de parking ? Augmenter un débit de véhicules ne rend pas un trafic plus sûr. C'est souvent le sujet de la sécurité routière qui est mis en avant pour expliquer qu'il faudrait augmenter le nombre de voies d'une route. C'est surtout une solution "facile" et peut être devenue hors du temps. A l'heure où l'on cherche à changer les usages de déplacements du 20e siècle il serait judicieux d'intégrer la réflexion des déplacements "doux" pour cette route. Quid des transports en communs de cette zone (trains, bus, autres alternatives...) : sont ils à optimiser/moderniser en premier lieu ? Très certainement. Il serait opportun d'optimiser les transports en communs de la zone, de rendre leur exploitation plus efficiente, de sécuriser les zones de danger avérées de la RD751 (elles sont connues de tous, pas besoin de faire 10 ans d'études sur le terrain pour les identifier) et de finaliser les zones de dépassements prévues depuis plus de 20 ans sur le tracé existant. Rendre l'ensemble du tracé en 2x2 voies serait un projet délétère aux nombreuses nuisances : impacts environnementaux sur des zones naturelles préservées jusqu'à maintenant, pollution et nuisances sonores pour les communes proches du tracé, effet venturi pour les communes du littoral (engorgement, flux trop important de véhicules...) Une 2x2 voies sur l'ensemble du tracé n'aurait pas d'effet significatif sur la sécurité routière. Peut être même le contraire.

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-11-01 23:54:34	2222	a. Modalités de concertation et suite de la concertation	2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	Projet Axe routier	*le projet de doublement de la route actuelle de Pornic ,couperait littéralement le bourg de Port St Père en deux,isolant le quartier de Bellevue,des maisons seraient détruites,le franchissement de la voies pour se rendre au pôle santé impossible pour les piétons.*A l'inverse le projet initial ,validé à l'époque par le conseil municipal et le conseil général ,permettait de se réappropriier l'espace entre le bourg et le quartier de Bellevue,de créer des voies de circulation douce entre ce quartier ,le pôle médical et le bourg avec ses commerces (pharmacie,boulangerie,Intermarché..).La route actuelle délestée de son trafic pouvait être aménagée en un axe touristique,cyclable, piétonnier...*Dans les 2 projets des terres agricoles sont impactées,pourquoi ne pas proposer en amont un remembrement,permettant aux agriculteurs de s'organiser entre eux pour que personne ne soit lésé.*La commune dispose d'un vaste terrain en face de planète sauvage,qui était destiné au tourisme,l'Intercom (coeur de Retz)dispose d'un terrain agricole à l'entrée de Ste Pazanne destiné à devenir une zone commerciale.Ces terres agricoles peuvent entrer dans la balance et être proposer aux exploitants agricoles en dédommagement de celles perdues lors de la création de l'axe routier.*Si l'offre est juste et cohérente ,peut être permettra t elle ,de repousser le tracé de l'axe routier plus au Sud du quartier de Bellevue pour ne pas créer de nuisances aux habitants de ce quartier.*Le projet de contournement du Bourg permettrait en plus d'aménager l'axe Port St Père/planète Sauvage/ Ste Pazanne/Noirmoutier lui aussi très fréquenté , dangereux et impraticable à vélo.
2020-11-01 22:36:58	2221	j. Plusieurs catégories / Autres	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Refus du projet.	Je suis absolument contre ce projet. La situation économique et sociale du pays et du département imposent de revenir à la raison. Il faut aussi enfin protéger ce littoral qui se bétonne à vue d'oeil. Avant de construire de nouveaux axes pharaoniques, il faudrait déjà entretenir les voies de circulation existantes. elles sont dans un état catastrophique. La ligne de TER est très pratique. C'est déjà très bien. Il faut aussi cesser cette croissance démesurée et déraisonnable de Pornic et des autres communes environnantes. Cette magnifique côte est défigurée un peu plus chaque année: ronds-points, ralentisseurs, constructions immondes (immeubles en face le Casino), centres commerciaux démesurés, pollution lumineuse avec des lampadaires tous les 20m ... Tout est fait pour les touristes de passage (nouveau sens de circulation pénible), ce qui rend la vie des résidents, contribuables et électeurs pornicais de moins en moins sereine. Dernière hérésie: une chicane dans la magnifique allée verte des Grandes Vallées... Nous ne voulons pas de cette 4 voies qui favorisera encore plus la surpopulation des week-ends et des vacances scolaires. Et encore moins de la délinquance nantaise qui devient préoccupante (tirs d'armes à feu en plein jour). Tout comme à Pornic d'ailleurs où les voitures se font bientôt autant fracturer qu'à Paris (Plus de 30 par WE parfois) et où les dealers fleurissent. La nature et nos poumons doivent reprendre leurs droits. La voie existant e est déjà très confortable. Il est temps de revenir à la raison. La croissance comme but permanent est un concept du passé. Je propose le respect de la nature, la sobriété et la décroissance. Entretien et embellir l'existant est déjà un défi bien suffisant à relever.
2020-11-01 21:41:01	2220	f. Sécurité	RD751	2x2 nantes pornic	Oui à une 2x2 voies entre Nantes et Pornic. La demande de mobilité est en constante augmentation autour de cet axe. Évidemment, il faut développer les autres modes de déplacements plus écologiques ( transports en commun....) et penser en parallèle aux liaisons plus douces pour les courtes distances ( vélo, jeunes en deux roues....).Ce projet est conduit par un besoin de sécurité. Les autres routes du pays de rezt ( pont du clion, Chauvé.....) sont des routes secondaires adaptées à une desserte locale. Elles ne doivent pas servir de délestage à une RD751 saturée en période de pointe.Les chiffres de trafic journalier sont des indicateurs. Mais selon mon expérience de cette route il y a de longues sections sur lesquelles aucun dépassement n'est possible, on peut croiser dix voitures à la suite puis un vide de 20 secondes....les chiffres moyens ne donnent pas la vraie perception du trafic routier et de sa densité.
2020-11-01 21:31:06	2219	e. Espaces et activités agricoles	5. Chaumes-en-Retz <> Pornic	Aménagement CHAUMES EN RETZ PORNIC	Les différents scénarios proposés ne respectent en rien la préservation de l'habitat, de l'espace agricole, de l'environnement et du patrimoine historique. En effet, les scénarios RD 66 et RD 67 contiennent essentiellement des exploitations agricoles, du patrimoine historique : - château, moulin -, des espaces forestiers et des villages. Ses routes sont bordées de haies, de taillis, de bois et forêts. Il est inadmissible que l'on sacrifie tous ces espaces agricoles et patrimoniaux au profit de route ou de nouvelles routes. Nous rejetons tous les scénarios et nous sommes contre l'aménagement de la mise à 2 x 2 voies de la route RD 751. Nous devons penser à nos agriculteurs ; l'aménagement de la mise à 2 x 2 voies de la RD 751, la RD 66 et RD 67 sacrifiera les exploitations agricoles et aura un impact négatif sur leur modèle économique et financier.Ce projet ne changera en rien la fluidité des voitures sur cette route car le problème se situe au niveau de PORT-ST-PERE et à l'accès au périphérique nantais. Je suis usager de la route PORNIC-NANTES. Les points de blocages sont au niveau de PORT-ST-PERE et NANTES.

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-11-01 19:44:05	2218	e. Espaces et activités agricoles	2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	Ne pas consommer de terres agricoles, ne pas couper Port-saint-Père	Un projet qui interroge fortement les agriculteurs, les habitants de PSP, et les citoyens que nous sommes.1-En tant qu'agriculteurs (sans intérêts personnels puisque notre ferme n'est pas impactée par le projet), nous ne pouvons pas approuver le scénario de référence, car il consomme trop de terres agricoles directement, et aussi indirectement par les mesures de compensations de consommations de zones humides. La consommation de terres agricoles doit être très fortement réduite :- au bénéfice des agriculteurs pour ne pas pénaliser des entreprises locales dynamiques,- et aussi au bénéfice de la société pour conserver le potentiel de production alimentaire dans un pays en croissance de population, pour permettre une extensification de l'agriculture, pour permettre le développement de productions végétales diversifiées, et pour permettre les installations de nouveaux candidats à l'activité agricole. Les lois vont dans ce sens, et le Département a fixé des objectifs d'aller vers la zéro-artificialisation. Il faut appliquer beaucoup plus rigoureusement le principe ERC Eviter-Réduire-Compenser. Les variantes 1 et 2 posent aussi question : Il faudrait étudier de près les circulations agricoles, des fermes vers leurs champs, et des fermes vers la CUMA (Coopérative d'utilisation du Matériel Agricole) située à La Lande, et qui réunit des adhérents de Port-saint-père, de St-Mars de Coutais et de Brains. Aller de La Lande au sud de la commune passerait par la rue du Moulin et la rue des Frênes dans la variante 1, ou par Tartifume, la côte des Ecobuts, le long du futur lotissement, puis la rue du Moulin et la rue des Frênes dans la variante 2. 2-En tant que habitants de Port-saint-Père, nous ne pouvons pas approuver les variantes 1 et 2, qui coupent le bourg de Port-Saint-Père, avec une 2x2 voies et un échangeur et 3 ronds-points. Ces scénarios :-bloquent l'aménagement du secteur sud-ouest, -coupent un quartier et le pôle médical du reste du bourg, -empêchent les circulations douces de se développer et vont même les faire régresser : imaginer que des piétons et cyclistes circulent de Bellevue et du pôle médical vers le bourg, les écoles, les commerces, et vice-versa, par un itinéraire rallongé avec 3 ronds-points est illusoire-impliquent des circulations locales compliquées sur les petites routes et les villages au nord et au sud de la route (voitures, cyclistes, tracteurs, cars scolaires).3-En tant que citoyens, on ne peut que s'interroger sur ces 3 scénarios qui font la part belle à la voiture, à la vitesse. Qui n'ont pas d'approche globale de l'ensemble des mobilités entre métropole et le Pays de Retz et la côte. Voir les nombreuses autres contributions à ce sujet. Plutôt que d'augmenter le nombre de voitures, d'accélérer la vitesse à 110, il faudrait :-diversifier les modes de déplacement ;-développer le télétravail et les espaces de coworking ;-fluidifier les circulations par du 90, des ronds-points (cf exemple de la Paternière), des voies tourne-à-droite et tourne-à-gauche ;-écarter les véhicules lents agricoles et les deux-roues en leur aménageant des voies parallèles légères, pour sécuriser et éviter les bouchons.Si la 2x2 voies Nantes-Pornic restait malgré tout l'option retenue :-elle doit être rétrécie en 2x1 voie dans la traversée de Port-saint-Père (voir d'autres contributions à ce sujet) : pour ne pas couper le bourg, pour ne pas détruire de maisons et le moulin, pour accueillir une voie directe venant de
2020-11-01 18:37:33	2217	c. Cadre de vie (bruit, santé, pollution,...)	RD751	Non à la 2x2 voies	Je refuse cette 2 fois 2 voies :- destruction de notre patrimoine (maisons et moulin)- destruction d'espèces protégées - division de notre commune en deux parties Avec des conséquences physiques et morales (Nuisances sonores, pollutions, etc...)Il vaudrait aménager la voie existante comme ça a déjà fait avec des ronds points et on peut constater que depuis que celui de Ste Pazanne a été créé on n'entend pratiquement plus de sirènes d'ambulances et/ou pompiers.....Monsieur le Maire écoutez les habitants de votre commune qui ne doivent subir ces projets coûteux et non conformes à la politique de protection de l'environnement ....
2020-11-01 17:44:49	1876	h. Déplacements et mobilités alternatives	RD751	Route et voie ferrée ou TC : antagonisme ou complémentarité ?	Un certain nombre d'avis émis sont contre l'aménagement de la 2x2 voies en lui opposant un renforcement des transports en commun.Si des usagers pourront être intéressés par des modes alternatifs (fer, TC) les questions sont : quels usagers ? Quand ? Comment ? Avec quelle efficacité ? Avec quelle rentabilité? Rappelons que la Région a beaucoup dépensé dans le fer sans grand succès://france3-regions.francetvinfo.fr/pays-de-la-loire/pays-loire-ter-coute-plus-plus-cher-region-1740245.html .Si nous considérons sur la RD751 seulement environ 13000 TMJA à 1,5 passager par véhicule et souhaitons capter par les TC ne serait-ce que 1/3 de ces usagers soit 6500 passagers potentiels, cela fait pour un TER à 400 places avec un taux de remplissage moyen à 50% (quand on sait qu'il circule presque vide à certaines heures) au moins 36 rames par jour (18 par sens) soit un niveau de service proche de ce qui est observé entre Nantes et Rennes. Il faudrait au moins tripler la capacité de ce qui est actuellement proposé sur la ligne Nantes-Pornic. A noter qu'avec cette hypothèse très optimiste de fréquentation, en 2047 le niveau de trafic sur la RD751 justifierait une mise à 2x2 voies, le report sur TC ou fer ne ferait que retarder la satisfaction de ce besoin.Pour que le trajet par train (ou TC) soit intéressant, il faut du cadencement et une vitesse d'exploitation haute (le trajet ne doit pas prendre beaucoup plus de temps). Actuellement la durée moyenne du trajet Nantes - Pornic est de 1h04 et il n'y a que 50km à faire par route et 63km par voie ferrée. Pour une bonne attractivité, il faudrait donc limiter le nombre d'arrêts plutôt que de prendre le risque de faire baisser la vitesse moyenne en les multipliant ; mais en limitant les arrêts on limite son attractivité puisqu'on réduit la desserte de proximité ; la question de l'attractivité et de la fréquentation est liée au choix express ou omnibus . La ligne actuelle doit totalement être revue : il faut une double ligne (on ne peut se contenter du croisement en gares de Bouaye et Sainte-Pazanne, et il n'est pas certain que les caractéristiques actuelles soient compatibles avec une vitesse d'exploitation de 120km/h (des rayons en plan sont inférieurs à 500m). De même l'emprise actuelle n'est pas nécessairement suffisante, enfin la voie actuelle passe au milieu ou à proximité immédiate de zones agglomérées et va donc occasionner des nuisances sonores,...et il faudrait sécuriser (supprimer) les passages à niveau pour éviter des accidents, revoir les gares,....Ajoutons que la desserte du territoire est beaucoup moins fine avec des lignes ferrées ou des TC sur route, ce qui nuit grandement à leur attractivité, car comment se fait l'acheminement sur les derniers kilomètres ? Il y a nécessairement rupture de transport et donc perte de temps. Sur des courtes distances, ce qui est le cas ici entre Nantes et Pornic, le fer ou les TC seront peu compétitifs.Au-delà des quelques véhicules légers qui auront pu éventuellement être évités sur la RD751, il reste les poids lourds qui sont nécessaires pour les transports sur les derniers km et là il est utopique d'espérer les capter sur voie ferrée même en transformant totalement les gares pour cela compte tenu du cout des infrastructures pour rendre performant un transport rapide par fer.Au final, plutôt que d'opposer route et fer ou TC, il faut les voir comme complémentaires.

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-11-01 17:24:12	2216	b. Options d'aménagement de la route départementale	RD751	Une alternative est possible	Une alternative bien plus raisonnable est possible:- de Nantes à Pornic: une double voie jusqu'à la sortie des champs d'Alouette/Ste Pazanne/Port St Père, avec une voie pour aller sur Pornic et une voie pour aller sur Noirmoutier. Cela fonctionne très bien à l'embranchement de Bouaye-La Montagne et il n'y a jamais de bouchon à cet endroit- de Pornic à Nantes, une simple voie pour ne plus avoir de ralentissement dû aux personnes qui s'insèrent de Noirmoutier- un autre tronçon à double voies pour éventuellement doubler à hauteur de Chaumes en retz- un accès simplifié à la gare de Port St Père- des voies de dessertes pour les villages, la future ZACela ne prendra aucune terre agricole, le bourg ne sera pas coupé en deux, on conservera les liaisons avec les villages, on délivrera un message fort aux populations: limiter les déplacements polluants en voiture et prenez des alternatives. On respectera l'environnement, cela réduira les gaz à effet de serre, on conservera les activités agricoles.
2020-11-01 17:11:08	2215	b. Options d'aménagement de la route départementale	2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	Déviation de Port-SaintPère	Connaissant un peu l'histoire de Port-Saint-Père, je constate déjà que la dénomination de plusieurs lieux-dits est erronée : le prieuré est attribué au manoir du Pré-Nouveau, tandis que le nom de celui-ci est reporté trop au nord. Il est dommage que, même dans un projet d'aménagement routier, on ne préoccupe peu de l'histoire des lieux. Ceci conduit bien entendu à poser la question de la destruction de bâtiments dont l'épaisseur historique est indéniable : le moulin de Beauvais (d'abord Bouvet corrompu en Bauvet puis Beauvais) est l'un des quatre moulins à vent qui subsistent sur le territoire de la commune ; relevant d'une ancienne seigneurie attestée dès le 15e siècle, sa base est datée de 1677. Il est le témoin du passé "industriel" de la commune qui a résisté aux destructions révolutionnaires, même si sa tour a été surélevée au 19e siècle. Tournant encore il y a quelques décennies, encore doté de ses ailes dans les années 1970, Il serait très dommageable de le sacrifier sur l'autel de la grande voirie.Ce serait d'autant plus dommageable que la variante de référence est de loin la plus adaptée au contournement, même si elle rapproche la future voie du domaine du Pré-Mériet, sans attenter à son intégrité. Davantage, ce tracé permet de maintenir la continuité du bourg dans son extension vers l'ouest, sans maintenir la saignée (et le noeud de circulation) constituée par la voie actuelle ; c'est celui qui impacte le moins le bâti existant et les zones sensibles à proximité.Je demande instamment que ce tracé de référence soit adopté pour la déviation de Port-Saint-Père et que le moulin de Beauvais soit conservé (ce n'est pas parce qu'un bâtiment ne bénéficie d'aucune protection qu'on doit allégrement le gommer sans tenir compte de ce qu'il représente).
2020-11-01 16:16:40	2214	b. Options d'aménagement de la route départementale	2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	Oui à l'aménagement de la RD 751 mais pas à n'importe quel prix !	Nous sommes des habitants de Port St Père, au bout du lotissement de La Case aux Renards et nous sommes heureux de vivre au calme de la campagne.Variante de référence :Nous ne souhaitons pas que la variante de référence soit retenue car nous serions impactés directement par les nuisances sonores et visuelles de la 2x2 voies qui serait située à quelques dizaines de mètres derrière notre habitation. De plus, le merlon anti-bruit qui est proposé (longueur estimée à 500m) n'est pas assez long pour protéger toutes les habitations du lotissement de La Case aux Renards ainsi que celles de la rue de Bellevue.Impact économique sur la fréquentation de la zone commerciale d'Intermarché car les touristes ne s'y arrêteront plus puisque le tracé les en détournera.Variantes 1 et 2 :Nous ne sommes pas non plus favorables aux variantes 1 et 2 qui scinderaient encore plus la commune en 2. On peut voir clairement sur les plans proposés que l'accès à la nouvelle maison médicale sera compliqué pour les habitants venant du bourg.Les nouvelles dessertes de villages qui seront créées vont augmenter considérablement le trafic de la rue de Bellevue, du Pré Nouveau ou de la route du Pellerin. Ces routes sont déjà étroites et dangereuses, la sécurité des transports scolaire sera également impactée.La destruction de maisons existantes, classées pour certaines, n'est pas souhaitable.Proposition :Les travaux pour la portion 2x2 voies entre st Léger Les Vignes et Port St Père ont débuté, ce qui amènera la 2x2 voies aux portes de notre commune. Restons-en là pour la section en 2x2 voies et divisons la route qui vient de Nantes en 2 : 1 voie vers Pornic et 1 voie vers Ste Pazanne/Noirmoutier. Dans le sens Pornic/Nantes, la voie qui vient de Pornic et celle qui vient de Ste Pazanne se retrouvent pour former 2 voies à hauteur de l'échangeur de Port St Père (ci-joint une photo illustrant notre proposition, reprise dans une autre contribution).Les avantages de cette proposition sont :- la fluidité du trafic (suppression du bouchon à hauteur de Port St Père)- éviter l'encombrement des routes secondaires- pas de nuisances sonores supplémentaires- maintien de l'attractivité économique locale- pas d'expropriations- sauvegarde des zones humides et des terres agricoles- pas de scission du bourg- sécurité des habitants de Port st Père.Peu importe la solution retenue, il sera impératif de réaliser une passerelle sécurisée (piétons + vélos) pour relier le lotissement de La Case aux Renards et la maison médicale au bourg et à la zone commerciale d'Intermarché.De plus, il serait judicieux de créer une liaison « navette » et une piste cyclable entre le bourg de Port St Père et la gare afin d'alléger le trafic routier.Pour toutes ces raisons et à la lecture de toutes les contributions déposées, nous vous demandons de prendre le temps d'étudier de nouveau vos propositions afin de trouver une solution qui aille dans l'intérêt commun des Port St Périns.

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-11-01 15:01:22	1876	b. Options d'aménagement de la route départementale	RD751	Un doublement jusqu'où sur les RD751 et RD758 ?	J'observe que certains pensent que la mise à 2x2 voies de la RD751 devrait s'arrêter à Port-Saint-Père puisque le trafic à ce niveau se sépare aujourd'hui (en 2015 selon étude CEREMA ) en 13900 TMJA sur la RD751 et 12700 TMJA sur la RD758. Sauf qu'une fois Sainte-Pazanne dépassée, le trafic sur la RD758 chute à 4900 TMJA (entre Sainte-Pazanne et Villeneuve-en-Retz) alors qu'il se maintient à au moins 12600 TMJA sur la RD751 (entre Port-Saint-Père et Pornic). Selon l'étude CEREMA, pour les mêmes sections, en fil de l'eau en situation de référence 2027 on a au moins 13100 TMJA sur la RD751 et seulement 4400 TMJA sur la RD758 (soit une baisse sur la RD758), et en situation de référence en 2047 on a au moins 19200 TMJA sur la RD751 et 5400 TMJA sur la RD758. Dans ces conditions, aucun aménagement capacitaire n'est nécessaire sur la RD758 (sauf éventuellement jusqu'à Sainte-Pazanne), par contre la R751 nécessite un aménagement jusqu'à Pornic. Ceci vient en contradiction avec ceux qui pensent que la liaison Nantes - Noirmoutier est importante. On observe d'ailleurs avec les différentes simulations du CEREMA que l'axe RD758 entre Sainte-Pazanne et Villeneuve-en-Retz reste sous les 5500 TMJA selon les différents scénarii. Il reste néanmoins intéressant de vérifier dans les scénarii 2 ou 4 pour la section Chaume-en-Retz - Pornic l'incidence que cela pourrait avoir sur le trafic de la RD13 vers Villeneuve-en-Retz et la RD758 ; a priori cette incidence serait faible vu l'allongement de parcours engendré en ne passant pas par la RD758 qui est loin d'être saturée. Plus globalement un test de trafic devrait également être fait pour vérifier si un aménagement en 2x2 selon l'axe RD758 jusqu'à Villeneuve-en-Retz et doublement de la Route Bleue vers Pornic au détriment de la RD751 ne serait pas intéressant : en effet bien que se traduisant par un allongement de 5,5km, il y a néanmoins un léger gain de temps pour la liaison sur Pornic qui peut donc se traduire par un report de trafic. Ce faisant, l'itinéraire serait moins intéressant pour les liaisons Nantes - Saint-Nazaire mais il viendrait quelque peu en concurrence avec l'itinéraire Nantes - Rézé - Challans ce qui n'est peut-être pas la meilleure option.
2020-11-01 15:01:08	2213		2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	Alternative à la 2x2 voies	Je pense que la création d'une double voie après Port St Père n'a pas de sens à l'heure actuelle. Pour le domaine agricole, c'est la destruction de nombreuses parcelles, repenser des exploitations qui seront obligées de se réorganiser alors que le secteur est déjà en difficulté. Côté environnement, il a été montré que la suppression de zones humides et sa compensation ne permet pas de recréer un environnement identique, loin de là. De plus, cela va nécessiter l'occupation d'autres terres agricoles. Il y a, de plus, des espèces protégées qui ont été identifiées et qui seront directement menacées. Pour le bourg, avec tous les tracés, la double voie aura un effet négatif: séparation en deux zones avec une grande cicatrice en plein milieu, difficulté d'implanter un ZA, moins de visibilité pour les commerces et artisans proches de la sortie actuelle, ... Des personnes expropriées, la facilité d'aller travailler à Nantes alors qu'on cherche à développer les activités sur le secteur. A l'heure du télétravail, pourquoi créer des voies de circulation incitant à aller travailler en ville ? En terme d'investissement, comment promouvoir les transports alternatifs, voies douces, trains, etc... En construisant une double voie qui va faciliter l'utilisation personnelle des voitures. Je serai curieux de voir une étude sur le nombre moyen de personnes par véhicule... Pourquoi ne pas inciter aux covoiturages, augmenter les fréquences des cars, rendre la gare plus accessible avec plus de trains? Cela coûterait beaucoup moins cher. L'argument de la sécurité ne tient plus non plus. Depuis les aménagements, les lignes blanches, les ronds points mis en place, le taux d'accidents et surtout de décès à chuter en flèche. Et que dire des circulations prévues dans les villages... Pour les ramassages scolaires cela va devenir très périlleux pour les enfants. Une alternative bien plus raisonnable est possible: - de Nantes à Pornic: une double voie jusqu'à la sortie des champs d'Alouette/Ste Pazanne/Port St Père, avec une voie pour aller sur Pornic et une voie pour aller sur Noirmoutier. Cela fonctionne très bien à l'embranchement de Bouaye-La Montagne et il n'y a jamais de bouchon à cet endroit- de Pornic à Nantes, une simple voie pour ne plus avoir de ralentissement dû aux personnes qui s'insèrent de Noirmoutier- un autre tronçon à double voies pour éventuellement doubler à hauteur de Chaumes en retz- un accès simplifié à la gare de Port St Père- des voies de dessertes pour les villages, la future ZACela ne prendra aucune terre agricole, le bourg ne sera pas coupé en deux, on conservera les liaisons avec les villages, on délivrera un message fort aux populations: limiter les déplacements polluants en voiture et prenez des alternatives. On respectera l'environnement, cela réduira les gaz à effet de serre, on conservera les activités agricoles. Dans tous les cas, il n'est plus possible de réfléchir sans tenir compte de toutes les variables environnementales et locales pour construire un tel projet qui va au delà d'un simple gain de temps et de la fluidité d'un travail qui sera, je l'espère complètement différent dans quelques dizaines d'années.

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-11-01 13:48:14	2211	b. Options d'aménagement de la route départementale	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Non au doublement de la voie en totalité et solutions proposées	Le doublement de la route Nantes -Pornic n'est pas la solution et ce pour plusieurs raisons:- rouler plus vite ne va pas permettre de résoudre l'engorgement qui existe déjà aux deux extrémités ( rocade de Nantes et entrée sur la route bleue à Pornic ) et va même l'amplifier : nous aurons alors des bouchons à la hauteur de la déviation de Bouaye pour aller vers Nantes et d'autres bien avant Pornic pour l'autre sens de circulation. -Rouler plus vite entraîne une consommation de carburant plus forte; plus de vitesse et plus de bouchons = surconsommation alors qu'il faut tout faire pour réduire nos impacts énergétiques. -Les terres agricoles doivent être sauvegardées pour être cultivées et non pas servir pour rajouter des routes ( plus grand réseau routier européen !!!).Mais il faut effectivement revoir l'actuelle route pour la sécuriser autant pour les utilisateurs que pour les riverains . Pour cela, on peut avoir une approche plus pragmatique et moins onéreuse financièrement et en gardant un maximum de terres agricoles. -Doublé la voie entre Port St Père et Bouaye pour permettre de prendre plus aisément la direction de Noirmoutier et ainsi diminuer voir supprimer le bouchon à ce niveau.- Après Port St Père, garder la route existante mais en la sécurisant : interdire comme actuellement tout doublement, garder la vitesse à 80km/h et rajouter quelques ronds points jusqu' au Pont Béranger comme celui fait récemment à la hauteur du carrefour de la Paternière; ceci permet de ralentir suffisamment les voitures pour faciliter et sécuriser les déplacements des riverains. Entre la fin de la double voie du Pont Béranger et la déviation de Chaumes, rajouter un ou deux ronds points ainsi qu'entre Chaumes en Retz et l'entrée de Pornic. Le rôle du département et de toutes les collectivités locales est surtout de tout mettre en oeuvre pour développer et encourager les transports collectifs ( transports en communs plus nombreux et rapides, covoiturage, liaisons douces...), le télétravail ou des lieux de coworking dans toutes les communes pour éviter les déplacements. Il faut aussi réfléchir avec la métropole pour mieux répartir l'installation des entreprises sur tout le département et non plus sur la région nantaise, car c'est un flux continu de voitures sur cette liaison matin et soir. On y gagnerait tous : moins de pollution, moins d'accident, moins de temps perdu, moins de consommation énergétique. Donc une meilleure qualité de vie .
2020-11-01 11:29:47	2209	g. Environnement et/ou biodiversité	RD751	Non à un projet ne tenant pas compte des enjeux climatiques et écologiques.	Ce projet tel qu'il est présenté vise à soutenir une intensification des déplacements automobiles entre Nantes et Pornic en transformant la 2x1 voie en une 2x2 voies.Il est regrettable qu'aucun coût environnemental n'est été estimé, ni qu'une compensation ne soit envisagée. Il est regrettable qu'aucun coût carbone des travaux n'est été estimé, ni qu'une projection de l'impact CO2 de l'intensification du trafic permis par ces travaux est été faite.Je suis contre car il ne présente aucune réflexion ambitieuse quand aux enjeux de mobilités dans un contexte écologique contraint par le réchauffement climatique et l'effondrement de la biodiversité.Pour rappel voici les recommandations de la Convention Citoyenne pour le Climat: <a bétonnera\"-une-surface-supplémentaire-d'espaces-verts,-nécessitera-l'utilisation-de-ciment,-béton,-goudron-ainsi-que-l'utilisation-de-véhicules-de-chantier-qui-tous-mis-bout-à-bout-auront-un-impact-carbone-élevé.-il-est-fort-dommage-que-l'argent-du-contribuable-soit-encore-utilisé-pour-développer-des-projets-de-développement-sans-tenir-compte-des-enjeux-climatiques-et-écologiques-plutôt-que-d'établir-des-projets-de-transformation-des-mobilités-incluant-une-réflexion-écologique-forte-et-engagée.-un-projet-cohérent-viserait-à-la-remise-en-état-de-la-route-actuelle-en-2x1-voie,-incluant-des-parkings-relais,-la-mise-en-place-de-navettes-quotidiennes,-augmentant-le-traffic-ferré,-et-incluant-les-mobilités-douces-tout-en-compensant-les-impacts-(de-la-construction,-des-terres-bétonnées,-des-pollutions-sonores,-chimiques-et-atmosphériques)."="" href="https://propositions.conventioncitoyennepourleclimat.fr/objectif/amenager-les-voies-publiques-pour-permettre-de-nouvelles-habitudes-de-deplacement/Autoriser-l'augmentation-du-traffic-routier-sur-cet-axe-plutot-que-de-le-contraindre-contribuera-a-augmenter-les-emissions-de-co2-generées-par-les-deplacements-sur-cet-axe.-L'augmentation-du-traffic-augmentera-aussi-les-perturbations-et-nuisances-pour-la-faune-et-la-flore-a-proximité-de-l'axe.De-plus-la-construction-\">https://propositions.conventioncitoyennepourleclimat.fr/objectif/amenager-les-voies-publiques-pour-permettre-de-nouvelles-habitudes-de-deplacement/Autoriser-l'augmentation-du-traffic-routier-sur-cet-axe-plutot-que-de-le-contraindre-contribuera-a-augmenter-les-emissions-de-co2-generées-par-les-deplacements-sur-cet-axe.-L'augmentation-du-traffic-augmentera-aussi-les-perturbations-et-nuisances-pour-la-faune-et-la-flore-a-proximité-de-l'axe.De-plus-la-construction-\"bétonnera\"-une-surface-supplémentaire-d'espaces-verts,-nécessitera-l'utilisation-de-ciment,-béton,-goudron-ainsi-que-l'utilisation-de-véhicules-de-chantier-qui-tous-mis-bout-à-bout-auront-un-impact-carbone-élevé.-Il-est-fort-dommage-que-l'argent-du-contribuable-soit-encore-utilisé-pour-développer-des-projets-de-développement-sans-tenir-compte-des-enjeux-climatiques-et-écologiques-plutôt-que-d'établir-des-projets-de-transformation-des-mobilités-incluant-une-réflexion-écologique-forte-et-engagée.-Un-projet-cohérent-viserait-à-la-remise-en-état-de-la-route-actuelle-en-2x1-voie,-incluant-des-parkings-relais,-la-mise-en-place-de-navettes-quotidiennes,-augmentant-le-traffic-ferré,-et-incluant-les-mobilités-douces-tout-en-compensant-les-impacts-(de-la-construction,-des-terres-bétonnées,-des-pollutions-sonores,-chimiques-et-atmosphériques).</a>
2020-11-01 11:24:19	2113	f. Sécurité	2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	Projet inadapté...	Habitant de Port Saint Père, je suis contre le fait que ce projet de deux fois deux voies scinde le bourg de Port Saint Père en deux encore plus.Car le département se justifie en disant accroître la sécurité de la route... Mais pour cela, il ferait passer tous les usagers de la commune et celles alentours par nos petits hameaux bordants la future 2x2. Que ça soit les voitures, les cars, les tracteurs ou encore les poids lourds... Mais ces mêmes personnes du département ont elles déjà emprunté ces petites routes de villages..?Il est assuré que non car sinon ils n'aurait jamais envisagé cette option, car il est déjà plus que compliqué de croiser à deux simples voitures... Donc ils sont prêts à augmenter l'insécurité dans nos villages (car routes communales donc pas leur problème) pour soit disant augmenter la sécurité de Nantes pornic... Alors que nous le savons déjà... Si celle ci se fait, les automobilistes pourront rouler encore et toujours plus vite... Faut pas rêver... Ce n'est pas une deux fois deux qui empêchera les gens de rouler comme des sauvages...Ce projet à pour but de sacrifier une commune pour le luxe de quelques estivants et amateurs de plage le week-end rien de plus... Si ce n'est d'enrichir la bourse déjà pleine de quelques communes autre que celle sacrifiée...
2020-11-01 11:04:26	2208	c. Cadre de vie (bruit, santé, pollution,...)	RD751	Projet 2x2 voies	La présentation du projet amène de nombreuses questions....A l'heure de l'écologie et du raisonnement économique, pourquoi ne pas utiliser les routes existantes plutôt que de créer de nouvelles routes très coûteuses ?La peur également des nuisances sonores inhérentes au projet, les habitants, les villages... quelle vie paisible allons-nous avoir avec le trafic routier intense ?Quelle solution pour éviter les nuisances sonores ? Murs anti-bruits ?
2020-11-01 09:33:53	2054	a. Modalités de concertation et suite de la concertation	2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	Pour une solution concertée et construite	Les projets proposés ne répondent pas en l'état aux problèmes rencontrés par les usagers de la RD751 et par les habitants de PSP, trop de pans sont sous-estimés.Il est nécessaire de : * POURSUIVRE la réflexion avec les citoyens * CONCEVOIR une solution cible composée de "tronçons" adaptés localement : échangeur de Ste Pazanne, contournement ou traversée de PSP, liaison PSP-Pont-Béranger, --> dans l'objectif d'une solution dont les caractéristiques seront la fluidité, la sécurité, la qualité des dessertes et l'intérêt collectif.
2020-11-01 08:49:42	2208		RD751	Tracé 4 voies dans son ensemble	En regardant le tracé de plus près, ke constate plusieurs alternatives qui amèneraient à réaliser des tronçons de 4 voies à créer dans leur totalité. Je suis contre cette idée. Je me suis déjà exprimé sur l'utilité que je mets en question mais si jamais ce projet doit se faire, pourquoi ne pas suivre le tracé actuel? Et surtout merci de penser aux aménagements pour les riverains!

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-11-01 08:42:33	2208	h. Déplacements et mobilités alternatives	RD751	Utilité du projet	A l'heure où nous parlons de changement à mettre en place pour la société, je me pose la question d'un tel projet. Ne devrions-nous pas imaginer plutôt des aménagements pour les points sensibles et accidentogènes? Ronds-points, voies d'accélération, limitation de vitesse. Les zones naturelles seraient impactées par un tel projet, l'argent dépensé serait considérable, la vie de certains riverains serait dégradée par des nuisances visuelles et auditives. Nous sommes dans une société où il faut toujours aller plus vite et plus loin. Je ne pense pas que cela arrangerait la question des bouchons à l'arrivée à Bouguenais. Tentons des aménagements plutôt qu'un tracé à 4 voies.
2020-10-31 23:12:02	2208	c. Cadre de vie (bruit, santé, pollution,...)	3. Le Pont Béranger <> Chaumes-en-Retz	Riverains/bruits de la route	Bonjour, en tant que riverain de la route Nantes Pornic, habitant Chaumes-en-Retz, à la Jarrie Rousse, j'aimerais qu'une attention particulière soit mise en place à propos des nuisances sonores. En effet, aujourd'hui, nous vivons à 500 m de la route, le bruit incessant des automobiles, camions et motos est parfois très dérangeant. Qu'est-il prévu au niveau du bruit: revêtement de route, murs anti-bruits, route rabaisée ?
2020-10-31 22:59:45	2207	j. Plusieurs catégories / Autres	2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	Demande d'étude d'autres options de déplacement	J'ai lu les 3 propositions concernant Port-Saint-Père pour la route Nantes-Pornic et je n'arrive pas à me projeter. Bien sûr, il y a les retours de week-end, les allers-retours au travail dans la circulation, mais je reste très sceptique sur les propositions envisagées. Par exemple, elles ne prennent en considération que les pistes routières alors qu'il existe une ligne ferroviaire Nantes-Pornic. Il est question de détruire des maisons y compris faisant partie du patrimoine, de relier les villages au bourg par les routes de campagne sans prendre en considération les nouveaux modes de déplacement comme le vélo. Mettre en place des voies cyclables sécurisées pour aller au bourg et circuler entre les villages, c'est une forte demande de la population exprimée dans les réunions préparatoires aux élections municipales. Aucune des propositions ne me convient car il faut choisir entre couper le village en deux ou détruire des espaces naturels. Je souhaiterais une étude qui envisage le doublement de la voie de chemin de fer pour augmenter les possibilités de trafic ferroviaire, une étude qui prenne en compte les impacts aux regards des enjeux futurs en matière d'environnement en limitant l'artificialisation des terres, une étude qui prenne en compte l'avenir des moyens de transport (que disent les études sur les véhicules que nous utiliseront dans 20-30 ans ?).
2020-10-31 22:28:14	2206	h. Déplacements et mobilités alternatives	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Contre le projet 2x2 voies Pornic/Nantes	Pornic est une ville enclavée, avec, d'ores et déjà, des problèmes de circulation et de stationnement. Je trouve aberrant de vouloir y déverser encore plus de véhicules... Je suis, donc, contre ce projet de 2x2 voies et suis pour une augmentation de la fréquence des trains. Quant aux accidents sur la D751 actuelle, la route n'est en rien responsable des comportements à risque! (doublement en ligne continue, dépôts à cause du téléphone...)
2020-10-31 18:52:08	2205	f. Sécurité	RD751	Pour une route sécurisée	Cette 4 voies est indispensable pour des problèmes de sécurité et d'accès plus rapide à Nantes. L'impact sur l'environnement est négligeable, il est préférable d'avoir une 4 voies sécurisée avec des véhicules moins polluants, ce qui sera le cas avec le remplacement du parc automobile actuel, plutôt que la route actuelle. Je rentre souvent de nuit à Pornic et à chaque fois je constate que des automobilistes doublent sur la ligne blanche.
2020-10-31 18:30:28	1878	h. Déplacements et mobilités alternatives	RD751	Projet suranné, non à ce gâchis.	De nombreuses voix s'élèvent pour dénoncer ce projet d'un autre temps. En effet, aujourd'hui, il est temps de penser différemment les mobilités. La transition écologique ne doit pas être un vœu pieux. Est-ce qu'on a pas déjà assez sacrifié à la voiture en terres agricoles, en qualité de vie, en nombre de blessés et de morts? Le virage demande responsabilité et courage de la part de nos dirigeants car les résistances demeurent fortes, mais il en va de l'avenir des générations futures.
2020-10-31 18:02:29	2203	c. Cadre de vie (bruit, santé, pollution,...)	2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	Faut pas charrier !	Réponse extraite d'une question au Département sur les nuisances sonores à Port-Saint-Père, cf image saisie d'écran. "...Par ailleurs, dans l'hypothèse où la concertation conduirait à décider de ne pas aménager à 2x2 voies cette section de la RD 751, le département ne procédera pas, conformément à la législation en vigueur, à la mise en œuvre de protections phoniques au droit des habitations situées le long de la route actuelle, quand bien même les niveaux de bruit auxquels sont exposés les riverains continueraient à progresser avec l'augmentation du trafic routier sur cet axe." Voilà comment le Département traite la population de Port-Saint-Père ! Des années que nous subissons les nuisances sonores, donc un peu plus, qu'importe ! et si vous ne voulez pas de 2x2 voies, vous n'aurez pas de protections ! Voilà comment le Département se soucie de ses administrés ! Quel odieux chantage ! Quelle honte, l'électeur appréciera !
2020-10-31 16:28:27	2201	h. Déplacements et mobilités alternatives	RD751	Oui à la 2x2 entre Nantes et Pornic	Si les inactifs trouvent charmants de se promener sur cet axe, moi je l'utilise tous les jours pour aller au travail (au domicile de mes clients) et c'est insupportable !! Il n'y a plus moyen de doubler en dehors de 2x2 voies, donc le tracteur, la voiturette sans permis deviennent la nouvelle norme de vitesse. L'arrivée sur Nantes et de plus en plus problématique. Maintenant c'est à 7h qu'il faut arriver sur le périphérique de Nantes pour pouvoir être à 9h à Nantes. Le passage de la Loire est un véritable problème. Concernant les différentes alternatives présentées sur chaque tronçon, je ne saurais choisir mais tout en 2x2 voies. On peut s'inspirer de la Vendée où pas une ville n'est à plus de 10 minutes d'une 2x2 voies. Depuis les travaux de séparation des voies avec les 3 bandes blanches, les automobilistes continuent de doubler et de nombreuses fois, j'ai été face à une voiture qui ne devait pas être de mon côté. L'impatience crée l'incivilité et l'insécurité. On ne peut pas rester dans cette situation. Il faut fluidifier et sécuriser. Trop de morts sur cette route. Pourquoi pas intensifier le train avec un direct Pornic Nantes ?

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-10-31 16:05:35	1619	b. Options d'aménagement de la route départementale	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Un aménagement nécessaire mais incomplet	Oui à l'aménagement de l'axe Nantes-Pornic pour l'amélioration de la sécurité routière, de la fluidité du trafic, du confort de conduite (évoluer sur des routes embouteillées est éprouvant) et de la desserte du littoral du Pays de Retz qui ne bénéficie pas aujourd'hui de dessertes adaptées à sa fréquentation. Le projet doit selon moi se traduire par une mise à 2x2 voies de l'itinéraire jusqu'au village du Port à l'Ouest de Chaumes-en-Retz. Par contre au-delà, le doublement de la RD 751 n'est pas absolument incontournable. Il est sans doute préférable d'organiser la jonction avec la route bleue par l'intermédiaire de plusieurs axes routiers (RD 97, 66, ...) plutôt que de concentrer les flux sur un carrefour unique qui est déjà saturé. La jonction avec le périphérique nantais à Bouguenais doit aussi être revue dans le sens d'une amélioration sans quoi tous ces travaux ne présenteraient qu'un intérêt limité. L'aménagement doit également prendre en compte les autres modes, en particulier les vélos en aménageant des pistes cyclables en parallèle pour relier les bourgs depuis les villages. Par ailleurs les villages ne doivent pas être les parents pauvres de ce projet, ils doivent eux aussi pouvoir rejoindre les bourgs par l'intermédiaire de liaisons de qualité, ce qui ne me semble pas être le cas dans les solutions présentées par le département. Enfin, le cadre de vie des habitants doit être préservé en évitant quand c'est possible les expropriations (en particulier à Port Saint Père) et en aménageant des protections contre le bruit efficaces.
2020-10-31 15:26:18	2194	j. Plusieurs catégories / Autres	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Pénétrante du Pays de Retz pour les 50 ans à venir	Bonjour Mr Le Président, Nous sommes tout simplement pour ce projet : Pour la sécurité, pour la fluidité du trafic aux heures d'embauches, le week-end et pour une vision sur l'avenir. Ces 43 kms doivent permettre de raccourcir les temps de trajets et faciliter les liaisons extra et intra Pays de Retz. La réalisation et l'affirmation de ce projet vous permettent d'afficher un choix clair sur vos intentions entre le RD 723 et le RD 751, vieilles bagarres des Conseillers Généraux depuis 40 ans. Il est évident que le secteur de Saint Père en Retz, Paimboeuf et St Brévin doit être desservi par le prolongement de la Route des Carrières ou la Route Bleue. La traversée des Communes de Rouans et Vue constituait une hérésie (Ouvrage sur les Marais, une route de plus sur Rouans). La constitution de ce Y sur la moitié Nord du Pays de Retz doit être un projet qui fédère notre Région pour les décennies à venir. Voilà pour l'aspect positif de ce projet, maintenant passons sur les points à étudier et à améliorer. Ce projet est présenté comme tous les projets du Département depuis 50 ans :- Une succession de forme géométrique, - Profil en travers type basique et donc inutile, - Aucune étude sur son intégration, - Rien sur les dessertes Agricoles, - Rien sur les liaisons douces, - Rien sur le volet Paysager, est-il envisagé ? (voir le dernier tronçon de la RD 723, où rien n'a été fait), - Rien sur les aires de covoiturage, de repos PL et touristes, points d'informations, - Rien sur les dessertes des zones d'activités, (ex : Beauséjour à Port St Père), - Rien sur l'évolution du parc automobile qui va muter dans les 10 ans à venir électrique ou hydrogène), - Rien sur le principe de l'Arête de poisson, liant vers les Zones d'activités, vers les Bourgs, - Rien sur l'intégration dans le réseau Métropolitain saturé, où Nantes Métropole pousse à un transfert vers le transport en commun ou les 2 roues. Si j'ai bien compris, la concertation doit permettre de faire émerger ces sujets. Je pense cependant que votre projet est tellement succinct qu'il permet trop la critique. On vient de clore un triste chapitre dans notre Région avec Notre Dame des Landes ; je constate que cela ne nous a pas servi de leçon. Nous souhaitons donc Mr le Président, au sein du Club Cœur de Retz Entreprises, avec les Élus et les Responsables locaux, créer un groupe de travail dans lequel nous pourrions discuter et étudier l'intégration du projet de la RD 751 dans le Pays de Retz. Pour notre Région, ce projet est certainement le plus important des décennies, voir du siècle, à venir sur notre territoire. Il ne faut donc pas se tromper. Des sujets comme l'évolution des zones d'activités (ex : Pont Béranger III) sont à aborder. Pour éviter trop de trajets Extra-muros, ne faut-il pas développer des emplois sur notre secteur ? Cette route ne doit pas servir essentiellement qu'à aller voir la Mer. Mr le Président, cette contribution sera relayée dans la Presse et nous ne manquerons pas de vous contacter pour créer ce groupe de travail qui nous tient à cœur (sans jeu de mots), bien entendu en tenant compte des conditions actuelles. Petit rappel : On suit encore le tracé des Voies Romaines. Bonne fin de concertation, Daniel BOUYER Président Cœur de Retz Entreprises
2020-10-31 15:19:18	2199	a. Modalités de concertation et suite de la concertation	5. Chaumes-en-Retz <> Pornic	Chaumes en retz- pornic	Choix du Scénario 2 Ce tracé permettrait d'éviter l'arrivée (ou le départ) massif de véhicules au niveau des giratoires « Gentelleries » et de « La Chaussée » • le franchissement de la voie ferrée nécessitera de supprimer le passage à niveau au profit d'une dénivellation pour des questions de sécurité. Le raccordement avec la route bleue se ferait plus "en douceur" car il n'y aurait plus de giratoires successifs
2020-10-31 15:15:25	2200	j. Plusieurs catégories / Autres	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	2X2 voies indispensable	Le passage en 2X2 voies n'est plus une option. La métropole est dotée de 2X2 voies pour relier Rennes, Saint-Nazaire, Angers, La Roche sur Yon, mais le sud ouest du département et ses habitants sont abandonnés. La 2ème couronne nantaise (jusqu'à Sainte Pazanne) est devenue la première, des dizaines de milliers de travailleurs empruntent cet axe quotidiennement et y croisent camions, tracteurs, scooters, cyclistes, voiturettes, et motards circulant entre les files à la hauteur de Saint Père en Retz... Face à cet état de fait, on ne peut que déplorer la piètre qualité de la liaison ferroviaire entre Nantes et Pornic, surtout en terme d'horaires (les nantais travaillant dans le Pays de Retz ne peuvent absolument pas compter sur le train, malheureusement). Par ailleurs, la côte pornicaise n'est pas qu'un lieu de villégiature estivale à destination d'une poignée de retraités, c'est un atout économique essentiel du département. A ce titre, il serait d'ailleurs paradoxal d'avoir maintenu l'aéroport Nantes Atlantique au sud de la Loire et de refuser dans le même temps à tout une partie des ligériens un accès digne de ce nom au dit aéroport. J'ajoute les morts, très nombreux ces dernières années. Situation à laquelle le département répond par un coup de peinture blanche sur une trentaine de kilomètres, et un rond point... Si le département prétend répondre aux enjeux de développement de la métropole nantaise et du rayonnement du département, il n'a pas d'autre choix que de se doter des infrastructures adaptées. Il y a urgence.
2020-10-31 13:51:15	2198	a. Modalités de concertation et suite de la concertation	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Accord sur la création de la quatre voie	Je pense qu'il est urgent de continuer la réalisation de la quatre voie de manière continue de Nantes à Pornic pourquoi avoir réalisé des petits bouts il y a plus de quinze ans aujourd'hui cela va devenir plus compliqué manque de prévoyance des élus de l'époque

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-10-31 12:07:41	2196	j. Plusieurs catégories / Autres	RD751	Entre rêve et réalités : avoir une perspective plus large pour le territoire et au-delà	Les constats : Une croissance soutenue du trafic quotidien, un trafic très important l'été. Par ex. il m'est arrivé un dimanche soir d'août de remonter de Nantes à Pornic les files d'attente de voitures quasiment à l'arrêt du pont sur l'Achenau jusqu'au passage à niveau de l'entrée de Pornic. Nantes-Pornic est desservi -par le train : *durée peu compressible sauf à supprimer bien des arrêts. Et dans le cas d'un direct quid d'un cadencement soutenu sur une ligne à simple voie ? Trois gares seulement permettent le croisement de deux trains: Rezé, Bouaye et Ste-Pazanne *le prix reste élevé : autour de 25 euros l'AR sans carte particulière *seul avantage : sécurité et confort -par le car*moins rapide que le train voire plus est si la route est très encombrée *moins confortable *capacité de transport faible -par la voiture*même en respectant strictement la limitation de vitesse et même si le flux est stabilisé à 80 km/h, déplacement plus rapide ( beaucoup de voitures roulent à moins de 80 km/h, voire beaucoup moins Et sans l'utiliser tous les jours j'ai observé des dépassements lignes blanches à diverses reprises !!!) *déplacement souple – inutile de développer *mais apparemment assez peu de co-voiturage-- -----Sur cette route un constat : il est difficile aux agriculteurs dans la partie voie unique de traverser la chaussée. En Allemagne dans beaucoup de Länder la circulation automobile/engins agricoles est séparée : voie parallèle et passages au-dessus. -----**Je pourrais rêver à une ligne ferroviaire cadencée toutes les heures en A/R avec différenciation omnibus/express et à un prix socialement acceptable Un rêve ! **Je constate que l'espace du sud-ouest du département est animé d'un profond mouvement de population à la recherche d'un cadre de vie adapté à ses ressources. Une attente sociale forte à laquelle la politique de densification dans l'agglomération nantaise ( louable évidemment) ne peut répondre et ce n'est pas son objet. Ce sont deux mouvements parallèles qui répondent à des besoins différents. **Aussi l'argument : une double voie va encore attirer davantage d'habitants sur l'espace rural et le littoral, est très égoïste. L'argument : une double voie va provoquer un appel d'air pour de futures zones d'activité, serait nier le desserrement nécessaire des activités sur le département, créant localement de l'emploi de proximité. *****Je suis pour une double voie jusqu'à Arthon le plus vite possible. Avec le moins d'emprise sur les terres agricoles et des passages nombreux pour les engins agricoles. Certes c'est un coût, mais c'est un choix ! Ensuite et plus tard, éventuellement une double voie Arthon-Pornic soit directe soit en biseau à rejoindre la route Bourgneuf-Pornic dont le « gros œuvre » est déjà tracé. *****Un tel schéma permettrait entre autres d'alléger le trafic camion du périphérique nantais qui vient du sud de la France vers Saint-Nazaire voire la Bretagne. Je vois mal à un horizon 30 ans la fin de la mobilité individuelle, alors que la voie ferrée n'a pas été conçue il y a un siècle pour ce à quoi elle est attendue aujourd'hui. A lire certaines contributions, de fait, un contournement de Sainte-Pazanne ne serait pas du luxe ! Un arbitrage difficile.
2020-10-31 09:14:23	2193	b. Options d'aménagement de la route départementale	2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	Variante 2 à privilégier avec qq aménagements : Doubler la route actuelle en maintenant l'unité de Port Saint Père	J'opterai pour la variante 2 qui impacte moins le quartier de Belle Vue et de la Case aux Renards actuellement calmes, de même qu'elle dénaturerait moins le paysage et l'écologie. Mais je comprends aussi les réticences de certaines personnes qui ont peur de voir le bourg de Port Saint Père coupé en 2. Pourquoi ne pas envisager une passerelle piéton, à la place de l'actuel pont (qui serait alors détruit dans la variante 2); cela permettrait une traversée de la 4x4 voies aisée et offrir la possibilité d'aller aux commerces à pied pour ceux du lotissement ou d'aller au centre médical pour ceux du bourg.
2020-10-30 21:59:54	1861	e. Espaces et activités agricoles	5. Chaumes-en-Retz <> Pornic	Emprise des futurs aménagements	Dans la globalité du projet c'est bien de limiter l'emprise sur les terres agricoles comme il est indiqué. Utiliser une portion de la route bleue pour terminer la quatre voie vers Pornic. ne serait il pas la bonne solution pour la partie entre Chaumes en Retz et Pornic?roule
2020-10-30 19:42:53	2190	f. Sécurité	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	2x2 voies = sécurité	Comme beaucoup j'emprunte cette route chaque jour de Pornic à Nantes pour aller travailler, les transports ne sont pas adaptés quand vous n'avez pas d'horaires fixe .J'ai eu deux accidents non responsables en 4 ans sur cet axe, c'est pourquoi je suis favorable au projet dans sa globalité. Pourquoi je devrais mettre ma vie en danger pour aller travailler .
2020-10-30 17:43:27	2188	b. Options d'aménagement de la route départementale	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	* Plantation de haies vives favorisant aussi la bio-diversité.	Bonjour, Si cette route se réalise, que les haies entre les deux voies soient hautes et épaisses pour ne plus être éblouis par les usagers circulant en sens inverse comme cela l'est actuellement entre Challans.85. et Machecoul.44. Merci.
2020-10-30 12:42:06	2022		2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	Sécuriser mais aussi protéger...	Certes nous devons sécuriser les routes (face aux incivilités des conducteurs et non à la route elle même alors ARRÊTONS de dire que celle ci est "dangereuse", "mortelle",... et j'en passe...). Alors oui il y a moyen de sécuriser la route mais pas nécessairement en faisant une 4 voies. Du moins pas sur toute la longueur du projet ! Certains crient à la mortalité de la route... À Port Saint Père nous avons un rond point qui a été fait, et sur la totalité de la route, une triple bande blanche. Cette dernière année pas de mort sur celle ci au niveau de Port Saint Père ... Oui il faudra attendre un peu pour avoir plus de recul sur l'effet de ces améliorations, mais ils portent déjà leurs fruits. Donc non ! En tant que riverain et utilisateur quotidien de la RD 751 je suis contre la 2x2 ! Au moins sur la partie de Port Saint Père. Rester en portion 2x1 voie sur Port Saint Père suffirait, avec un système de voies affectées à l'entrée et à la sortie de cette portion comme ce sera le cas côté St Légé après la première phase de travaux. Ce doublement ne ferait que diviser drastiquement le bourg, augmenterait les bouchons à l'embranchement avec la route de Ste Pazanne, détruirait du patrimoine aussi bien bâti, qu'animal, accentuerait le niveau de pollution de l'air, sonore et lumineuse, constituerait un préjudice indéniable à nos commerces car les véhicules ne feront que passer et ne s'arrêterait plus sur la commune. Cela sacrifierait des terres agricoles en nombre important. Et surtout... Surtout cela engendrerait des coûts faramineux ! Alors que des aménagement visant à améliorer la sécurité, tels que ceux déjà réalisés, seraient amplement suffisant et indéniablement moins onéreux... À l'heure où l'objectif est à l'économie, à la sauvegarde des patrimoines, à protection de l'environnement... Où est la réelle utilité de cette route...? Sécurisons les routes mais protégeons aussi nos communes et notre environnement. Si c'est avec l'argent du contribuable que l'on engage de tels projets, voyons où sont ses priorités. A celle de l'artificialisation et de la dépense pharaonique ? Ou à l'économie, l'amélioration et la protection de l'environnement ? Bien à vous...

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-10-30 07:46:00	2147	j. Plusieurs catégories / Autres	2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	Contre les variantes 1 et 2: contre l'expropriation	Nous avons acheté par acte notarié du 29 juin 2020 une maison bourgeoise du XIX <sup>ème</sup> siècle; maison dont nous avons appris récemment que 2 projets d'aménagement de la route Nantes Pornic (Variantes 1 et 2) prévoyaient sa destruction. Nous vous rappelons que le législateur français a donné à certaines collectivités ou organismes publics la possibilité d'exercer un droit de préemption à l'occasion de l'aliénation volontaire de certains biens par leur propriétaire. A l'occasion de toute aliénation volontaire d'un terrain, le propriétaire vendeur est tenu d'adresser une déclaration d'intention d'aliéner au maire de la commune du lieu de situation du bien (DPU et ZAD) qui la transmet le cas échéant au titulaire du droit de préemption (préfet, représentant de l'État titulaire du droit, si le terrain est situé dans un périmètre provisoire de ZAD ou de projet à l'étude). En l'espèce, la notaire en charge de notre dossier a établi cette déclaration en date du 12 février 2020 (en joignant des annexes permettant notamment de situer le bien) et a obtenu une réponse de la mairie de Port St Père de non exercice du droit de préemption en date du 28 février 2020. Rien ne permettait de laisser supposer l'existence de cette expropriation puisque la réponse apportée par les services municipaux fut rapide malgré le délai de 2 mois de réponse que leur prévoyait les textes Or, les services communaux et départementaux avaient connaissance de l'existence de ces projets dont la désignation des garants a eu lieu le 11/08/2019 et l'ouverture de la concertation préalable a été permise le 04 mars 2020 par la commission nationale du débat public. Les services de l'Etat auraient donc dû au minimum avertir le notaire et les parties de l'existence d'un tel projet voire utiliser le droit de préemption qui s'offrait à eux. En cas de reconnaissance d'utilité publique de l'un de ces projets, l'inaction des services étatiques entrainera de gros préjudices financiers, matériel et moral aux nouveaux propriétaires.
2020-10-30 07:43:48	2147	j. Plusieurs catégories / Autres	2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	Contre les variantes 1 et 2: sauvegarde du patrimoine	Nous sommes opposés aux tracés des variantes 1 et 2 qui prévoient un certain nombre d'expropriation et notamment une maison bourgeoise (maison de maître) de 1860 et le moulin de Beauvet de 1622; tous les 2 aménagés et entretenus. Il en est du devoir de la commune et du département de sauvegarder le patrimoine culturel et historique de la ville de Port St Père. Sur ce point, nous nous permettons de rappeler le rapport d'information n° 426 (2019-2020) de M DAGBERT et Mme De La POVOTE (sénateurs), fait au nom de la délégation aux collectivités territoriales, déposé au sénat le 13 mai 2020. Ce rapport encourage les collectivités territoriales à préserver et valoriser le patrimoine protégé et non protégé, invite à rendre plus actif le patrimoine et encourage à déployer des projets innovants et hybrides mêlant la protection du patrimoine, le développement du commerce, de la culture. Il est bon de rappeler à ce stade que la maison de Maître est le siège d'un atelier d'artiste peintre récemment créé et respecte en terme de protection du patrimoine, de développement de la culture et du commerce les recommandations sénatoriales. Cela vaut également pour le patrimoine naturel et la protection des espèces animales vulnérables tel le grand capricorne qui est présent sur les terres dont l'expropriation est envisagée. Cette espèce est à la fois protégée par l'annexe II de la directive européenne "habitats, faune, flore mais également par l'arrêté du 23 avril 2007 fixant la liste des insectes protégés sur l'ensemble du territoire et les modalités de leur protection. Associer patrimoine culturel et patrimoine naturel, c'est évoquer les liens qui unissent définitivement le patrimoine sous toutes ses formes à l'environnement : minéral, végétal, urbain, littoral ou champêtre, qui le côtoie, l'abrite ou le sublime.
2020-10-29 22:11:31	2152	b. Options d'aménagement de la route départementale	RD751	Nécessité de mise à 2x2 voies dès que possible	La mise à 2 x 2 voies de l'intégralité de l'axe Nantes-Pornic est une nécessité pour désenclaver le Pays de Retz, pour sécuriser les déplacements entre région Nantaise et Pays de Retz, pour tous ceux qui n'habitent pas à proximité immédiate d'une des gares de la voie ferrée existante. Celle est déjà utilisée presque au maximum de sa capacité, en l'absence de l'évitement de Bourgneuf en Retz qui était pourtant prévu lors de la rénovation de la ligne. Et ces deux aménagements doivent être vus comme complémentaires, pas concurrents. La D751 est une des dernières routes de la région à ne pas avoir eu de travaux d'envergure depuis la mise à 2 x 2 voies de la déviation de Bouaye. On peut ainsi comparer l'aménagement de cette route avec un trafic minimum de 12,800 véhicules / jour (et une projection aux alentours de 20,000) avec les aménagements effectués en Vendée sur la D948 (avec un trafic similaire sinon plus faible entre Aizenay et Challans). La mise à 2x2 voies de cette route est donc nécessaire, et ceci dès que possible : le niveau de trafic actuel le nécessite, le niveau de trafic estimé dans le futur le confirme, et la dangerosité de cette route est malheureusement connue de tous ses utilisateurs réguliers. Il serait ainsi judicieux de débiter par l'aménagement de la déviation de Chéméré et Arthon en Retz, les emprises ayant déjà été achetées : un créneau de dépassements supplémentaire permettrait de "faire attendre" pendant que les autres tronçons seront étudiés.
2020-10-29 18:37:07	2187	c. Cadre de vie (bruit, santé, pollution,...)	RD751	Mon avis sur le 2x2 voie Nantes/Pornic	Bonjour à tous, Je suis FAVORABLE à la construction de la VARIANTE DE REFERENCE. Pour diverses raisons et notamment la sécurité sur cette route. Je suis CONTRE la VARIANTE 1 et 2 pour les raisons suivantes - On va séparer notre belle ville de Port Saint Père en deux et forcer les enfants de la " Case aux renards " à traverser une 2x2 voies pour aller à l'école. Inversement les personnes vivants dans le bourg devront traverser la route pour aller au cabinet médical. - On va détruire plusieurs habitations et notamment le moulin qui je suppose est un monument très ancien. - La construction près de la ville va générer d'énormes nuisances sonores. - La départementale passera dans les petites rues de la ville ce qui sera inacceptable en cas de déviation de la 2x2 voies. C'est regrettable de détruire la nature quoi qu'il en soit, mais il est question de confort et surtout de sécurité.
2020-10-29 17:39:28	2186	j. Plusieurs catégories / Autres	2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	La D80 ne doit pas devenir la poubelle de Nantes-Pornic	Quand il y a un blocage entre le Pont-Béranger et Port-Saint-Père => Tout passe par la D80. Quand il y a un blocage entre le Pellerin et Vue => Tout passe par la D80. La D80 est un itinéraire très emprunté par les cyclistes, elle est étroite, sinueuse, dangereuse, traverse de nombreuses zones habitées on y croise des engins agricoles, voir des troupeaux de vache, c'est un des seuls itinéraires possibles pour certains transports spéciaux, etc... Vous attendez quoi ? Des morts sur la D80 ? Vous allez les avoir, c'est sur et certain.

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-10-29 10:15:57	2183	b. Options d'aménagement de la route départementale	2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	PORT SAINT PERE, une nouvelle proposition : la 4ième variante	Habitants de Port Saint Père, nous n'avons qu'une seule question : le passage en 2 x 2 est-il vraiment indispensable entre Nantes et Pornic ? Oui à la sortie de Bouaye (direction Pornic). Nous constatons des bouchons tous les jours. Oui à l'intersection entre la RD 751 et la RD 758 pour fluidifier les retours Pornic / Noirmoutier vers Nantes. Mais est-il nécessaire de maintenir une continuité de la 2 x 2 et de séparer le bourg de Port Saint Père ? Plusieurs communes telles que Saint Léger Les Vignes et Bouguenais l'ont déjà fait et s'en mordent les doigts. Les variantes proposées ne nous satisfont pas. Elles créent une fracture entre le bourg, des nuisances sonores et visuelles sans parler de traumatismes évidents liés à la démolition de nos biens. A l'inverse, les travaux réalisés depuis qqs années (ligne continue avec alerteur, radar, 70Km/H) ont permis de réduire la vitesse et les accidents. Nous proposons donc une nouvelle variante alternant 2 X 2, maintien de 2 X 1 à partir de l'échangeur pour Noirmoutier et repassage en 2 X 2 après Tartifume. Cette solution permettrait de conserver le rattachement au Bourg des quartiers Beau Séjour et Belle Vue. La maison de Santé resterait également plus accessible à pied (il faudra bien-entendu maintenir le pont ou créer une nouvelle passerelle adéquate). Les habitants conserveraient leurs biens immobiliers, dont certains sont des patrimoines ancestraux (le Moulin de Beauvet date du XIXième siècle). Les agriculteurs maintiendraient leurs exploitations. Cette solution limiterait également les nuisances sonores. Moins de travaux, moins d'impact environnemental, moins de bruit, la conservation de nos biens, des citoyens acteurs de l'aménagement de leur ville et surtout fiers et heureux d'y vivre.
2020-10-28 22:58:17	1709	g. Environnement et/ou biodiversité	6. Plusieurs sections / Autres	Entretien des bords de route: moins de vitesse, plus de biodiversité.	Nous pouvons observer que les bords de routes sont de plus en plus le dernier refuge pour la biodiversité. Se pose alors la question de leur gestion et de leur entretien. Pourquoi continuer à réaliser un entretien type « jardin », fauche et taille régulière des accotements, des délaissés et échangeurs souvent onéreuse et parfois dangereuse? Pourquoi ne pas préférer des fauches tardives, permettre aux arbustes spontanés de s'installer, préférer la plantation d'essences locales dans les aménagements afin de recréer des corridors écologiques et ainsi d'améliorer la biodiversité. Tout cela, bien sûr, dans le respect des règles de sécurité. De plus, nous pouvons observer que, dans un paysage fermé, la vitesse des automobiles diminue.
2020-10-28 22:34:30	1709	g. Environnement et/ou biodiversité	RD751	Favoriser l'utilisation de la voiture agrave le problème climatique	La communauté scientifique ne cesse de nous alerter sur l'évolution du climat. Ce sont les pires prévisions des climatologues qui s'avèrent correctes. Nous n'arriverons pas à éviter la catastrophe sans une remise en cause fondamentale de notre modèle et notamment celui de l'utilisation de la voiture. Les énergies fossiles ne sont pas infinies, les émissions actuelles de CO2 ne sont pas réversibles. Plus le trafic sera fluide, plus le nombre de véhicules augmentera. Nous avons peu de temps pour changer de comportement (environ 20 ans). Ce que nous ne faisons pas aujourd'hui nous le paierons demain. Nous sommes à la croisée des chemins, il n'est pas trop tard pour agir, le réchauffement climatique est là, nous en voyons déjà les prémices, nous avons encore la possibilité d'agir, nous pouvons décider, atténuer et réduire encore le mur qui nous arrive mais c'est maintenant, ce n'est pas dans 10 ans. Il n'est pas trop tard pour décider, on a encore des moyens d'actions pour éviter que les catastrophes que nous avons vu dans le sud de la France ne deviennent normales et banales. Ce projet de 2x2 voies est d'un autre temps, il ne prend pas en compte les enjeux majeurs de notre époque : raréfaction des ressources, dérèglement climatique, effondrement de la biodiversité. La solution n'est pas de fluidifier le trafic et de réduire le temps de trajet, elle est de faire en sorte qu'il y ait moins de véhicule sur cet axe.
2020-10-28 16:55:20	2179	b. Options d'aménagement de la route départementale	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Axe Nantes Pornic	Je suis pour un aménagement le plus sécurisé possible, pour fluidifier un maximum l'axe Nantes Pornic, avec un 2 X 2 voies
2020-10-28 11:11:38	2174	a. Modalités de concertation et suite de la concertation	6. Plusieurs sections / Autres	Beau Projet, la sécurité mise en avant	J'utilise la route de Nantes / Pornic tous les jours et en 2*2 voies la sécurité sera au RDV !
2020-10-27 22:51:42	2168	b. Options d'aménagement de la route départementale	RD751	Solidarité avec les habitants expropriés	Si l'aménagement d'une 2fois 2 voies doit se faire je suis pour LA SOLUTION DE REFERENCE. En effet, quelque soit la solution retenue il y aura toujours des préjudices subis. Mais je pense qu'il est plus juste de sacrifier des terres agricoles plutôt que d'exproprier des habitants de leurs maisons pour certaines récemment construites, ainsi que raser le moulin de Bauvet.
2020-10-27 22:26:34	2169	j. Plusieurs catégories / Autres	6. Plusieurs sections / Autres	Aménagement du tracé et inquiétudes sur l'impact dans les zones concernées	Bonjour, Le projet de développement est une bonne idée. Mais au vu de ce qui se passe (économique, écologique, agriculture,...) n'est-il pas un peu hors sujet? Je me pose cette question, car : - il semble épiéter sur des parcelles agricoles, qui pourraient aider à alimenter localement les habitants. - On parle de dangerosité de la route, des aménagements ont été effectués il y a peu, mais les résultats de ces aménagements ne sont pas encore connus, pourquoi ne pas les attendre. De plus, au regard de la manière de conduire de certains automobilistes, la prévention envers une conduite moins dangereuse (voir la sanction) ne prévaudrait-elle pas? Une route peut-être effectivement dangereuse (tracé, mauvaise entretien,...) mais les gens qui l'empruntent y sont aussi pour beaucoup (excès de vitesse, pas de phare, pas de clignotant, pas de respect des distances de sécurité,...) - Si on prend le projet de développer l'aspect routier, quand est-il des aménagements à la destination. Je parle des parkings, de la circulation en ville, des logements entre autre. Une route plus grande amènera forcément plus de gens. S'il n'y a rien de prévu, l'aménagement est voué plus à être une source d'ennui pour certaines villes plutôt qu'une réussite. - Remarque déjà énoncée dans d'autres contributions mais d'un point de vue écologique, ne vaut-il mieux pas privilégier le train (souvent trop délaissé) et/ou le bus. Adapté les horaires et augmenté leur trafic, rénover les rails/routes correctement pourraient aussi aider à fluidifier un trafic. - Quand est-il de la nuisance provoquée par plus de trafic automobile sur les habitations voisines?

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-10-27 20:33:27	2166	e. Espaces et activités agricoles	2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	Non à la 2x2 voies !	Nous sommes deux jeunes agriculteurs installés récemment sur l'exploitation familiale de la commune de PORT ST PERE. La ferme que nous exploitons, en production de lait et viande bovine, fait vivre 4 foyers (trois associés et un salarié). Partant du constat réel des morts sur cette route, oui, des aménagements ont été réalisés et sont à poursuivre afin de sécuriser au mieux cet axe. Néanmoins, nous nous posons la question de la nécessité de la réalisation d'une 2x2 voies et de toutes ses conséquences. Suppressions d'habitat écologique, destruction de champs, de maisons, de haies et de zones humides, allongement de trajet pour les villages bordant la route, sont des conséquences certaines de la réalisation de la 2x2 voies. Il faut également noter que le conseil départemental prône depuis quelques années la zéro artificialisation et la préservation de l'environnement ! Notre ferme étant l'une des premières concernées et impactées par la mise en 2x2 voies de la route de Pornic pour ce qui concerne la section PSP – LE PT BERANGER. Nous estimons que notre avis doit être pris en compte avec toute la considération qu'il sied à quelqu'un qui risque de voir son exploitation fragilisée uniquement à cause d'un choix de tracé. En effet, la variante de référence de cette portion de route, nous élèverait au minimum 15 hectares de champs ! Cette perte de surface aurait un effet extrêmement néfaste sur notre exploitation agricole et cela engagerait rapidement et gravement sa pérennité. Ces terres en question dont nous serions purement et simplement expropriés dans le cas du choix de cette variante sont des terres de première nécessité pour notre exploitation. De par leur proximité avec la ferme, leur étendus et leur possibilité de les cultiver aussi pour participer à l'auto approvisionnement de notre cheptel de plus de 450 animaux, sont vitales pour l'entreprise. Par ailleurs, il faut rappeler qu'il n'y a eu aucune concertation il y a douze ans pour ce tracé de référence ! Celui-ci nous a été imposé sans que l'on ne puisse nous exprimer ! Aujourd'hui, cette consultation est une chance et pourra enfin nous permettre de nous exprimer. La mise en 2x2 voies de Bouaye au bourg de Port saint père est déjà validée. Pourquoi ne pas s'arrêter là ! Elle permettrait déjà sûrement d'aider à elle seule à fluidifier le trafic et réduire drastiquement le risque accidentogène. Ainsi pourquoi ne pas laisser une section de plusieurs centaines de mètres en 2x1 voie à partir du pont de PSP jusqu'à reprendre une 2x2 voies après les villages de La Lande et Tartifume par exemple. Cette portion de 2*1 voie qui resterait telle qu'elle existe permettrait à la fois de préserver notre exploitation ainsi que les habitations la bordant. D'un point de vue écologique et économique, ce choix serait judicieux. D'autant plus que la variante de référence aurait d'autres conséquences que seulement la perte de notre exploitation agricole sur le court terme. Ce tracé qui nous enlèverait des terres effleurerait le reste de notre foncier et bâtis et non-bâtis. Par conséquent, au-delà du seul aspect agricole, quid de nos infrastructures si coûteuses et qui nous assurent un patrimoine garantissant nos créanciers ? Quid de la valeur immobilière de la maison d'habitation garnissant la ferme qui serait au bord d'un axe 2x2 voies. Quid de tout notre patrimoine professionnel se trouvant de fait, invendable. Ainsi, en plus de nous donner sans compter pour permettre de nourrir
2020-10-27 19:53:20	2165	c. Cadre de vie (bruit, santé, pollution,...)	2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	Augmentation des nuisances pour Port St Père	Je ne suis pas favorable à la construction de cette 4 voies. Je pense qu'il vaut mieux favoriser les transports non polluants plutôt que de rajouter des nuisances environnementales (sonores et pour la faune et la flore). L'augmentation du CO2 pour favoriser le déplacement d'une population pour des week-ends vers la mer, au moment où le réchauffement climatique doit être au cœur de nos réflexions, me semble une hérésie. Pensons à nos enfants et leur futur. Il faut privilégier d'autres moyens de transport plutôt que toujours la voiture. De Nantes, nous pouvons aller facilement à Pornic par le train, comme de Port St Père d'ailleurs. Nous avons la chance dans notre région d'avoir des moyens de transport (train, bus) assez performants. Profitons en et respectons notre environnement et assez de voitures. Ces aménagements ajouteront des nuisances pendant les travaux, et un flux de circulation qui provoquera des nuisances sonores importantes. J'ai vu qu'également quelques bâtiments qui font partie du patrimoine de Port St Père devront être détruits, ce qui est triste et dommageable pour la ville. Développons les attraits de Port St Père, mais par pitié pas de 4 voies pour juste faciliter l'accès aux plages.
2020-10-27 18:36:10	2164	h. Déplacements et mobilités alternatives	RD751	Développer les transports en commun	Rendre en 2x2 voies l'intégralité de l'axe Nantes-Pornic me semble être un projet d'un autre siècle. On doit passer à d'autres usages, d'autres solutions existent pour se déplacer. Et doivent être développées. Bien sûr il restera toujours des personnes qui ne peuvent éviter la voitures, celles et ceux qui habitent sur des communes proches de cet axe, les vacanciers qui viennent de loin, etc, etc, mais pour beaucoup d'autres ne pourrait-on pas étendre, développer, préciser, rendre évidente l'offre de transports en commun pour leur offrir une alternative concrète à la voiture ? J'habite Nantes, je viens très régulièrement à Pornic rendre visite à ma famille et depuis très longtemps je laisse la voiture au garage pour emprunter le train ou le car Aleop. Non sans certains efforts : le prix du train et des horaires pas toujours pratiques ; les conditions archaïques pour prendre le car. Certes le tarif du car Aleop est très bas (2,40€ par trajet !) mais allez à l'arrêt Pirmil et vous vous retrouvez dans une zone laissée totalement à l'abandon, sans confort, sans information, très peu accueillante. Ne pourrait-on pas faire un effort, mener une politique pour que l'afflux de voyageurs transitant sur l'axe Nantes-Pornic soit réparti entre ces différents moyens de transports ? Rendre ces solutions alternatives simples, faciles, évidentes, accueillantes, notamment pour les nantais qui aux beaux jours veulent aller profiter de la côte ? Aux touristes ? La question posée sur cet axe est un moyen idéal pour expérimenter d'autres solutions. Doit-on bétonner encore davantage parce qu'à certaines périodes de l'année il y a engorgement ? Alors que la voie de chemin de fer a été rénovée récemment, que les cars sont neufs et qu'on est en pleine réflexion sur le réchauffement climatique et la place de la voiture dans la société ? Trains, cars et même les bus (gratuits à Pornic l'été) sont en place, c'est aux différents acteurs de les développer, de les coordonner et que chacun occupe sa mission de service public. Soyez de votre temps, nous ne voulons pas davantage de voitures ! Cordialement.
2020-10-27 17:51:27	2163	j. Plusieurs catégories / Autres	RD751	Soulager la D 80 de la Tindière (Rouans) au rond point de Cheix en retz	J'habite sur la D 80 et nous sommes excédés par le bruit, la pollution, le danger pour nos enfants. La D751 une fois doublée va soulager la D 80, nous l'espérons vivement. - la D 80 n'est pas adaptée au trafic des poids lourds environ 400 par jour, et plus de 2000 voitures/jour, - la D 80 traverse des nombreux villages: pilon, la roussinière, la tindière etc... - des accidents ont lieu sur cette route régulièrement, - les week end de beau temps les allers et retours en direction de Pornic la D 80 est submergée. Certaines motos s'amuse à réaliser des "runs" et des excès de vitesses de la Tindière à Pilon (Cheix). Nous ne nous amusons pas à traverser la route et nous interdisons à nos enfants d'approcher cette route très dangereuse. Nous attendons avec une grande impatience le doublement de la D751 pour nous sentir en sécurité et bénéficier du calme. S'il vous plait VITE, TRES VITE !

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-10-27 17:08:05	2161	b. Options d'aménagement de la route départementale	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	OUI POUR LA 2FS 2 VOIES	Empruntant souvent cette route, je constate que cet axe Pornic Nantes et inversement, est souvent surchargé aux heures de pointes le matin et en soirée la semaine pour ceux qui travaillent, aussi les week ends de beau temps pour ceux qui vont se ressourcer en air iodé et également pendant la période estivale par les vacanciers. Donc souvent des bouchons et des ralentissements. La 4 voie serait la bienvenue pour désengorger ce trafic parfois stressant et énervant et qui réduirait le risque accidentel. Voilà mon avis merci d'avance
2020-10-27 14:08:44	2160	h. Déplacements et mobilités alternatives	6. Plusieurs sections / Autres	Pour décharger la route, améliorer la fréquence des trains de la ligne Nantes-Pornic	C'est un fait, cette route est souvent surchargée, mais il peut aussi y avoir d'autres moyens pour améliorer les déplacements. Pour ceux qui sont prêts à faire le pas et passer au transport en commun, la ligne de train existante serait une bonne solution, si la fréquence était améliorée. Le nombre de trains est actuellement trop faible et génère trop de temps d'attente pour représenter une solution attrayante, c'est dommage ! La ligne TER dessert pourtant plusieurs communes du pays de Retz dont les habitants circulent fréquemment entre leur domicile et Nantes / Pornic. Au lieu de passer du temps au volant et prendre des risques d'accident, un trajet en train permet de lire et de se détendre. Il paraîtrait donc bienvenu d'intégrer aussi le développement de cette ligne de train dans le projet.
2020-10-27 12:14:00	2156	j. Plusieurs catégories / Autres	RD751	Non, un tel axe ne serait pas un progrès	Ce projet est-il réellement un progrès ? Je ne vois pas où ni comment ! 1/ Il va induire des émissions colossales de gaz à effet de serre directe (construction) et indirecte (utilisation, augmentation du trafic routier). A une époque où le changement climatique induit par ces émissions de gaz à effet de serre anthropiques est dans toutes les alertes, comment peut-on envisager un tel projet et avancer qu'il va contribuer à un futur souhaitable ? 2/ Il va artificialiser des terres ! Savez-vous que que les terres naturelles / agricoles sont un formidable outil pour absorber le CO2 ? Le progrès c'est de reverdir et pas de bétonner. 3/ Il va induire des nuisances pour beaucoup de riverains et même pour Pornic en bout de ligne. La ville développe l'usage du vélo ; c'est encore embryonnaire mais on y vient et c'est tellement plaisant. Mais que se passera-t-il avec un afflux de véhicules motorisés de plus en plus grand ? Quand on pense que la ligne de train existe et que les possibilités pour en développer son usage sont encore très vastes ! Je vois dans ce projet un action qui s'inscrit dans l'ancien monde - celui de la voiture individuelle... Et si nous nous projetions dans le nouveau monde ? un monde où les générations futures pourront se projeter de manière sereine...
2020-10-27 11:50:30	2151	b. Options d'aménagement de la route départementale	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	INDISPENSABLE pour notre sécurité	Je ne peux que soutenir ce projet ! je pratique cette route depuis de très longues années et ne comprends pas que cet axe dont l'utilisation ne cesse de s'accroître, ne soit pas encore sécurisé avec 2 doubles voies. La dernière fois que je l'ai empruntée, j'ai du suivre un tracteur pendant 30 km, ce qui a occasionné un bouchon monstre et j'ai observé des tentatives de dépassement périlleuses. De fait, j'essaye toujours de privilégier l'axe Pornic-saint-Nazaire par la ROUTE BLEUE. Notamment je demande à mes invités voyageant en train de venir jusqu'à Saint-Nazaire car l'offre de la desserte train pour Pornic est insuffisante et ne rivalise pas avec la durée du transport en TGV. Et parfois, j'utilise le trajet Pornic- Saint Nazaire-Nantes, un comble ! Finalement, on est acculé à un choix d'itinéraires plus longs, avec une empreinte carbone plus importante pour éviter cet axe ! La route bleue, aménagée il y a déjà plusieurs décades, ne suscite pas de polémiques, en dehors des fêtards qui la prennent à contresens !
2020-10-27 11:29:05	2155	j. Plusieurs catégories / Autres	2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	Pour le maintien de l'unité de la commune de Port Saint Père	Je me positionne à ce jour POUR la création de la 2x2 voies afin de sécuriser au mieux la route, de permettre d'absorber l'évolution future de la circulation, de limiter le recours à des routes parallèles, de maintenir l'attractivité de notre territoire. Je souhaite que la version initiale soit retenue afin de garantir une unité de la commune, de limiter le nombre de personnes expropriées, de permettre un développement économique sur l'emplacement de la route actuelle avec peut être la possibilité d'installer une zone mixte (commerce/artisanat) à côté de l'Intermarché. Je souhaite que la notion de bien vivre ensemble soit bien prise en compte et que notre commune ne devienne pas une cité dortoir.
2020-10-27 10:42:28	2144	j. Plusieurs catégories / Autres	RD751	Une mise en 2x2 voies impérative	Beaucoup s'accordent sur le fait que la RD 751 :-est un axe structurant :-permettant l'accès direct au littoral sud du département ; irriguant le Pays de Retz entre la métropole nantaise et la côte ; -pouvant accessoirement délester le nord du Pays de Retz.-est marquée par une accidentologie importante et lourde de conséquences :-De 2014 à 2018, 25 accidents ayant fait 23 blessés hospitalisés, 23 blessés légers, et 8 tués (tous dans les portions à 1 x 2 voies) ont été constatés.-supporte un trafic dense aux heures de pointe, le week-end et en saison et est souvent saturé (nombreux ralentissements, voire bouchons sont constatés) :-13000 à 61000 VL/jour actuellement avec une perspective de près de 20000 à 75000 VL jour en 2047.-est un axe qui favorise l'économie et le tourisme locaux (activités liées à la mer, nautisme, tertiaire, équipements de loisirs attractifs – casino, golf, Planète sauvage, Légendia parc-, accès aux plages et au sentier côtier...etc...). Tous ces constats militent assurément 1 - pour une mise à 2 x2 voies de la RD 751 entre Bouguenais et Pornic, dans sa globalité donc ; 2 - le plus tôt possible :-Tel qu'il est envisagé actuellement (de 2020 à 2035), le calendrier ne paraît pas répondre efficacement aux besoins de sécurité, économiques et touristiques actuels et à venir. Il importe en effet de tout faire pour que cet axe ne devienne pas encore plus dangereux qu'il ne l'est pour le moment et ne dissuade pas davantage les usagers (actifs, touristes venant de Nantes et plus puis habitants). en raison d'un trafic trop souvent perturbé. S'agissant de l'aménagement de la RD entre Chaumes-en-Retz et Pornic, l'option de la mettre à 2 x 2 voies est à proscrire dans sa portion « Les Duranceries – Pornic », ce secteur étant voué pour partie à l'habitat et qui, de ce fait, doit être protégé des nuisances sonores notamment et desservi par un réseau routier local. La nécessité d'un raccordement de cette RD à la RD 213 (route bleue) en 2 x 2 voies s'impose cependant. Ce barreau doit être étudié de sorte qu'il permette la desserte de la future zone des Duranceries (pressentie pour accueillir, outre des activités économiques, un pôle d'échanges multimodal), ceci sans constituer pour autant un obstacle pour le développement périurbain de Pornic vers l'Est (ce qui interdit a priori le fait de prendre appui sur la RD 97).
2020-10-27 10:16:09	2150	h. Déplacements et mobilités alternatives	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Pensez aux travailleurs!	N'oubliez pas les travailleurs forcés d'emprunter cette route tous les jours pour aller travailler à Pornic. L'offre de transport public ne permet pas de prendre les transports en commun lorsqu'on habite à Nantes et qu'on vient travailler à Pornic, les horaires ne sont pas adaptés et pas suffisants. De plus, la route est très dangereuse. Il est donc urgent que la route Nantes-Pornic soit en 2 fois 2 voies du début à la fin. Il n'y a pas que des gens qui vont à la plage, il y a aussi des travailleurs!

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-10-27 07:37:52	2148	j. Plusieurs catégories / Autres	RD751	2x2 voies ...sous l'eau?	L'ensemble de cette réalisation est présentée comme se terminant en 2035. Mêmes les études optimistes prévoient que de nombreuses zones sur cette axe seront submergées par la montée des eaux d'ici 2050 (Par fortes inondations successives). S'il y a d'importants travaux d'infrastructure à prévoir dans le 44, ne serait-ce pas d'abord la protection face à la montée des eaux? Ils sont certes moins populaires et témoignent d'une réalité plus triste, mais il faut s'y préparer... les cartes montrent que nous serons une des zones littorales les plus impactées. Une fois cette zone durablement protégée on pourrait voir comment optimiser les déplacements....
2020-10-26 17:28:05	2142	f. Sécurité	6. Plusieurs sections / Autres	LA route de mort	Habitant à la Bernerie, j'ai fait cette route plusieurs années pour me rendre à mon travail. Je l'appelle la route de la mort ! Chaque semaine je croisais un accident, souvent dramatique et mortel. Il est temps d'agir !!! Il faut également désengorger la route bleue, avec les nantais et autres touristes qui aiment venir passer du temps chez nous, les embouteillages sont de plus en plus longs. C'est pénible, ça pollue. Il est temps d'agir !!
2020-10-26 17:20:42	2141	f. Sécurité	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Elargissement de la route Nantes- Pornic	C' est un axe particulièrement chargé jusqu' à la bifurcation pour Noirmoutier . Dans un premier temps ce serait préférable de passer à quatre voies sur cette portion . Dans un deuxième temps étant retraité et prenant la route Pornic-Nantes occasionnellement je pense qu' il faut privilégier les personnes qui empruntent cette route tous les jours pour leur travail .
2020-10-26 15:58:51	2140	h. Déplacements et mobilités alternatives	RD751	En 2030, les voitures personnelles seront interdites !	En 2030, les voitures personnelles seront interdites, car trop dangereuses et trop polluantes. Les gens voyageront en voiture partagée autonome, en bus, en train, en trottinette ou vélo électrique sur les derniers kilomètres. Pourquoi appliquer un raisonnement des années 70 pour un projet de 2030 2050 ?
2020-10-26 15:45:46	2139	h. Déplacements et mobilités alternatives	RD751	AUGMENTER LE NOMBRE DE TRAINS EN DIRECTION DE NANTES pour réduire le nombre de voitures, d'accidents, et les embouteillages	Bonjour, habitant Pornic, plusieurs fois par semaine j'aimerais ne pas prendre la voiture pour aller à Nantes et revenir. Malheureusement, il n'y a pas assez de train ni le matin, ni en milieu de journée. Seulement 2 allers aux heures de pointe. Il manque un train entre 5h30 et 6h30 qui permettrait de prendre le TGV à Nantes qui arrive à Paris à 8h30. Pour les professionnels, le train de 6h30 de Pornic ne permet pas d'avoir les correspondances suffisamment tôt pour les grandes villes (Paris, Le Mans, Rennes, ...). Un TER toutes les 1/2 heures entre 5h et 8h faciliterait les déplacements. Cette remarque est valable aussi pour les trains au départ de Saint Nazaire, pas assez de départs le matin pour faciliter les correspondances à Nantes. Quant au retour, un train toutes les 2 heures qui arrive l'après midi à Pornic en provenance de Nantes. Résultat : pour éviter de perdre du temps à attendre 1 h ou 2h le train, on prend sa voiture. Contrairement à ce que certains pensent, le train n'est guère plus cher que la voiture, si on compte tous les frais liés à la voiture (coût du parking, usure, assurance, ..., sans compter la fatigue) merci de prendre en considération cet avis. IFouquet
2020-10-26 15:19:51	2138	j. Plusieurs catégories / Autres	6. Plusieurs sections / Autres	Oui pour une 2x2 voies, au moins partielle dans un 1er temps	Utilisateur régulier de cet axe, il est absolument nécessaire de le redimensionner ou de le réaménager profondément pour l'adapter à la hausse constante du trafic et aux exigences bien compréhensibles en termes de sécurité et de confort. Il est plus que temps de doubler la déviation de Port St Père, que de temps perdu! Mais il me semble que le démarrage des travaux est déjà acté pour la fin de cette année, ouf! Ensuite la priorité selon moi est d'améliorer les 2 extrémités: fluidifier l'accès au périphérique nantais par un allongement ou un dédoublement de l'accès et repenser l'arrivée sur Pornic pour pacifier le quartier de la Chaussée et fluidifier la circulation en reliant au plus court la Route Bleue dont les emprises 2x2 existent déjà (le scénario 2 paraît le + intéressant). Pour le reste du trajet l'idéal serait d'aménager plusieurs créneaux de dépassement et de sécuriser au mieux nombre de carrefours avec de longues voies d'insertion, mais une 2x2 sur toute la longueur n'est sans doute pas indispensable (il sera toujours temps de le faire plus tard si cela se justifie alors).
2020-10-26 14:47:33	2137	j. Plusieurs catégories / Autres	RD751	Pour sauver des vies faut-il commencer par en détruire d'autres ? Non aux variantes 1 et 2 à Port Saint Père.	La vie des familles menacées d'expulsion a-t-elle moins de valeur que celle des usagers de la route ? Que ceux qui veulent une 2x2 voies à tout prix se posent la question de savoir la valeur de l'anéantissement des vies personnelles et professionnelles. S'ils étaient concernés, quelle serait alors leur propre réaction ? S'il est à déplorer des morts parmi les usagers de la route, c'est bien la question de « l'usage » qu'il faut se poser. La route par elle-même et par sa configuration n'est pas dangereuse... c'est le mauvais comportement de certains usagers qui met en péril la vie des autres ! Quant au développement du Pays de Retz, il ne doit pas se faire en le transformant en « banlieue » de Nantes par l'urbanisation galopante que va engendrer une 2x2 voies. Ceux qui s'éloignent à outrance de leur lieu de travail par choix (pour convenances personnelles et non pour des raisons économiques) doivent en assumer les conséquences... les bouchons se retrouveront toujours au niveau de la métropole de Nantes.
2020-10-26 13:00:08	2134	j. Plusieurs catégories / Autres	6. Plusieurs sections / Autres	En faveur du projet, avec conditions	Bonjour, merci de donner la parole aux citoyens. Découvrant que les contributions sont limitées à 500 caractères, j'ai mis la mienne en pièce jointe. En résumé: - je suis favorable au projet, pour le développement économique du pays de Retz et la sécurité routière- quelques détails peuvent faire la différence entre un projet moyen et un bon projet. Léopold M., Rezé

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-10-26 10:41:27	2131		RD751	La suite de ma précédente contribution	3/ Le report de saturationLe passage en 4 voies ne peut résoudre que des problèmes ponctuels de saturation, car ce passage ne réduira pas l'importante pression qui résulte de l'arrivée d'un grand nombre de véhicules à l'entrée de Nantes, principal bassin d'emploi. Au contraire, cela pourrait même accentuer les difficultés à l'entrée de Nantes en provoquant un flux de véhicules encore plus important.La crainte ici est que cette infrastructure n'ait comme objet que de reporter la saturation d'un endroit à un autre.On lit page 23 que finalement la section la plus empruntée est celle proche de Nantes, avec un point de focal sur celle entre Port Saint Père et Bouaye où le nombre de véhicules est très important. Après Port-Saint-Père, l'importance du trafic est davantage supportable. Il n'est qu'assez peu répandu de réaliser des infrastructures à voies pour un trafic qui ne dépasse pas les 13 000 véhicules par jour. Ainsi, les questions se posent surtout pour la section qui est effectivement saturée.La seconde crainte concernant la saturation est l'effet appel d'air souvent constaté lors de la réalisation de nouvelles infrastructures routières. Cet effet est du à la disponibilité d'une nouvelle infrastructure qui incite les usagers à davantage s'en servir. Cela irait dans le sens inverse des objectifs de développement durable et de réduction des gaz à effets de serre, et, pourrait encore plus aggraver la saturation du réseau à l'entrée de Nantes en augmentant le nombre de véhicules qui arrivent à Nantes depuis le territoire de Pornic.En conclusion,pour poursuivre la concertation, il serait utile de davantage analyser la question du report modal avec une vision plus globale des déplacements, mais aussi d'étudier précisément les effets négatifs pouvant être induits par l'augmentation du nombre de véhicules et le risque d'aggravation de la saturation automobile à l'entrée de Nantes. Il conviendrait également de placer au cœur du débat la question de l'impact négatif de ce projet pour l'objectif de réduction des gaz à effets de serre.(mais pourquoi donc limiter la longueur des contributions? ça sert à quoi?)
2020-10-26 10:40:10	2131	j. Plusieurs catégories / Autres	6. Plusieurs sections / Autres	Mettre l'objectif de réduction des GES au coeur du débat	1/ L'enjeu du report modalLe premier enjeu sur cet axe devrait être de viser au report modal, en cohérence avec les objectifs de diminution des émissions de gaz à effets de serre.La ligne de train Nantes-Pornic a été récemment rénovée pour permettre plus d'efficacité, mais elle resterait limitée par sa structure en voie unique. L'augmentation de la capacité des trains ne répondra que très partiellement à la problématique de l'attractivité de cette solution de transport, attractivité qui dépendra surtout de la fréquence des trajets proposés, et leur prix.Il est écrit que le cadencement ne peut être amélioré compte tenu de la voie unique, alors pourtant que le cadencement sur le tronçon Sainte-Pazanne à Nantes est de 15 allers/retours par jour, tronçon pourtant à voie unique, et celui entre Sainte-Pazanne et Pornic n'est que de 7 allers/retours par jour.De plus, on ignore s'il est techniquement et économiquement possible d'améliorer la voie ferrée pour permettre une augmentation de la cadence.Il conviendrait d'accompagner ce sujet de données techniques plus précises afin de se faire un avis pleinement éclairé sur le potentiel d'amélioration de l'offre ferroviaire.Sur le secteur de la communauté d'agglomération de Pornic, la part modale des transports en commun est de 6 % alors qu'elle est de 10 % sur l'ensemble de la Loire-Atlantique. Cette différence augure d'un potentiel qui n'est pas pleinement utilisé.On constate que la ligne de car Nantes-Pornic fonctionne assez bien, et semble être aussi connue et utilisée que la ligne ferroviaire par la population. Il y a peut être également ici aussi des possibilités d'augmentation de l'offre.2/ Le second enjeu est celui de l'accidentologie.Le passage en 4 voies n'est pas indispensable à la réduction de l'accidentologie. Si les connaissances générales mettent en évidence que les 4 voies sont généralement moins accidentogènes que les 2 voies, ce simple argument amènerait à l'idée absurde qu'il faudrait remplacer toutes les 2 voies de France par des 4 voies.Il est par contre sur cet axe possible de travailler sur les points dangereux relevés « de nombreux carrefours à niveau et accès riverains ». Les données disponibles et présentées dans le dossier de concertation ne sont d'ailleurs pas univoques. On remarque ainsi par exemple dans le tableau en page 25 que le secteur qui a connu le plus d'accidentologie est celui aménagé en 2*2 voies après Bouaye ; avec notamment un taux d'accident de 5,45 pour une moyenne nationale de 1,80. Les indicateurs sur la 1*1 voie sont par contre proches de la moyenne nationale, ce qui ne veut pas pour autant dire qu'il ne faut pas mener d'action pour essayer de réduire le nombre d'accidents sur ces sections.Au niveau national, le principal levier de réduction des accidents reste avant tout la sécurité routière avec la prévention, l'information et la sensibilisation des conducteurs... Les accidents sont d'abord causés par les conducteurs et non par les infrastructures.(suite dans un prochain message vu que vous limitez stupidement la longueur des contributions).
2020-10-25 22:12:25	2127	j. Plusieurs catégories / Autres	RD751	Projet pas acceptable	Pour justifier ce projet, on nous présente un flux de 26 000 véhicules se divisant en deux à hauteur de Port Saint Père.Il est envisagé une 2X2 voies vers Pornic mais quid de la route vers Machecoul et la Vendée ? Je suis surpris.L'argument numéro un est la sécurité:Il est évidemment nécessaire d'assurer, de renforcer la sécurité des usagers de la route mais cela ne peut-il pas se faire aux prix d'aménagements : giratoires, tourne à droite, modifications des trajectoires, zones de dépassement.Le rond-point de la Paternière est un vrai soulagement pour les locaux par exemple.Un rond-point "casse" la vitesse, oblige à la vigilance et donc sécurise.Multiplier les giratoires permettraient, de plus, de remailler un territoire depuis trop longtemps coupé en deux par cette route RD 751, libérant ainsi la circulation des résidents proches, des engins agricoles, des cars scolaires mais aussi des vélos.Un tel projet est-il dans « l'ère du temps » ? Nos modes de déplacement doivent et vont se transformer afin de satisfaire les enjeux environnementaux et climatiques qui nous préoccupent désormais. Faire le choix de la 2X2 voies annihilera toutes motivations à développer des alternatives plus douces pour l'environnement. (Train,bus, covoiturage, pourquoi pas fluvial...)Lorsque l'on parle d'environnement, je trouve à nouveau hors de notre temps de sacrifier de telles surfaces pour satisfaire aux besoins routiers : Zones humides, jardins, jachères détruites, exploitations agricoles spoliées. L'objectif zéro artificialisation affiché par le département est à prendre en considération car incontestablement le reflet citoyen.Je comprends bien la notion de solidarité demandé à tous citoyens lorsqu'il s'agit d'envisager de tels projets, mais je remarque que la motivation de beaucoup est tout simplement de se rendre de Pornic à Nantes, ou vice-versa, le plus VITE possible. Je note aucune prise en compte des impacts pour les concernés et je m'interroge franchement de cette logique : est-ce pour arriver plus vite dans les bouchons Nantais ? car ce sera bien le cas, les temps de trajets domicile/travail ou domicile villégiature ne seront certainement pas réduits par une 2X2 voies, soyez réalistes !Notre monde change, ce qui était envisagé il y a trente ans ne peut plus faire référence, ne pas penser à demain serait une énorme erreur aussi ce projet n'est , à mon sens, pas acceptable en l'état.

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-10-25 21:17:11	2128		1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Utiliser les emprises actuelles	Le bon sens doit favoriser les scénarios utilisant l'actuel tracé. Ne pas détruire plus de biodiversité ou de surfaces agricoles. L'arrivée à Pornic m'inquiète, car comment absorber les flux d'une 2*2voies? Enfin, ce projet doit absolument être accompagné de la réalisation du doublement de la voie en gare de bourg neuf afin de permettre l'augmentation de la fréquence de la desserte ferroviaire.
2020-10-25 20:24:26	2126	b. Options d'aménagement de la route départementale	RD751	OUI au Projet d'aménagement à 4 voies de la RD 751 Nantes-Pornic	Bonjour,Cet axe est encombré depuis plus de 20 ans ! Les habitants du Pays de Retz méritent autant d'investissements que ceux du Nord (axe Savenay-Nantes). S'il-vous-plaît, prenez cela en compte, certaines personnes empruntent chaque jour cette route pour se rendre à Nantes. Cela améliorerait considérablement notre qualité de vie. Nous comptons sur votre aide et votre force de frappe.Merci à vous.Cordialement,Kera44
2020-10-25 18:46:47	2124	j. Plusieurs catégories / Autres	RD751	Etablir un projet cohérent	Cette route constitue la liaison routière principale la plus au sud du Pays de Loire entre sa "capitale" et le littoral . Même si le principe de créer une route de gabarit uniforme entre ces extrémités est pertinent je trouve que la mise à 2 fois 2 voies engendrera plus de vitesse tous véhicules confondus et donc plus de bruit et plus de pollution, sans oublier l'emprise de la route élargie aux dépens des espaces naturels et agricoles : tout cela est incohérent avec le souci que nous partageons tous de limiter les impacts sur l'environnement de tous ces aménagements routiers ! Je ne suis donc pas favorable à ce projet .Si toutefois ce projet devait aboutir il me semble essentiel que la vitesse des camions > 3,5T ne dépasse pas 70km/h et celle des autres véhicules 90km/h afin de limiter les impacts pollution dus à la vitesse et dus au freinage à l'approche des nombreux rond points prévus. Avec un tel dispositif je pense qu'une véritable fluidité sera effective.
2020-10-25 18:30:11	2123		1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Une 2 x 2 voies rapidement	Nous avons la chance de vivre dans un département dynamique avec des budgets publics importants. La route actuelle est dangereuse et ralentit le développement du pays de Retz dans sa globalité. Parmi les différents projets routiers du département, la mise en 2x2 voies, quelque soit son tracé définitif, semble prioritaire. Il serait souhaitable que l'année de fin de chantier soit 2030 plutôt que 2034. En revanche, il serait judicieux de bien évaluer l'intérêt et l'attrait de pistes cyclables réalisées le long de cet axe qui a peu d'intérêt touristique. Ces éventuelles pistes cyclables semblent être d'ores et déjà une aberration économique.
2020-10-25 16:53:13	2121	c. Cadre de vie (bruit, santé, pollution,...)	2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	NON A CE PROJET DE 2X2 VOIES !	Habitante de Port Saint Père à la rue de la case aux renards, je suis DEFAVORABLE à la VARIANTE DE REFERENCE pour plusieurs raisons : -Des travaux pharamineux et longs avec la construction d'une route enterrée à 2X2 voies de 22 mètres de largeur et qui poseront déjà des problèmes de mobilité pour les résidents et des nuisances sonores et des pollutions environnementales,-Un désastre écologique pour des travaux prévus sur une zone humide réglementaire,-Des enjeux environnementaux et humains qui affecteront la santé et la qualité de vie avec des conséquences physiques et psychologiques pour les résidents. -L'accès fermé vers la campagne donnant au lieu dit « la Bernairie » sur la route de Sainte Pazanne où nous sommes nombreux à nous promener et faire du jogging.Le 27 Août 2019, j'ai déjà assisté à une première réunion sur la ZAC de Beauséjour avec beaucoup d'interrogations sur sa faisabilité. Ce nouveau projet avec ces 3 variantes est aujourd'hui vécu comme un choc pour les habitants de Port Saint Père.En assistant aux réunions publiques des 21 et 29 septembre derniers, je défendais au début mon quartier comme tous les habitants mais au fur et à mesure j'ai entendu la colère des autres habitants affectés par les variantes 1 et 2. Ils ont exprimé leur désarroi face à une expropriation de leur maison et soulignent justement « notre commune sacrifiée » par ce projet colossal. Nous habitons proches d'une grande ville avec des axes touristiques ce qui amène forcément un flux routier important. D'autres alternatives sont possibles comme l'encouragement au covoiturage, l'accès à des pistes cyclables ou des navettes menant aux gares ferroviaires ou la mise à disposition de tarifs avantageux SNCF.Monsieur Le Maire, défendez vos habitants ! Messieurs les garants, entendez notre demande !
2020-10-25 12:16:28	2120	b. Options d'aménagement de la route départementale	RD751	Avis doublement de la route	Un doublement de la RD751 de Chaumes en Retz (Chéméré) à Pornic serait utile. Beaucoup de personnes circulent sur cette route.Egalement un doublement de la 2x2 existante de Bouaye jusqu'à l'échangeur actuel de Port St Père afin de désengorger cette portion.Biensûr, avec une limitation de vitesse à 110 km/h, et non 90km/h.La route est assez longue et monotone.
2020-10-25 08:32:54	2119	a. Modalités de concertation et suite de la concertation	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Opposé à ce projet	En totale contradiction avec les enjeux climatiques et écologiques actuels. les transports à développer ne sont bien évidemment pas la voiture individuelle polluante et encombrante mais les transports collectifs électriques. Quel est l'objectif de ce projet : dépenser des millions d'euros d'argent public pour que les Nantais gagnent 5mn le week end pour profiter des plages déjà saturées ? je pense qu'il y a des besoins plus importants pour le territoire. notamment développer les dessertes de navettes publiques dans et entre les petites villes du département (Lila44 ou autres structures) et inciter au covoiturage et à l'auto-partage ce qui incitera les habitants à moins utiliser leurs véhicules personnels ou de manière plus efficiente
2020-10-24 19:38:00	2118		2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	Je choisis la vie	Habitant un village au bord de cet axe Nantes Pornic depuis que je suis né (40 ans), je pense que ce projet est indispensable pour nos vies, les vies de nos familles et amis. Je tremble à chaque fois que j'entend les sirènes des pompiers, peur d'apprendre une mauvaise nouvelle impactant quelqu'un de mon entourage. Je ne sais combien de vies ont déjà été victimes de ce projet remis à plus tard depuis plus de 20 ans déjà. Mais je pense aux familles qui ont perdu un proche à cause de l'insécurité de cet axe... ça fait froid dans le dos de vivre cela depuis 40 ans...Je pense qu'une 2x2 voies sécuriserait nos vies. Il faut assumer. Désormais, les habitations sont présentes, ça s'est construit à tour de bras (et encore et toujours) et jusqu'à la côte, cette route n'est plus suffisante à absorber le trafic des nouveaux arrivants allant travailler sur Nantes en semaine et des Nantais heureux de profiter de leur côte Atlantique le week-end... Assumons et évoluons ! Des vies sont en jeu !Dernier gros accident qui a fait (un peu) bouger les choses : choc frontal entre un poids lourds (toujours plus nombreux sur cet axe) et une voiture citadine, bilan : 1 mort, 1 famille dévastée, etc...Les poids lourds sont indispensables à l'acheminement des produits que nous, habitants, nous commandons, aux entreprises présentes sur le territoire, etc. ; alors une fois de plus, sécurisons cet axe pour nos vies et celles de nos proches...Effectivement, cela engendre des expropriations, des nuisances sonores et environnementales, etc., mais que devons-nous choisir ? notre petit confort ? ou nos vies ?

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-10-24 18:42:20	2116	j. Plusieurs catégories / Autres	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Projet indispensable	Ce projet me paraît indispensable. Cette route est très fréquentée, et très fréquemment saturée, que ce soit la semaine ou le week-end. Je suis très favorable au passage à 2X2 voies. Je me suis même souvent interrogée sur les raisons qui expliquaient que cela n'ait pas été fait plus tôt? Cela fait des années que je pense que c'est indispensable.
2020-10-24 18:40:44	1679		RD751	Hyper favorable	Oui enfin une situation a concrétiser dans les meilleurs délais et créer cette 2x2 fois 2 voies , assez des écolos qui s oppose systématiquement a tous les projetsou n importe quel prétexte , respectons la parole et prise de position de la majorité silencieuse car en général ceux qui donne leur point de vue sont toujours les contres les pour savent restés simple discret re respectable pensons au développement économique d notre région arrêtons de nous pénaliser sous de faux peretxte creons cette 2x 2 voies ; a titre personnel je demande egalement que l on pense a creer une sortie pour le futur college d arthon en retz afin de limiter l afflux des transports scolaires dans les bourg de chemere et arthon soyons securitaires
2020-10-24 17:31:01	2110	j. Plusieurs catégories / Autres	6. Plusieurs sections / Autres	Avis sur les divers tracés Urgence à décider et commencer les travaux	Pour la section Port-Saint-Père - Pont-Béranger, le tracé de référence paraît la meilleure, même si elle consomme plus de terres agricoles, car elle fera disparaître la file d'attente des véhicules venant de Nantes et allant vers St-Père - Ste-Pazanne, prenant la sortie mais bloqués tout de suite car le rond-point est très (trop) proche.Pour la section Pont-Béranger - Chaumes-en-Retz, le tracé 2 consomme également plus de terres mais s'éloigne nettement des habitations et paraît donc le meilleur.Pour la section Chaumes-en-Retz - Pornic, le scenario 1 et le scenario 2 sont ceux qui paraissent les plus pertinents car ne rallongeant pas ou peu le trajet, donc la consommation des véhicules et limitant les travaux. Le seul intérêt du scenario 5 est de doubler également la route bleue jusqu'à Prigny (resteront ensuite quelques kilomètres jusqu'à Bourgneuf...).Quoi qu'il en soit, il est urgent de prendre les décisions et de commencer les travaux, le trajet étant un vrai calvaire avec la triple ligne jaune interdisant de doubler (enfin pas tout le monde, pas plus tard que jeudi soir une camionnette a doublé quand même, et cela arrive régulièrement hélas). L'argument des transports en bus ou train ne tient pas, en raison du temps de trajet, du peu d'horaires proposés pour les trajets (comment revient-on à Pornic le soir quand on finit à 21 heures quelque part dans Nantes?), et du temps supplémentaire pour aller dans Nantes ensuite et en revenir (très peu de gens travaillent à Pirmil !)
2020-10-24 17:27:40	2111	j. Plusieurs catégories / Autres	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Un projet du siècle dernier	Bonjour,Développer une 2x2voies à notre époque est complètement dépassé:- c'est coûteux- anti-écologique- générateur de nuisances (bruit, bouchons, surpopulation du littoral...)- mauvais sanitaire (pollutions, particules...)A l'heure de l'urgence climatique et écologique, il serait plus judicieux de ré-aiguiller ces financements vers:- du transport par rail efficace (que les habitants puisse l'utiliser pour se déplacer plus vite qu'en voiture)- un développement de l'intermodalité- un apaisement des infrastructures actuelles
2020-10-24 17:14:55	2109		RD751	Avis sur projet 2 x 2 voies pornic nantes	Favorable à la 2 x 2 voies en continu de pornic à nantes
2020-10-24 17:03:04	2109		RD751	Avis quatre voies pornic-nantes	Favorable à la 2 x2 voies en continu de pornic à nantes
2020-10-24 15:07:44	2107	c. Cadre de vie (bruit, santé, pollution,...)	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Fluidité du trafic = moins de pollution	Le fait d'élargir le réseau routier, surtout entre St Léger Les Vignes et l'échangeur de Port St Père, réduira la saturation de cette portion qui aux beaux jours compte des Km de voiture quasi à l'arrêt. Ceci réduira forcément la pollution atmosphérique à ces périodes là qui connaissent déjà des piques de dégradation de la qualité de l'air. Il faut que le projet n'enclave pas non plus les petites communes et nombreux Hameaux qui borde cet accès au bord de mer.
2020-10-24 09:43:27	2101	f. Sécurité	RD751	Pour les travaux de 2x2 voies plus sécurisés pour les automobilistes	Je suis pour les travaux afin de sécuriser les automobilistes qui utilisent cette route régulièrement. On ne peut pas nous demander d'utiliser une solution alternative tant que la SNCF n'est pas fiable tant au niveau de la fréquence des horaires tant au niveau de la qualité de service (retard, arrêt supprimé, etc.) quasiment tous les jours.
2020-10-24 09:29:54	2099	a. Modalités de concertation et suite de la concertation	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Scénario 1 ou 2 rd 751	Allant plusieurs fois par an sur Orléans, il y a beaucoup de routes en 2 x 2 voies sauf la RD 751. Cela serait bien et beaucoup plus sécurisant surtout en période estivale où il y a beaucoup plus de monde sur cette route.
2020-10-24 09:25:44	2097	b. Options d'aménagement de la route départementale	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Scénarios 1 et 2	Bonjour,Belle réalisation à venir pour cette 2x2 voies et qui est nécessaire.Je suis pour les scénarios 1 ou 2 qui me semblent plus directs et mieux élaborés. Bonne journée
2020-10-24 01:39:01	2096	d. Desserte locale	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Pour une 2x2 voies pornic Nantes	La route est très empruntée et dangereuse. Il serait souhaitable que les travaux dont on parle depuis des années puissent voir enfin le jour

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-10-23 18:50:02	1837	g. Environnement et/ou biodiversité	4. Déviation de Chaumes-en-Retz	Le projet de 4 voies Nantes-Pornic en contradiction avec l'effondrement de la biodiversité et le dérèglement climatique	Après avoir assisté à 2 réunions et un atelier, notre ressenti est que le projet ne semble pas opportun pour un certain nombre de personnes qui se sont venues aux réunions. Prendre le temps de la réflexion pour rechercher une véritable alternative est la meilleure solution. 1)Le but du projet est de sécuriser les 23 km restants or des aménagements intéressants ont été faits avec un rond point à Port st Père et la double ligne blanche, il reste des choses à faire comme des zones de rabattement à intervalles réguliers pour que les véhicules lents laissent passer les voitures. Toutefois, la sécurisation de cet axe ne nécessite pas un passage à 4 voies.Cette 2x2 voies engendrera plus de gaz à effets de serre car la vitesse autorisée augmentera, davantage de bruit pour les riverains, plus de dépense de gazole pour les agriculteurs qui ont leurs terres des 2 côtés de la route actuelle. Sur le long terme, cela ne résoudra pas les embouteillages en arrivant au périphérique Nantais ou sur la côte à Pornic, ils augmenteront quelques années après (effet induit). D'autre part, un expert nous a présenté une étude montrant les effets indirects d'une 4 voies : des zones d'activité et des zones d'habitat se développent en parallèle. La mise en place d'un tel itinéraire ne faisant à priori que déplacer le problème d'engorgement, nous souhaiterions savoir si parmi les alternatives étudiées une simple résorption des points noirs a été envisagée plutôt qu'une 2X2 ? Autre problème, cette voie rapide fera augmenter le tourisme de masse sur la côte à Pornic ou Préfailles, ce sont des milieux fragiles où la surfréquentation entraîne des dommages irréversibles à la flore et la faune (pour info un parking mis en service à Préfailles a été réalisé sur un site qui abritait une Orchidée protégée). 2)Le second point important est la consommation d'espaces agricoles et naturels. Le Département s'est engagé sur le Zéro artificialisation d'où la contradiction avec ce projet routier comment cette politique va t'elle s'appliquer concrètement à ce projet ?Le doublement de la déviation de Chaumes-en-Retz est dans les cartons : enquête publique en 2021, DUP et mise en service en 2024. Or la ZNIEFF de type 1 (pelouses résiduelles calcaires d'Arthon-Chéméré N° 520006635) chevauche la route actuelle en 2 endroits ce qui signifie que les enjeux floristiques et faunistique sont forts, les plantes calcicoles sont très rares en Loire-Atlantique. Au nord de la déviation, nous avons trouvé le Carex liparocarpos, espèce protégée uniquement présente à Chaumes-en-Retz dans le département. Le Lupin réticulé protégé a lui été observé au sud de la déviation. Les plantes calcicoles ont trouvé refuge dans cet espace au nord de la route actuelle, dans plusieurs endroits, nous avons observé des pelouses sur sables calcaires : Habitat très rare en 44 et en Pays de la Loire avec comme espèces Hippocrepis comosa, Anthyllis vulneraria, Thesium humifusum etc ainsi que des Orchidées abondantes : l'Ophrys abeille et l'Orchis pyramidal.L'effondrement de la biodiversité est une réalité : détruire la flore et la faune de la partie nord de la déviation est inacceptable nécessite la déclinaison de la démarche « éviter, réduire, compenser », y a-t-il eu une étude globale de recherche alternative ? Une mise en commun avec les autres collectivités qui interviennent en matière de transport : la Région et la SNCF au sujet de la ligne ferroviaire
2020-10-23 17:27:05	2094	i. Economie (tourisme, emplois ...)	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Evidente 2x2 voies	Si Nantes est à 30 mn de Pornic.... c'est juste dans nos rêves...Une 2x2 voies permettrait de redynamiser l'habitat (donc tout ce qui va avec) dans les villes qu'elle desservirait qui sont inaccessibles aujourd'hui a cause des bouchons et de permettre aux Nantais d'avoir le choix le week-end entre Pornic et la côte Bauloise, donc de redonner à Pornic une clientèle perdue car trop d'encombres pour y accéder.
2020-10-23 15:06:42	2092		RD751	Cahier Acteur ESG INFRA, Volet 1	Interface entre ce projet routier avec :(a) ligne ferroviaire Pornic- Sainte Pazanne- Nantes...(b) potentiel ferroviaire Paimboeuf- Sainte Pazanne... !
2020-10-23 14:33:44	1692		RD751	Avis déposé le 21/10/2020 en mairie de Chaumes-en-Retz page 1-07 - no :05	Je m'adresse au département concernant Le projet de l'axe Nantes-Pornic :Actuellement Jeunes installé en exploitation agricole je Voulais vous faire savoir la présence de zone inondables au niveau du lieu dit la Pouzinière en Vue des changement climatique actuel je trouve abérant la construction ou modification de la Route 66 et 67 car n'étant pas circulé (1900 Voitures RD66). Quand on parle de zéro artificialisation des sols je pense qu'il faut s'y tenir.En vue des accidents et de la circulation fréquentes sur l'axe RD 751 Je pense qu'il serait important de Voir des ameliorations sur la traversé de cette axe Routiers.Si on pousse le problème encore plus loin pour qui ou pour quoi faisons-nous cette Route pour que les touristes arrivent encore plus vite sur le côte Mais quand ils seront arrivés sur la côte ils seront au terminus. Au passage ils auront detruis quelques exploitations agricoles.
2020-10-23 14:33:23	2091	h. Déplacements et mobilités alternatives	6. Plusieurs sections / Autres	Non à une transformation en 2x2 voies ! Oui à un renforcement du train et transports collectifs	Pour faire ce trajet très regulierement en temps que résidant, un elargissement généralisé n'apportera que plus de trafic ( et de saturation à moyen terme), et désastre environnemental. Cela me semble etre un projet du 20ème siècle, et pas du tout du 21ème.La Très grande majorité des vehicules croisés ne contiennent qu'UN seul passager. En revanche l'amenagement territorial devrait prendre en compte encore davantage les transports collectifs (multiplication des trains, des P+R, des bus) et collaboratifs.
2020-10-23 14:30:19	1692		RD751	Avis déposé le 21/10/2020 en mairie de Chaumes-en-Retz - page : 1-06 - no :04	Nous ne voyons pas l'utilité du dedoublement du contournement de Chéméré. Nous sommes déjà importunés par le bruit actuel car nous avons aucune protection. Le Merlon actuel protège notre voisin mais pas nous. Nous demandons, si ce projet aboutit, une protection phonique devant notre domicile en prolongement du Merlon actuel.Sincèrement, le trafic actuel n'est important mais tolérable (Pas de bouchons) que le dimanche soir par période de beau temps donc très peu.Nous pensons qu'il y a d'autres besoins ailleurs (Port ST Père) pour désengorger les 2 axes Nantes Pornic et Nantes Noirmoutier La 2x2 voies n'apportera pas de solutions.
2020-10-23 14:28:53	1692		RD751	Avis déposé le 20/10/2020 le en mairie de Chaumes-en-Retz – page : 1-05 - no :03	Favorable pour la 2x2 voies.Contre le tracé n°2 (Divise la ferme en 2 parties) Trop d'emprise agricole

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-10-23 14:28:39	1719	a. Modalités de concertation et suite de la concertation	RD751	Peut-on attribuer une quelconque confiance à l'objectivité de cette consultation ?	L'objectif déclaré de cette consultation est de "Recueillir vos avis sur le projet d'aménager l'axe Nantes-Pornic à 4 voies et décider des suites à donner". Elle est organisée par "la Direction infrastructures du Département de Loire-Atlantique". Cette fuite en avant routière est dépassée car :(i) ne prend pas en compte le développement durable, (ii) ne considère pas les problèmes d'accès à d'autres zones, (iii) ne résout aucun problème car des améliorations localisées provoqueront des aggravations ailleurs, (iv) crée d'autres problèmes pour les circulations secondaires... Dans ces conditions, pouvons nous espérer que les avis critiquant ce projet soient pris en considération par leur initiateur ! Cette fuite en avant routière est la raison d'être de cette Direction du Département !!! Il est d'ailleurs permis de s'interroger sur le fait que seule la destination de Pornic soit maintenant considérée alors que celle de Saint-Brévin avait été antérieurement fait l'objet de la construction de 2x2 voies de 11 kilomètres, que celle de Sainte Pazanne et Noirmoutier n'est pas évoquée. Les avis recommandant l'amélioration des solutions alternatives dont les transports par rail ne sont pas du ressort de cette direction, pas plus que les transports routiers en direction de Noirmoutier ne sont du ressort du Département - mais de la Région ! Nous demandons, à cette époque de remise en question du tout voiture et de la vitesse sur la route, du développement des solutions alternatives, du développement du télétravail... que tous ces éléments soient pris en compte dans une réflexion réévaluée sur les priorités de développement des infrastructures au niveau de la Région.
2020-10-23 10:01:34	2089	h. Déplacements et mobilités alternatives	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Investir le budget dans le train !	Je trouverais tellement plus logique de développer l'offre de train entre Nantes et Pornic, d'investir dans la communication autour de tous les moyens qui permettent de rejoindre la côte... Les développer. Plutôt que de développer un axe routier, pour gagner quelques minutes, épargner 28 (!) habitations, pour plus de 30 M€ ?! Si le principal point noir c'est la sécurité, je pense qu'il y a d'autres solutions qu'un nouveau tracé routier.
2020-10-22 17:04:45	2087	b. Options d'aménagement de la route départementale	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Projet 2x2 voies nantes/pornic	Sur la partie contournement de port st père ou s'ajoute pour partie (environ 50%) l'embranchement Nantes /Noirmoutier via ste Pazanne et Bourgneuf 1) pour le problème de Port st Père et ou de ste Pazanne pourquoi pas cesser de flécher "Noirmoutier" sur cet axe au départ de Nantes et au retour de Noirmoutier cesser d'indiquer Nantes par Bourgneuf. peut être déjà avec un peu de temps cela réduirait sensiblement l'engorgement au niveau de Port st Père, en prenant cette mesure simple rapide et peu coûteuse. 2) d'autre part pour utiliser cet axe Nantes/Pornic fréquemment j'ai constaté une forte surcharge de circulation principalement en été jillet / aout mais je pense que de coûteux travaux ne résoudre que partiellement problème des bouchons Cette futur 2x2 voies provoquera encore plus de bouchons à l'entrée de Pornic d'une part et d'autre part à l'entrée de Nantes (pont de chevireuil) au retour; en effet il semble peu probable, vu la configuration des lieux (entrée de Pornic et Nantes) qu'une amélioration puisse être envisagée ! 3) Donc pourquoi engager, suivant la formule présidentielle "un pognon de dingue" pour simplement déplacer un problème ! d'autant que s'en rajoute un autre pour la déserte des lieux dits de chaque coté de l'axe ou un grand nombre d'agriculteurs exercent leur métier. Conclusion : je suis pour une amélioration (a faible coût) du contournement de P S P mais pas pour une 2x2 voies sur tout l'axe Nantes/Pornic D.DELASSUS Habitant de PORT ST PERE
2020-10-22 14:46:40	1692		RD751	Avis déposé le 30/09/2020 en mairie de Chaumes-en-Retz – page : 1-03 - no : 01	Je suis propriétaire des Epinards, je suis impactée quel que soit le tracé choisi. Mon bien perd de la valeur et notre confort de vie (bruit, sortie sur RD75i, ...) est lourdement impacté. Et mon travail aussi car mes employeurs viennent à mon domicile. Qu'est ce qui peut être envisagé pour cela (mur de terre ?). Merci de me tenir informée. J'habite aux Epinards depuis 1994 et je souhaite conserver mon bien pour moi et mes enfants. Je viens de racheter la part à mon ex mari, j'ai un emprunt jusqu'en 2045. Nous sommes 3 familles à y habiter et c'est un lieu magique. J'opte pour le tracé mauve à condition que le tracé ne passe pas sur ma propriété. Le 02/10/2020.
2020-10-22 14:31:55	2086	j. Plusieurs catégories / Autres	RD751	Destruction d'habitations et voies à 90 km	Quel est l'intérêt de détruire des maisons, pour certaines centaines ? Diviser une commune ? Tout ça pour une 4 voies qui de toute façon sera limitée à 90 km au lieu de 80 km actuellement (même s'il existe des portions à 70 km) ! Doubler là où les terrains ont été prévus mais pas sur cette portion... A bon entendeur !
2020-10-22 11:35:38	1878	c. Cadre de vie (bruit, santé, pollution,...)	2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	Inadmissible, incompréhensible !	Alors que le projet de référence contournait Port-Saint-Père, ce qui permettait d'atténuer les nuisances de la RD 751 et l'effet de coupure du bourg, on nous présente aujourd'hui deux variantes qui passent en plein dans l'agglomération !!! Quel mépris pour la population de Port-Saint-Père ! Comment le Département peut prétendre "améliorer le cadre de vie des habitants" et présenter de tels projets ?
2020-10-22 09:04:12	2082	b. Options d'aménagement de la route départementale	RD751	Sortie pour rejoindre le périphérique dans le sens Pornic-Nantes	Bonjour, Je suis surprise de voir des travaux sur l'axe Pornic-Nantes qui excluent la portion où il y a le plus de bouchons tous les jours ! Il y a de grosses difficultés à circuler au niveau de la sortie qui mène au périphérique/pont de Chevireuil dans le sens Pornic-Nantes tous les matins en semaine. Les bouchons sont sur plusieurs kilomètres. Pourquoi ne pas envisager des travaux sur cette portion ? Marie
2020-10-21 23:29:00	1887		RD751	Vers de nouvelles mobilités	Ce projet d'infrastructure routières Pornic/Nantes interpelle à l'heure de la transition écologique. Envisager d'autres moyens de se déplacer est donc nécessaire dans le contexte planétaire actuel. Alors au niveau local, il est peut-être possible, de réouvrir des lignes de chemin fer abandonnées, de créer des lignes d'autocar avec axe prioritaire aux voitures particulières sur la chaussée. Cela permettrait d'inciter à prendre les transports en commun, pour plus de rapidité, moins de pollution, moins de consommation de carburant... Un nouvel encouragement au covoiturage est également à envisager.
2020-10-21 23:17:45	1887		RD751	Du long terme pour la préservation de la biodiversité	Il est urgent d'appliquer une politique de transition écologique, pour faire face au réchauffement climatique, à la disparition de nombreuses espèces végétales, animales, à l'épuisement des ressources minières, à la pollution de l'eau ... La réalisation du projet de 4 voies Pornic/Nantes face à ce verdict est un non sens. Ce projet s'il se réalise, répond à des besoins de court terme et ne prend pas en compte, ce que nous laissons comme moyens de vivre aux générations futures.

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-10-21 23:03:30	1887		RD751	Agriculture, élevage	Sans agriculture, élevage, l'humain ne peut pas assurer ses besoins primaire, notamment se nourrir. De ce fait, l'artificialisation des sols agricoles est un non sens. Les infrastructures routières contribuent à ce non sens. On pourrait se dire, mais ce n'est que quelques hectares détruits au niveau local ! Sauf que c'est "la même chanson", sur tout le territoire, voir toute la planète. L'humain détruit ce qui lui permet de se nourrir. Une vision à long terme est nécessaire, afin de permettre la vie aux générations futures. De plus, comment peut-on continuer à supprimer l'outil de travail de nos paysans ? La préservation des espaces agricoles, des espaces naturels est nécessaire, pour faire face aux défis planétaires auxquels nous sommes confrontés, notamment à cause du réchauffement climatique.
2020-10-21 22:49:34	2079	d. Desserte locale	4. Déviation de Chaumes-en-Retz	Transport multimodal pour Chaumes-en-Retz	L'axe routier accueille un réseau de transport en commun. Vu l'évolution sociale du secteur, ce moyen de transport collectif devrait se développer. La commune accueille aussi de nombreux covoitureurs, cyclistes, randonneurs, ... aux abords de l'axe routier objet du projet. Comment est intégrée ces nombreux moyens de déplacements dans le projet ? Une opportunité pour la création d'une/des aire/s dédiées aux arrêts de car/aire de covoiturage/parking vélos ont-elles été proposées ? Les usages actuels de loisirs et déplacements seront-ils préservés ? Développés ? Profitons de ce projet pour intégrer des solutions innovantes de transport multimodal.
2020-10-21 22:48:25	1887		RD751	Options aménagement de voies	Sur différents tronçons de la route Pornic Nantes, on constate une réserve de terrains de part et d'autre de la route, entre les merlons. Les infrastructures routières sont certes nécessaires, mais leur multiplicité n'est pas la solution dans le cadre de la transition écologique, pour tenter de faire face au réchauffement climatique. Ne serait-il pas suffisant de créer simplement de nouvelles zones de dépassement, c'est à dire de passer à 3 voies à d'autres endroits que ceux existants, pour pouvoir doubler les véhicules lents ? On constate aussi que plus on tente de désengorger, en créant de nouvelles routes, plus on encourage le flux routier. Les nouvelles capacités routières sont très vite embouteillées, car l'infrastructure routière finit systématiquement par attirer un nombre de véhicules supérieurs à ce qui avait été prévu. C'est ce qu'on appelle le trafic induits.
2020-10-21 22:35:57	2079	c. Cadre de vie (bruit, santé, pollution,...)	4. Déviation de Chaumes-en-Retz	Bruit : y a t'il des mesures ?	Dans la synthèse en ligne est indiqué : "atténuation des niveaux de bruit prévisibles à long terme". L'atténuation mentionnée doit être précisée :- la nuisance sonore routière sera atténuée uniquement en fonction des prévisions d'émission sonores calculées donc théoriques ? - des mesures de la nuisance actuelle sont-elles réalisées (les précédentes mesures diffusées ont plus de 15 ans). PEUT ON PROFITER DU PROJET POUR AMÉLIORER LA QUALITÉ SONORE DU CADRE DE VIE - secteur bourg Chéméré- IMPACTÉ PAR LE TRANSPORT ROUTIER ? ? ?
2020-10-21 22:35:33	1887		RD751	Cadre de vie / Environnement	Certes les infrastructures routières sont nécessaires, mais leur multiplicité ne fait qu'encourager les déplacements routiers individuels dont les flux sont de plus en plus importants. Ces flux sont énergivores en carburant notamment et entraînent une pollution aérienne, une pollution lumineuse, du bruit... Les infrastructures routières défigurent le paysage. Notre Pays de Retz est attractif. Mais quand sera t'il lorsque que la plupart des sols seront artificialisés et que notre situation locale aura perdu de son charme ? Il serait peut-être intéressant de travailler davantage sur une politique de transport en commun : lignes de bus, réouverture de lignes de train, zones de covoiturage...
2020-10-21 22:03:57	1876	j. Plusieurs catégories / Autres	5. Chaumes-en-Retz <> Pornic	Comment faire le choix du scénario du tronçon Chaumes-en-Retz – Pornic ?	La synthèse de mon avis complémentaire est la suivante Pour la section Une cartographie avec répartition des trafics sur les RD751, RD 97, RD66, RD67, RD213, RD13 et réseau local au niveau des points d'échanges selon les variantes aurait été souhaitable pour voir l'impact du point de raccordement de chaque variante sur le réseau. Ces variantes devraient être testées avec une mise à 2x2 voies des RD213 et RD13 entre Pornic et Villeneuve-en-Retz » pour éclairer sur le choix du tronçon Chaumes-en-Retz – Pornic. Mon avis complémentaire est en pièce jointe.
2020-10-21 21:48:17	2077	j. Plusieurs catégories / Autres	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Et après, que deviendra le pays de Retz	Faire une 2x2 voie c'est améliorer les échanges Nantes Pornic dans les deux sens. Cela va gêner indéniablement, une augmentation du trafic routier, une hausse du coup de l'immobilier, peut-être l'installation de nouvelles entreprises, et également accroître le nombre de touristes aux différentes périodes estivales. De ce fait, le calme, la quiétude, le charme du pays de Retz risque d'en prendre un grand coup. La ville de Pornic est déjà saturé en été. Quelles solutions ont été envisagées pour améliorer les places de parking ? Des parkings extérieurs avec navettes ? La saturation des plages, etc. La 2x2 voie n'est pas un risque qu'une opportunité... Augmenter les liaisons par le train aurait peut-être plus de sens.
2020-10-21 19:36:08	2074	b. Options d'aménagement de la route départementale	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Pour un projet 2x2	Bonjour, en ce qui me concerne je suis pour le projet d'une quarte voies. La liaison ter n est pas suffisante et les familles avec enfant continueront de prendre leur véhicules pour venir à pornic. Pour travailler sur Nantes je peux vous dire que j en serais vraiment satisfait lorsque le matin il y a beaucoup de circulation sans compter les poids lourd et autre tracteur.
2020-10-21 18:32:23	2068	f. Sécurité	RD751	RÊVE ou enfin RÉALITÉ	Depuis plus de 35 ans on entend parler de cette 2x2 voies Nantes-Pornic. Depuis que la limitation à 80 à l'heure a été mise en place", je pense que cette route est encore plus dangereuse. Lorsqu'une voiture roule à petite allure, je vois souvent des automobilistes franchir la ligne blanche! Je pense que cela devient très urgent et qu'il ne faut plus attendre, encore plus de 30 ans pour sauver des vies. UNE SEULE VIE NE VAUT ELLE PAS PLUS QUE 25 KMS DE BITUME AUX YEUX DE NOS DECIDEURS QUI DEPUIS 35 ANS REFLECHISSENT. QUE S'EST IL PASSE EN VENDEE??? Certes le radar et l'encaissement de l' amende demeure une politique plus facile à mettre en place que la prévention et la sécurisation du réseau routier !
2020-10-21 16:51:39	2072	h. Déplacements et mobilités alternatives	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Interrogation sur la pertinence du projet au vu de la saturation des accès routiers vers nantes, du coût et du contexte climatique	A quoi bon une 4 voies qui crée du trafic automobile et accentue encore les difficultés de circulation autour de la Métropole nantaise ? Ce projet me laisse dubitatif ! Ne serait-il pas plus pertinent d'investir dans le train et d'améliorer la desserte Pornic Nantes ?

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-10-21 16:21:12	2071	j. Plusieurs catégories / Autres	2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	Commune sacrifiée, vies brisées... pour un projet qui n'est plus dans l'air du temps...	Sacrifice de la commune de Port St Père, la seule dans ce projet qui ne bénéficiera pas d'un contournement ! Commune qui sera défigurée puisque « coupée en 2 » et qui perdra de son identité avec la perte du patrimoine emblématique du Moulin de Beauvet du XVII siècle et d'une maison bourgeoise du XIX siècle. Vies brisées (tant personnelles que professionnelles) pour les occupants des habitats qui seraient sacrifiés sur l'autel de RD751... des morts sociales contre d'éventuels morts par accidents pour comportement irresponsable de conducteurs le plus souvent ! Utilité de la mise en 2x2 voies de la RD751 ?... surchargée artificiellement par le trafic poids lourds (absence de la 1/2 déviation Est de Vue) et par le trafic vers St Brévin (orienté par nouveaux panneaux indicateurs en 2020 à l'embranchement des RD723 et RD751). Sur tout ou partie de son parcours ? Quid de Noirmoutier ou St Brévin ... qui à terme sont susceptibles de demander aussi des 2x2 voies ? Pourquoi pas une totale refonte du projet de desserte de la Côte ?... pour détails, voir dossier complet en PJ
2020-10-21 14:22:25	2070		1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Soyons cohérent, ne finançons pas cette infrastructure	Alors que le changement climatique menace clairement notre territoire littoral, l'urgence est-elle vraiment d'agrandir les routes? 1/Un investissement peu utile : Cela fait cinquante ans que nous savons qu'agrandir les voiries ne résout pas les problèmes de circulations ( <a href="https://fr.wikipedia.org/wiki/Paradoxe_de_Braess">https://fr.wikipedia.org/wiki/Paradoxe_de_Braess</a> ), mais nous finançons des infrastructures que nous n'avons plus les moyens d'entretenir ( <a href="https://www.senat.fr/rap/r16-458/r16-458.html">https://www.senat.fr/rap/r16-458/r16-458.html</a> ). Agrandir les voies ne fera que faciliter l'usage de la voiture, encourager l'urbanisation des villes dorts et augmenter à terme la congestion à destination : alors que les centres urbains se ferment au voiture, l'augmentation souhaitée du trafic périurbain va aggraver les embouteillages existants. 2/ Une incohérence avec les investissements publics : Pour désengorger, il faut au contraire augmenter la durée des trajets autosolistes, et réduire le temps de trajet des bus et surtout de la ligne de train existant : ce n'est pas dans les compétences du Conseil Départemental, mais ces millions d'euros pourraient être investit dans un projet cohérent avec la région pour développer le fonctionnement du transport ferroviaire. En plus d'être incohérent avec les politiques engagées depuis des décennies par les métropoles, ce projet va à l'encontre de la politique régionale de soutien au TER. Le Conseil Départemental ne doit pas fonctionner en vase clos! 3/ Manque de cohérence des politiques climatiques : enfin, ces aménagements vont à l'encontre des politiques validées par le CR et les services de l'état dans le SRCAE puis le SRADDET, c'est à dire une diminution des émissions de gaz à effet de serre et la diminution de la part de la voiture. De tels aménagements rendent ces engagements inopérants. Enfin, de nombreuses collectivités de Loire Atlantique se sont engagées dans des PCAET (Plan Climat Air Energie Territoriaux) pour aller réellement dans le sens de la transition. Là encore, le Conseil Départemental fait fi des engagements des acteurs locaux, des parties prenantes et des citoyens. Pour toutes ces raisons, cet investissement ne doit pas se réaliser et doit être réorienté dans des alternatives (réelles).
2020-10-21 12:10:13	1692		RD751	Le 4/10/20, lors du stand mobile à Pornic page 1-10 n° 08	Bonjour, Postulat : ex Nantais, à Pornic depuis le 1er septembre mon travail à Nantes (présentiel moyen 60j/an, le reste usine Sautron). Je travaille dans le BTP (plutôt second œuvre). Je suis venu à Pornic pour y RESTER y vivre océan, 15 000 habitants, tranquillité, beauté & préservation des lieux (pour ballade/ contempler...). A la suite d'une suspension de 4 mois de permis, j'ai envisagé tous les moyens de transport Bus, Train, Blablacar, stop et à pied aussi. Je trouve qu'actuellement les dessertes Nantes Pornic (route ; tpt en commun...) sont SUFFISANTES (question d'info & d'organisation) Pour se rendre Nord Nantes, aussi les Ferry Bac, & aussi « à côté » y a que le covoiturage. Quand on voit à l'est de la route bleue la nature : c'est plutôt agréable à voir !!! Donc un grand NON pour encore des travaux (ce budget serai mieux employé (à mon sens) ailleurs - ? - ? - ? NB : départ de Nantes, à cause pollutionssss (visuelles, sonores, sociétales...)
2020-10-21 12:08:46	1692		RD751	Le 4/10/2020, lors du stand mobile à Pornic page 1-09 n° 07	Je suis pour la route à 4 voies. je suis nouvelle dans la région et surprise de voir que cet axe important est toujours à 2 voies. Je viens d'une région où la N12 à été mise à quatre voies d'où moins d'embouteillages, moins d'accidents, du coup je suis plus tentée d'aller sur St Nazaire que sur Nantes.
2020-10-21 12:07:29	1692		RD751	Le 4/10/2020, lors du stand mobile à Pornic page 1-08 n° 06	Je suis pour la 4 voies entre Nantes et Pornic (60 ans d'attente !) maintenant le jour ou la decision sera prise je ne serais plus de ce monde... Personnellement vous faite trainer les choses (par cette consultation) bon courage aux Pornicais....
2020-10-21 12:05:57	1692		RD751	Le 4/10/2020, lors du stand mobile à Pornic page 1-07 n° 05	Cela fait 50 ans que nous attendons la 4 voies et nous sommes encore en consultation et il faut encore attendre .....
2020-10-21 12:04:30	1692		RD751	Le 4/10/2020, lors du stand mobile à Pornic page 1-06 n° 04	Je suis totalement contre ce projet du siècle dernier. Plus on va créer de l'aménagement pour l'automobile et plus il y aura de la circulation. Il vaudrait mieux faire des transports en communs gratuits + de bus et + de trains pour inciter les gens à se déplacer autrement qu'avec la voiture individuelle.
2020-10-21 12:02:42	1692		RD751	Le 4/10/2020, lors du stand mobile à Pornic page 1-05 n° 03	Emmenagement des portions prêtes en 2 fois. 2 voies immédiat.
2020-10-21 11:59:42	1692		RD751	Le 4/10/2020 lors du stand mobile à Pornic page 1-04 n° 02	Intensité du trafic, à l'année, sans parler des pointes le soir et week-end, qui necessite la 4 voies. Il existe déjà des emprises et ponts, il reste peu à prendre sur les terres.
2020-10-21 11:58:18	1692		RD751	Le 30/09/2020, lors du stand mobile à Port-Saint-Père page 1-03 n° 01	Je suis d'accord, il faut la faire absolument car il y a eu beaucoup d'accidents, de morts. Il y a un trafic infernal le samedi et le dimanche. (pris sous la dictée devant le bureau de tabac de Port St Père).

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-10-21 11:55:55	1692		RD751	Le 08/10/2020 à Port-Saint-Père page 1-05 n° 03	Je pense que les 4 voies sont indispensables entre Nantes et Pornic sur le trafic automobile. Je suis pour la variante de référence car elle est beaucoup plus fonctionnelle, s'éloigne de port st père et évite que le village soit coupée en 2 et a une meilleure desserte pour ste Pazanne/ Noirmoutier.Le problème évidemment c'est pour les zones humide mais comme c'est compensé par un facteur de 2, ça sera encore mieux pour l'environnement finalement et ces zones humides sont déjà impactées par des cultures existantes. L'avantage également par la variante de référence c'est qu'on ne touche pas aux batis actuels et une amélioration au niveau sonore des habitations de port st père.La variante de référence est la moins mauvaise solution à mon avis. Les 2 autres solutions sont bien pires et des variantes de compensation.Il fait penser aux longs termes, elle restera à jamais cette 4 voies Nantes Pornic donc autant bien faire les choses.
2020-10-21 11:53:23	1692		RD751	Le 30/09/2020 à Port-Saint-Père page 4 n° 002	Je suis pour la variante 1 ou 2. Je ne suis pas directement impacté par ce projet mais je pense que la variante 1 est mieux adaptée pour la desserte des habitations Environnantes.
2020-10-21 11:46:25	1692		RD751	Le 30/09/2020 à Port- Saint-Père page 1-03 n° 001	Je souhaite aucunes route 4 voie, mais n'ayant pas le choix il y aura une préférence pour la variante de référence plus proche de Ste pazanne car il y a sufisament de champs pour cette 4 voie. (il peut avoir des aménagements de terres). Je conteste l'autre variante qui reste sur la D751. Car elle sera très proche des habitations et voir des maisons qui n'existerons plus où allons nous, nous avons pas acheter notre maison voilà 24 ans pour être embetté par l'enorme bruit d'une 4 voie. De plus le bourg sera complètement divisé. Les personnes âgées du bourg pour allé au pôle santé ne sera pas facile.
2020-10-21 11:44:48	1692		RD751	Le (date non renseignée) à La Bernerie-en-Retz page 1-3 : n°01	Retraités habitants Bouguenais sommes habitués à venir deux fois par semaine à La Bernerie-en-Retz. Les Moutiers.La RD 751 était plus accidentogènes avant la mise à 80km/h et les 3 bandes blanches séparatrices. Elle était aussi très punitive : 3 radars sur 20km alors que sur le Nord (Nantes- La Baule) il n'y a que 2 radars pour 100km. Oui, il y a besoin d'une amélioration de cette route sur laquelle les bouchons s'accumulent. Que dire aussi de la D66 très mal entretenue (trous sur le dernier km avant D751). Nous souhaitons vivement que cette route soit portée à 2x2 voies et approuvons toutes propositions allant dans ce sens.
2020-10-21 10:03:45	2067	h. Déplacements et mobilités alternatives	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	D'autres alternatives ?	Bonjour,A l'heure ou la voiture est remise en question à l'échelle globale, ne devrait-on pas se poser la question d'autres alternatives ?Habitant de Saint-Jean de Boiseau et travaillant sur Nantes, je regrette une offre de mobilité très limitée et contraignante.Ainsi, l'alternative de tram-train apparait séduisante et pourrait permettre un développement durable et efficient du Pays de Retz. Cette solution est peu mise en valeur dans le cadre de la consultation.Bien à vous.
2020-10-20 18:19:52	2064	h. Déplacements et mobilités alternatives	RD751	Assurer la continuité des petites routes transversales	Tous ces grands axes routiers entravent les déplacements de voisinage et d'exploitation des riverains par la fermeture de petites routes qui traversent ces axes principaux. Exemples, les voies du Douet et de La Piorgère, liaison rue du moulin-rue de la case aux renards... Car les piétons ne peuvent se permettre des détours de plusieurs km comme peuvent le faire les engins motorisés pour rejoindre un échangeur souvent dangereux pour eux.On parle beaucoup de déplacements doux ! Conservons ce qui existe déjà en incluant dans ces futurs travaux, la continuité de toutes ces petites routes par la construction de petits tunnels, l'intégration de buses voire des passerelles.Ces ouvrages à cout minimal, devraient assurer le passage des piétons, cyclistes, animaux d'élevage, faune sauvage.Ce serait un impact positif pour les déplacements doux , l'écologie et même le tourisme!et compenseraient un peu les nuisances causées par cet axe routier.
2020-10-20 18:12:56	1967	f. Sécurité	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Tres favorable à la 4 voies Pornic Nantes	J'habite Pornic, je fréquente la route Pornic Nantes et retour régulièrement et peut donc en parler en connaissance de cause : ---- ROUTE TRES FREQUENTEE, gros volume de trafic --Cette route est un axe vital très fréquenté toute la journée et en toutes périodes. Il est important de souligner que ce n'est pas uniquement une route touristique pour se rendre sur la côte. Pour l'avoir pratiquée le matin entre 6h et 8 h , je sais par expérience que le flot de véhicules et camions de tous calibres est continu dans les DEUX SENS ! il serait intéressant d'évaluer le volume de ce trafic aux différents points de la route .---ROUTE DANGEREUSE , pourquoi ?conduire sur une deux voies avec les phares de véhicules en face , et/ou par temps de pluie est très dangereux. Et quand il fait jour, nous avons le soleil dans les yeux le matin dans le sens Pornic Nantes et le soir au retour. Il faut savoir aussi que cette route est très fréquentée par des camions de gros calibres, les camions des deux carrières voisines, camions qui font l'aller-retour non stop toute la journée et dès 6h du matin !!! et même les tracteurs qui ralentissent considérablement le trafic . Difficile à doubler sur une 2 voies très fréquentée.-- CONDUCTEURS IRRESPECTUEUX DES REGLES DE CONDUITEEnfin, attention aux impatientes qui doublent sans respect pour la ligne double. -- CAREFOURS DANGEREUX Nombreuses sorties des routes annexes dont les tracteurs et camions des carrières entres autres.Il faut avoir les yeux partout quand on conduit sur cette route !C'est fatigant et usant et donc cela accroît le risque d'accident.- DELAIS IMPREVISIBLES Inutile également de signaler les longs délais imprévisibles, le trajet Pornic Nantes pouvant se faire entre 40mn et 2 h selon le trafic.- D'AUCUNS DIRONT QU'IL SUFFIT DE PRENDRE LE TRAIN ...dans l'état actuel, il suffit de consulter les horaires des trains pour constater que ce n'est pas possible. et peut être revoir les tarifs comparés aux cars (double a minima)Et , encore faudrait il qu'il y ait un guichet à al gare de Pornic ....et que l'on ne nous supprime pas la gare ....Les deux pourraient être compatibles et complémentaires comme les trains de plage pour les week ends. Il faut travailler dans ce sens ensemble .
2020-10-20 14:57:05	2058	c. Cadre de vie (bruit, santé, pollution,...)	2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	Non à la 2x2 voies	C'est une utopie ,que de croire que les nouvelles versions V1 et V2 vont régler tout les problèmes de sécurité routière.Croyez-vous sérieusement que ce tronçon de 2x2 voies sera magique ?Je ne pense pas que vous soyez à ce point crédules.Cela ne changera malheureusement pas l'irresponsabilité et l'inconscience de certains conducteurs.Vous ne ferez que... déplacer le problème et pour en arriver là , vous êtes prêts à ruiner la commune de Port St Père et à anéantir la vie de très nombreux habitants.Il y a des gens sur la commune qui ont de très bonnes idées ,pour peu que vous vous donniez la peine de les écouter (pas juste les entendre)
2020-10-20 13:39:52	1971	h. Déplacements et mobilités alternatives	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	La r oute, c'est bien mais ...Et le rail ?	Les budgets Route et Rail devraient au minimum être équilibrés. On en est loin. Moderniser la ligne de chemin de fer Nantes- Pornic ne serait pas du luxe et apporterait de bien meilleurs services de façon durable.Une ligne adaptée permettrait d'augmenter les fréquences du TER et d'amener le TGV jusqu'à Pornic...

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-10-19 19:09:59	1799	j. Plusieurs catégories / Autres	RD751	Sécurité et Développement tout en préservant notre Territoire	Ce doublement de voies semble inévitable pour permettre le développement du Pays de Retz (économique, touristique, démographique), et rendre plus attractif et accessible un territoire souvent laissé-pour-compte en rapport au Nord Loire. Se rendre sur la cote en toute sécurité pour profiter des attraits touristiques de notre région, ou avoir accès à son lieu de travail plus facilement (dans les 2 sens de circulation) devient une priorité pour notre secteur géographique. Mais cela ne doit pas se faire au détriment des communes situées sur cet axe et de leurs habitants ! Résident à Port-St- Père, je ne comprends pas les projets d'élargissement de la voie actuelle impactant directement les riverains risquant de perdre leur habitation ou de subir d'énormes nuisances , au lieu du projet, qui nous a depuis longtemps été présenté, de contournement du bourg, redonnant ainsi une homogénéité à notre commune. De plus, apporter la sécurité dans notre bourg me semble tout aussi important que de le réclamer sur la route de Pornic. Pourquoi faire de nos petites rues de bourg des dessertes alors qu'à ce jour leur fréquentation ne se fait que par les riverains , ce qui rend nos quartiers et lotissements beaucoup plus surs pour nous-mêmes et nos enfants.
2020-10-19 18:45:30	2053	b. Options d'aménagement de la route départementale	RD751	Aménagement global	Je suis favorable au passage à 2x2 voies sur tout l'axe Nantes Pornic compte tenu de la dangerosité de la route actuelle.
2020-10-19 18:32:05	1719	j. Plusieurs catégories / Autres	RD751	Non à la 2x2 voies ; oui aux alternatives !	Nous partageons totalement cet avis : Par ce projet, il n'y a aucune alternative à la voiture, au mépris des problématiques environnementales. Il est temps de proposer autre chose aux habitants des villes et des campagnes. Ce projet de route rapide sera source de plus de nuisances (bétonisation, bruit, pollution, destruction d'habitations, de milieux naturels et agricoles, de la faune sauvage) et ne résoudra pas les problèmes de bouchons qui seront reportés ailleurs (littoral, accès aux plages, retour en ville, passage de ponts...). Les pouvoirs publics devraient nous proposer d'autres alternatives à étudier : pistes cyclables, réaménagement ferroviaire (passage en double voie ce qui permettrait une augmentation des trains, wagon-vélo, tarification réduite etc...). Les millions dédiés à ce projet de route pourrait être utilisés pour des alternatives ambitieuses et judicieuses pour un développement durable.
2020-10-19 16:35:50	2052	h. Déplacements et mobilités alternatives	RD751	Non à toutes les versions 4 voies; oui aux alternatives !	Par ce projet, il n'y a aucune alternative à la voiture, au mépris des problématiques environnementales. Il est temps de proposer autre chose aux habitants des villes et des campagnes. Ce projet de route rapide sera source de plus de nuisances (bétonisation, bruit, pollution, destruction d'habitations, de milieux naturels et agricoles, de la faune sauvage) et ne résoudra pas les problèmes de bouchons qui seront reportés ailleurs (littoral, accès aux plages, retour en ville, passage de ponts...). Les pouvoirs publics devraient nous proposer d'autres alternatives à étudier : pistes cyclables, réaménagement ferroviaire (passage en double voie ce qui permettrait une augmentation des trains, wagon-vélo, tarification réduite etc...). Les millions dédiés à ce projet de route pourrait être utilisés pour des alternatives ambitieuses et judicieuses pour un développement durable.
2020-10-19 14:57:47	2028	d. Desserte locale	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Création de bouchons	Un constat a émergé au cours du temps : plus vous créez de voies de circulation, plus les problèmes s'accumulent en certains points, et plus vous créez d'embouteillage. Un exemple : les 2X8 voies californiennes qui n'ont jamais réduit les temps de parcours, ni empêché les bouchons. Que va-t-il se passer? Dans un sens comme dans l'autre, cette 2X2 voies va précipiter le même nombre (s'il ne s'accroît pas) de voitures sur ses extrémités : l'entrée de Pornic à 50km/h sur une voie, l'entrée de Nantes sur l'accès au périphérique (lui-même saturé), l'entrée de Rezé et de sa zone commerciale, l'entrée sur Nantes et le carrefour de Pirmil! Pour l'utilisateur normal (qui respecte les vitesses, et ne passe pas son temps à vouloir dépasser les autres) les gains sur le parcours principal seront largement mangés par les encombrements aux extrémités.
2020-10-19 12:31:38	1851	a. Modalités de concertation et suite de la concertation	RD751	Ecouter ou Entendre, telle est la question?	On nous avait dit de donner notre avis sur le déroulé de la participation! Alors voilà, on nous avait promis lors de la réunion du 29/09, que les réunions individuelles nous permettraient de présenter nos situations personnelles et de poser nos questions. Sauf qu'en réalité, on se retrouve dans une salle avec les 2 garants, 2 personnes du département et les gens qui viennent échanger- Résultat: 8 personnes dans une petite salle = bruit de fond important et pour le coté individuel, on a vu mieux! On se retrouve face à quelqu'un du département qui ne cache pas sa volonté de voir V1 ou V2 réalisée (et la version de référence oubliée), alors que vous venez de lui dire que ça va détruire votre foyer! Un peu d'empathie et de considération ne seraient vraiment pas de trop! Car nous expliquer les modalités d'expropriation et d'indemnisation, alors que nous lui listons les risques de V1 et V2 pour la vie et l'économie du bourg de Port-st-père, c'est dès plus déplacé! "Entendu", "Écoute", Douce promesse... Cette fois, rien d'enregistré, ni de tracé, aucune note prise sur nos questions, les problèmes non envisagés par le projet et tout ce que nous avons pu soulever! "Les paroles s'envolent, les écrits restent"! Pour un projet qui aurait dû être proposé en Mai 2020, je trouve scandaleux que le département s'organise si mal pour informer la mairie et la population (affichage des propositions une semaine avant la réunion publique!). Est-ce une volonté d'avoir peu de monde et donc de retour, potentiellement négatif? Je m'interroge. En tout cas l'organisation, la communication par la Département est à revoir sérieusement. Je passe ma vie, à écouter et entendre les plaintes de personnes au quotidien, c'est mon métier, je suis infirmière, serait-ce trop demander de me rendre la pareille pour une fois?!
2020-10-19 11:28:35	2046	j. Plusieurs catégories / Autres	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Il y a mieux à faire	Il y a mieux à faire :- Incompatible avec les objectifs de transition écologique- Attraction de toujours plus de voitures individuelles- Le bouchon de la Bouvre ne fera qu'augmenter- On se rendra compte ensuite qu'il faut doubler le pont de Cheviré- La coupure des territoires traversés sera encore plus forte avec des traversées de la voie qui seront plus espacées, pour les riverains, agriculteurs, cyclistes...- La construction de la voie supplémentaire augmentera l'emprise sur les terres agricoles- L'augmentation de la vitesse augmentera le bruit global généré par la circulation- Encore plus d'habitants seront dépendants de la voiture- Il vaut mieux participer avec la Région à une meilleure desserte par le train en améliorant la desserte actuelle et en remettant en place la voie vers Paimboeuf.- Améliorer avec la Région les dessertes en lignes Aleop

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-10-18 20:11:06	1916	e. Espaces et activités agricoles	2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	Contre le doublement de la RD 751	Devant l'urgence climatique, préservons notre environnement, demandons un avenir moins carboné. Nous avons l'impression que cette consultation est pré-orientée par une seule commune du littoral qui souhaite son développement aux dépens des habitants des communes rurales. En effet, cette consultation ne vise qu'un seul mode de déplacement à savoir la route, étudions les autres moyens de déplacements qui existent comme la voie ferrée, les liaisons douces. Pour la commune de PORT-SAINT-PERE, une simple passerelle au-dessus de la voie existante permettrait d'accéder en sécurité à pied ou en vélo au pôle santé. De plus, il me semble que la commune avait dû procéder, il y a quelques années, à l'expropriation d'une parcelle pour accueillir ce pôle santé en plein centre bourg. Cela aurait été plus pratique pour les familles et les personnes âgées. Quid ! Celui-ci a été construit sur un autre secteur, tout en connaissance de cause pour l'accès de l'autre côté de la RD 751. Le doublement de cette départementale est complètement inopportun avec les impacts que cela va engendrer sur notre territoire. Le doublement de cette route est déjà prévue avec les emprises foncières jusqu'à l'intersection de la RD 758, sur la commune de PORT SAINT PERE cela devrait permettre la fluidité de la circulation, mais pas les bouchons aux deux extrémités de cette RD 751, entrée de NANTES et entrée de pornic. Aucune variante ne peut être acceptée pour la commune de PORT-SAINT-PERE. La dégradation du climat demande des mesures urgentes et ce projet est incohérent et en totale opposition pour le respect de notre environnement. Les deniers publics doivent être utilisés à bon escient, et le prélèvement des terres agricoles doit être stoppé.
2020-10-18 10:41:37	2042	b. Options d'aménagement de la route départementale	RD751	2x2 voies de Chaumes-en-Retz- PORNIC	Depuis plus de 35 ans on entend parler de cette 2x2 voies Nantes-Pornic. Depuis que cela a été mis " impossible de doubler avec une limitation à 80 à l'heure", Cela devient très accidentel si on est derrière un véhicule qui roule à petite allure. Je pense que cela devient très urgent de le faire et il ne faut pas attendre, encore plus de 30 ans pour le faire. La circulation devient de plus en plus danse surtout l'été et les beaux jours. Il y a eu déjà des concertations à ce sujet. Je pense que les contraventions des Radars sur cette route, l'argent devrait être mise sur cet aménagement.
2020-10-18 09:40:33	2040		1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Non favorable au dédoublement	Il serait préférable de trouver des alternatives au transport routier plutôt que financer un projet très long et très coûteux. Utiliser cet argent pour des projets durables: Le transport en commun mériterait d'être renforcé et fluidifié. En effet, je me déplace à Nantes 4 fois par semaine pour le travail. Le car de ligne passe devant chez moi et me dépose à 15 minutes à pied de mon travail mais il lui faut 60 minutes pour faire 35 km et il passe uniquement une fois par heure voire beaucoup moins à certaines heures. Des navettes pourraient être envisagées. Les espaces de coworking pour les salariés dans les communes pour éviter les déplacements Augmentation du trafic ferroviaire ..... J'espère que le département de Loire Atlantique sera innovant dans l'aménagement de son territoire : nombreux sont les partenaires compétents qui peuvent accompagner une transition énergétique durable. Entretien des réseaux, oui, Construire des routes non nécessaires, non.
2020-10-17 15:54:49	2031		1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Un contre-sens historique : sachons inventer une autre manière de vivre nos territoires	Les experts nous le répètent, les 150 citoyens de la convention pour le climat nous le demandent, il est urgent de changer radicalement de mode de pensée. Malgré la volonté (que j'espère sincère) de prendre en compte l'environnement dans le projet, c'est le fondement même du projet qui est incompatible avec le sens de l'histoire. Doubler la capacité d'accueil de voiture, ne créera qu'un appel d'air encore plus important, attirant encore plus de voiture en circulation et encore plus de kilométrage parcouru quotidiennement par de nouveaux habitants. L'effet rebond des projets routiers est documenté : c'est contre-productif ! Par ailleurs, ce projet s'inscrit dans le paradigme d'un nécessaire "développement" infini de nos territoires, alors qu'il serait temps de parler de leur résilience. Construire des infrastructures faisant perdurer un système qui nous mène droit dans le mur n'est pas vraiment un projet que je souhaite pour la Loire Atlantique.
2020-10-17 12:19:24	2028	f. Sécurité	RD751	Pseudo Autoroute gratuite	Une route peut-elle être "accidentogène", c'est-à-dire créer elle-même les accidents? Oui lorsqu'elle est mal entretenue, et donc que les budgets n'anticipent pas des entretiens réguliers. L'exemple de la Vendée est significatif qui fait de la programmation pluriannuelle. Le principe de la "rustine" ne traite pas du problème des affaissements dus aux poids lourds et au surcreusement des fossés. Non : en elle-même, la route ne provoque pas d'accident. Mais que dire du comportement de chacun? Par exemple de cet individu qui, malgré les 3 bandes centrales, dépasse 3 voitures avant un virage sans visibilité? De même, quelle vitesse sera autorisée : 110 comme les 4 voies bretonnes (de plus en plus limitées à 90), 90 comme la "route bleue" 4 voies très accidentogène, ou 80 comme actuellement par "sécurité"?
2020-10-17 10:26:25	2027	b. Options d'aménagement de la route départementale	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Axe pornic nantes	Il existe deux zones de blocage sur cet axe: croisement de la bernerie au port et croisement noirmoutier. En terminant les deux zones déjà entamées et on verra les conséquences sur ces deux ralentissements, sur le trafic et sur l'environnement. Commençons le plus rapidement possible, ces travaux sont les moins coûteux à réaliser et ça évitera de palabrer encore des années.
2020-10-17 08:41:11	1550		RD751	Et l'écologie alors!	A l'heure où nous avons de grandes difficultés à avancer à tout petit pas vers un comportement un peu plus en adéquation avec une présence plus durable de l'homme sur la terre ce projet respire un grand pas en arrière. Alors que les gaz à effet de serre posent de plus en plus de problèmes ce projet de route suggère d'en produire encore un peu plus, d'une part en faisant rouler plus de véhicules et d'autre part dans sa construction. Je suis toujours très étonné d'observer que dans les embouteillages la plupart des voitures sont occupées par une seule personne (1.3 en moyenne je crois). Je propose donc que plutôt que d'étaler du goudron sur des terres agricoles notre argent public s'évertue à proposer des solutions de transport optimisé, par exemple en améliorant l'offre de transport en commun et en incitant au remplissage des véhicules. Sur ce dernier point les outils numériques du moment seront d'une aide précieuse (exemple de blablacar). Je comprends pas qu'on en soit encore à imaginer des solutions comme celle la. Provenant de nos élites c'est assez inquiétant.
2020-10-16 16:29:30	2024	j. Plusieurs catégories / Autres	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Oui à une 2x2 voies nécessaire	Habitant Bouaye. Cela fait des années que ce projet devrait être fait pour éviter des bouchons systématiques lorsque l'on passe de 1 à 2 voies. On élargit l'actuelle route avec un minimum d'impact écologique.

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-10-16 14:07:03	2022	b. Options d'aménagement de la route départementale	RD751	Pseudo sécurité ou lubie pour gagner 5min...?	Bonjour, habitant de port saint père et utilisateur de la d751 depuis plusieurs années, je trouve aberrant de proposer une 2x2 qui viendrait couper un bourg en deux. Privant les habitants de circuler à pieds ou à vélo pour faire leur courses ou aller au médecin par exemple...Pourquoi cette 2x2 ?? Est ce vraiment pour augmenter la sécurité comme ils aiment à le prétendre..? Ou tout simplement pour faire gagner 5min de trajet à ces personnes extérieures de la commune (qui n'auront aucun scrupules à faire raser des bâtiments patrimoniaux, des habitations, des terres agricoles... Etc...) pour aller à la plage...Si vous voulez réellement protéger les usagers comme vous le dites, pas besoin de 2x2 du moins pas sur toute la longueur.La section port saint père /le pont beranger peut très bien rester en 2x1 voie en continuant les aménagement dans le même esprit de ce qui a déjà été fait (rond point, triple ligne blanche.) avec par exemple une glissière centrale.Et garder le principe des voies affectées qui sera mis en place une fois la section bouaye port saint père achevée. Car c'est avec ces voies affectée que nous supprimerons le bouchon pornic Nantes /ste pazanne Nantes (qui n'a lieu qu'à une certaine période de l'année, l'été, le week-end). Retirer le radar en face l'auberge du pays de retz (les personnes roulent à 60/70 de peur d'être flashées) après le radar tout roule, c'est un comble qu'un élément de sécurité rende la circulation plus "dangereuse".
2020-10-16 03:27:07	2016	h. Déplacements et mobilités alternatives	RD751	Pour désengorger le trafic, le pari des transports en communs.	Élevé dans le pays de Retz, j'ai fait une grande partie de ma scolarité et de mes études en faisant des aller-retour entre le domicile familial et Nantes. Dans l'évidence (et l'urgence!) écologique qui est la nôtre, ce dédoublement de voie est déraisonnable, d'autant que des alternatives existent. Petits florilèges pour celles et ceux qui manquent d'imagination :- augmenter le nombre de trains entre le pays de Retz et Nantes. Et aménager une plage d'horaire plus large, le soir notamment.- augmenter le nombre de bus entre le pays de Retz et Nantes.- rendre les transports en communs gratuits, notamment le réseau TAN et STRAN.- Subventionner le co-voiturage, notamment dans les grandes entreprises, subventionner le vélo électrique pour les habitants des villes et villages proches de Nantes.Bien sûr, aucune des ces propositions seules ne peuvent résoudre le problème de l'engorgement de cet axe, mais toutes combinés, elles peuvent fortement y participer!La voiture n'a pas vocation à rester la norme du transport, notre planète ne peut pas se le permettre.
2020-10-15 21:38:53	2015		2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	Ce qui a été fait suffit	Le rond point de la Paterniere qui a été fait est suffisant pour réduire la vitesse et sécuriser la partie port st père/ le pont beranger. D'autres travaux hors de prix sont ils bien utiles ???
2020-10-15 16:27:32	2014	b. Options d'aménagement de la route départementale	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Oui à une 4x4 voies complète mais économe en foncier	Je vais souvent de Nantes à Pornic et je souhaite une 4x4 voies sur la totalité du parcours car une route alternant des sections non-dédoublées et d'autres dédoublées est dangereuse car elle incite à des vitesses excessives sur ces dernières.Mais je partage la position du département de ménager le plus possible les terres agricoles : c'est pourquoi je suis partisan des options les plus proches de la route existante, sauf pour la section 6 (Chaumes en Retz-Pornic) où le scénario 2 est pour moi le meilleur (le scénario 1 ne permet pas la bonne connexion indispensable avec la route bleue).
2020-10-15 11:51:26	1971		RD751	Quel(s) bénéfice(s) prouvés pour la communauté ? Pour un péage ?	Le coût de ce projet est certain. Qu'en est-il des bénéfices pour la communauté ? Ceux-ci sont pour le moins incertains et concernent peut-être une minorité de grands utilisateurs de la route.Dans un tel cas pourquoi ne pas introduire un péage ? Pour mémoire, c'est ce qui a été fait pour le pont de St Nazaire alors qu'il apportait un service très évident.Rien n'est gratuit.
2020-10-15 11:46:36	1971	a. Modalités de concertation et suite de la concertation	RD751	84 millions pour les routes combien pour le rail ?	Informations insuffisantes sur les alternativesPour une parfaite équité et une complète transparence, il serait tout de même nécessaire de connaître le coût de modernisation de la voie ferrée TER pour la rendre plus rapide et plus fréquente (ou faire un tram/train).Quel est donc le coût d'une modernisation de cette voie ferrée en comparaison du coût de construction de cette 4 voies (y compris les portions en voie de réalisation ou déjà réalisées) ?
2020-10-15 10:54:20	2007	f. Sécurité	RD751	Chaumes en Retz/Pornic - Jonction de la Route de Nantes à la route bleue (Secteur du Chaudron de Pornic)-	Bonjour,Empruntant régulièrement à pied et à vélo les 2 ronds points du côté du Chaudron de Pornic, cet axe s'avère être très dangereux du fait que les automobilistes ne respectent pas les limitations de vitesse.En effet, les automobilistes qui veulent récupérer la route bleue et ainsi que ceux qui en sortent oubliés qu'ils sont en ville. Ma femme à d'ailleurs faillie se faire taper par une voiture cet été en empruntant le passage piéton du nouveau rond point (2 voitures qui sortaient de la route bleue se sont rentrer dedans sur le nouveau rond point au niveau du passage piéton). Mon avis serait que l'axe D66 ou bien D67 soit évidemment retenu.En attendant que les travaux soit réalisé, il serait bien de revoir la sécurité sur l'entrée de la ville de Pornic avant qu'un drame se produise.Cordialement.
2020-10-15 09:39:55	2004	j. Plusieurs catégories / Autres	6. Plusieurs sections / Autres	Routes en cours à terminer	Pourquoi pas un doublement de la route Nantes-Pornic ; à vrai dire cela me concerne assez peu, car je j'utilise moins... Mais OUI à condition d'abord de terminer la 4 voies Challans (La Garnache)-La Marne... qui est en souffrance depuis plus de 15 ans, au moins ! Donc avant de lancer de nouveaux projets, il me semble sage de terminer d'abord les projets en cours, ne serais-ce que pour que les habitants aient vraiment confiance dans les institutions départementales... Cordialement. Y.L.
2020-10-15 08:50:06	1641	b. Options d'aménagement de la route départementale	5. Chaumes-en-Retz <> Pornic	Scénario 6: Chaumes en retz - Pornic	Afin d'éviter de rajouter du trafic automobile en créant une 2x2, il y a 1 scénario non présenté qui mérite réflexion.L'objectif de ce scénario est de conserver une 2x1 voies entre Chaumes en retz et Pornic tout en améliorant la sécurité et la fluidité.Le scénario 6 serait de :1) Améliorer la sécurité de RD751 en créant des voies d'urgences sur les côtés et en diminuant le nombre de route/chemin qui rejoignent la RD7512) Améliorer la fluidité en créant une déviation du village "Le port" et en réalisant des voies d'insertions pour les routes restantes qui rejoignent la RD751 (ex D66)
2020-10-15 08:25:12	2001		RD751	Développement touristique et industriel	Il est temps de réaliser cet axe Nantes/Pornic en 2x2 voies afin de désenclaver le Pays de Retz. Ayant travaillé sur Saint Nazaire du temps de mon activité, je suis venu construire sur St Père en Retz en 1981 grâce à la du réalisation du pont sur l'estuaire. Il serait bien d'avoir un réseau routier décent venant de St Nazaire et de Nantes ! Économiquement, je pense que cela ouvrira des perspectives pertinentes.

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-10-15 00:12:02	2000	b. Options d'aménagement de la route départementale	2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	Collectif Espace Santé Port Saint Père	Collectif des professionnels médicaux (3 médecins) et paramédicaux (3 kinés, 1 infirmière, 1 ostéopathe, 1 orthophoniste, 1 psychologue-psychothérapeute) de l'Espace Santé à Port St Père. Notre contribution a pour objet d'affirmer collectivement notre opposition aux tracés des variantes 1 et 2 nouvellement apparus, au vu des évidences suivantes qu'ils génèrent : * Une coupure aggravée condamnant à jamais toute continuité entre le centre bourg et les quartiers ouest (de Belle-vue et Bel Air). Ces derniers se sont étoffés depuis 2009 avec nouvel habitat et Espace Santé (ce dernier en service depuis novembre 2018). Ces constructions et services nouveaux avaient été confortés par un tracé de référence qui n'affectait pas cette partie du bourg, et au contraire facilitait l'extension ouest du bourg voulue par la Mairie. D'ailleurs le pont, qui relie actuellement ces 2 zones du bourg direction Ste Pazanne, devenait une voie de circulation élargie avec circulations douces (piétonnes et cyclables), alors que la route de Pornic qui passe dessous disparaissait sur ce tronçon et faisait l'objet d'un comblement, assurant cette continuité bienvenue vers l'ouest du bourg.* Les nuisances sonores et la laideur de murs anti-bruit avec leurs conséquences néfastes sur l'habitat dense du bourg et son patrimoine. Sans oublier la destruction d'un moulin et d'habitations plus récentes.* L'impact dommageable sur la circulation à l'intérieur du bourg de Port St Père, y compris douce (voies piétonnes, pistes cyclables), et donc sur l'attractivité du bourg et ses projets de développement. De telles variantes nous paraissent sacrificielles pour la vie sociale et économique du bourg de Port St Père, que ça soit dans son fonctionnement actuel comme dans son évolution future.
2020-10-14 22:25:20	1998	a. Modalités de concertation et suite de la concertation	RD751	Je partage mon désaccord.	L'idée de désengorger cette voie est bien... mais d'imaginer couper le bourg de port-saint-père en deux et de raser plusieurs maisons est inhumain. Les variantes 1 et 2 (il en existe 3) et la 1 et 2 rasent les maisons ne sont pas de tout envisageable pour les habitants. Il serait dans l'intérêt général de garder la portion de port-saint-père dans son état actuel et de doubler la route de part et d'autre... Il existe forcément une solution intermédiaire ! Réfléchissez-y
2020-10-14 20:13:02	1996	c. Cadre de vie (bruit, santé, pollution,...)	RD751	Non aux variantes 1 et 2!	Monsieur Le Maire de Port Saint Père, messieurs les élus, Je tenais tout d'abord à vous dire que j'ai été mise au courant de la concrétisation de ce projet - dont nous parlons depuis plusieurs années- de manière tout à fait officieuse, c'est-à-dire par communication intra familiale. Merci de nous en avoir informé par mail, par courrier ou par communiqué dans nos boîtes aux lettres... Cela en dit long sur l'état de "concertation publique" dont vous vous vantez. Pour ma part, je suis contre vos propositions de variantes 1 et 2 qui n'auront pour résultat que de diviser Port Saint Père et d'altérer la qualité de vie de la population entière du village. Votre tableau p.59 où vous reprenez les différentes "contraintes" et "opportunités" est très bien fait! Je salue en effet vos jeux de couleurs! Car oui, nous aurions envie de choisir la colonne où il y a le plus de cases rouges. Arrêtons l'hypocrisie avec l'argument écologique "impact fort sur plusieurs espèces protégées". Vous savez très bien que le passage de la 4 voies au milieu du village aura le même impact - sinon plus à long terme- que la variante initiale qui doit passer au Sud de la case aux renards. Les terres agricoles que vous "épargnez" en faisant passer la 2x2 au beau milieu du village seront transformées dans quelques années en lotissements pour agrandir les cités dortoirs qui s'étendent déjà à Bouaye et St Léger les Vignes. Je finirai en disant que vous promouvez la sécurité en construisant cette 4 voies, mais vous vous rendez complice de futurs accidents plus meurtriers car à plus haute cinétique!! Donc NON à ce projet de 4 voies au beau milieu de Port Saint Père! Oui à la préservation de nos villages! Oui à la solution la moins pire pour Port Saint Père : la solution de référence qui passe au Sud!
2020-10-14 19:04:45	1995	a. Modalités de concertation et suite de la concertation	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Complètement pour !	Mon conjoint et moi-même prenons cette route régulièrement, il est à notre avis indispensable d'avoir une 4 voies pour l'axe Nantes-Pornic. Cela simplifierait beaucoup les trajets dans cette direction ! Nous l'avons constaté à plusieurs reprises cet été la circulation est très compliquée pendant les vacances scolaires (évidemment il y a une forte affluence de touristes mais aussi des habitants locaux qui souhaitent se rendre sur la côte).
2020-10-14 17:26:14	1812	j. Plusieurs catégories / Autres	RD751	Le paradoxe des stratégies de déplacement du 44 / Nantes Métropole : 2 consultations en cours	A l'heure où Nantes Métropole va lancer dans deux semaines 26/10 sa propre consultation publique sur l'évolution du réseau de transport en commun et notamment à court, moyen et long terme de nouvelles lignes de tram ou de bus en voie propre et structurant pour le maillage, le département lui nous propose en totale déconnexion de réseau de bétonner le pays de Retz. D'un côté NM optimise son réseau (doc de 64p à lire) avec des accès probables en P+R à Basse-Ile/Rezé voir Bouguenais... on y apprend même qu'il y aurait sûrement une voie propre sécurisée sur la route de Pornic (section Nantes). Un maillage extrêmement dense avec des lignes 6 et 7 partant de Basse-Ile pour rejoindre à terme les extrémités de la ligne 1 et une ligne 8 aussi intéressante. Donc une couverture du besoin des travailleurs de la métropole très intéressante à terme... rendant la voiture de plus en plus inutile. D'ailleurs la Métropole avec la suppression future de beaucoup de zones de stationnement pour favoriser les modes doux et de zones de conduite à 30km/h incite à ne plus prendre sa voiture. De l'autre côté, le 44, nous fait un biais démocratique en nous disant qu'il faut (car c'est sûrement déjà acté... la consultation est juste du démocratie-bashing) une route 2*2 de Nantes à Pornic... pour dérouler le tapis rouge aux voitures qui iront s'encaster dans les P+R et les bouchons rallongés de Nantes d'un bord (bah oui, si deux lignes de tram passent par le même endroit cela double la probabilité de devoir s'arrêter pour laisser passer le tram prioritaire) et dans les parkings du littoral de l'autre car on veut tous avoir que 4 pas à faire avec nos pieds (et encore espérons qu'il sorte pas leur trotinette électrique pour le faire). On nous annonce que c'est pour plus de sécurité... enfin soyons sérieux, le suivi de cette consultation vient de me répondre à une question posée en me disant "les 3 aménagements pris à ce jour (rond point avant Port St père, interdiction de doubler sur toute la longueur hors zone de dépassement, et le 80km/h par défaut) ne nous permettent pas avec assez de recul de savoir les apports sur la sécurité... alors qu'on ne doute pas un instant que cela pourrait être suffisant"... Donc oui je suis défavorable à ce projet sur toute la section Nantes-Pornic. Gardons notre énergie, nos sous pour un projet avec plus de sens et d'utilité pour vivre dans un monde qui court déjà à sa perte. C'est justement le moment de saisir une opportunité incroyable de marier les deux opportunités de développement avec des modes de transport respectueux de l'environnement et laisser de côté l'idée que plus vite, tout seul, c'est mieux. Je laisse de côté le débat ici sur l'appel d'air que cela va provoquer à l'usage de la voiture solitaire car un Nantes (periph)-Pornic se ferait sûrement en 25-30min à coup de 110km/h... pourquoi se priver alors d'aller tremper trois doigts de pied le samedi pendant 35 min et les deux autres le dimanche pour siroter l'apéro et rentrer... on s'en fout de l'empreinte carbone et des ressources pour construire des voitures qu'on use plus vite, c'est vrai! Et puis cela va créer un appel d'air d'urbanisation galopante du Pays de Retz, future banlieue résidentielle de Nantes à horizon à plus long terme... des prix grimpants pour tous, ce n'est pas raisonnable. Quelques idées +: optimiser la ligne TER Nantes-Pornic par plus de fréquence et un meilleur tarif et une future belle connectivité avec le réseau Nantais, créer un

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-10-14 17:21:56	1984		RD751	Non aux projets de route - OUI aux moyens de transports ALTERNATIFS	On ne peut que se réjouir de pouvoir s'exprimer sur un tel projet. La documentation est bien fournie, merci. On déplorera que les quelques dizaines de commentaires postés par des citoyens alertes ne changeront rien à un projet qui est décidé d'avance. Les bulldozers travaillent déjà...- On a tout décidé, mais vous avez le droit de dire votre avis. - Ha... Merci... Mais au fait, pourquoi donc construire, élargir la route ? Quel est le but ?- Mais pour rouler plus vite, pour une route plus sûre, pour ne pas perdre de temps dans les bouchons !- Ha... Mais... a-t'on pensé au train, au vélo, aux transports en commun. Et plus largement au dynamisme de nos villages, à la beauté des paysages, qu'une autoroute mettra mécaniquement en péril ?- ... En fait dans ce projet, il s'agit de savoir de quelle de société nous voulons. Visiblement, celle de la vitesse, du goudron, du mur anti-bruit, du "progrès". On nous propose apparemment plusieurs options, en fait on ne nous propose qu'une seule : celle de la voiture. Ou disons plutôt de la route, de l'autoroute (les péages en moins), de la vitesse, du BTP...Pas besoin d'être un ayatollah de l'écologie pour savoir que :- d'autres solutions existent (trains, pistes cyclables des villages jusqu'aux gares, transports en commun...)- les voies rapides créent des villes dortoirs tristes et sans âme,- les petits commerces ont peine à survivre face aux centres commerciaux titanesques (qui poussent partout) forcément accessibles par l'autoroute,- bref ont desséché une terroir qui se vide de ses forces vives au gré des migrations pendulaires permises par les grands axes. Mais non il faut qu'on puisse rouler dans sa voiture, et pouvoir rouler vite surtout, ne pas perdre de temps... A l'heure où le département pourrait se flatter de proposer des idées novatrices, permettant de préserver les terroirs, de garder un dynamisme des villages, tout en étant à la pointe en matière de respect des villages et du bocage, on nous propose... une autoroute...Chapeau, encore une occasion ratée d'anticiper l'avenir ! Alors non pour une 4 voies passant au beau milieu d'un village, le coupant en deux, le transformant un peu plus en grande banlieue de Nantes..Non également à une nouvelle 4 voies qui passe au milieu du bocage le détruisant un peu plus. La route appelle la route. La route appelle les voitures... etc etc. En fin de compte avec toutes les options proposées, on pourra faire du 110 km/h de Nantes à Pornic, dans sa voiture à soi, et on pourra doubler qui on veut sans danger. Et la banlieue de sera étalée jusqu'à Pornic. Et... un fleuron du BTP aura fait un peu de chiffre d'affaires. Alors non, vraiment, non merci...
2020-10-14 16:52:51	1812	a. Modalités de concertation et suite de la concertation	RD751	Une consultation sur la route: la charrue avant les boeufs!	Cette consultation est biaisée dès le début: sa thématique de consultation devrait être un plan de mobilité complet / déplacement inter-urbains (TER, bus ALEOP+ réseau Nantes Métropole, vélo, covoiturage, et bien sur route), avec un plan de développement du territoire (ex. espace de coworking cohérent pour maillage) et non "quelle route tu veux, dis moi mon petit lapin, car tout est prêt...les bulldozers sont dans les startings blocks, et le béton mis en bouteille à champagne prêt à couler!?...et nous, élus, on a promis de générer de l'emploi...donc tu préfères le bleu ou le vert pour le terre plein central? "
2020-10-14 16:40:37	1992	b. Options d'aménagement de la route départementale	2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	Doublement RD751 après Port Saint Père	Habitant de Port Saint Père et usager fréquent des réseaux routiers, je me permets de vous livrer mes réflexions sur le doublement de la RD 751 entre Port Saint Père et le Pont Béranger. Les bouchons se situent toujours à Port St Père au raccordement des voies RD 758 venant de Ste Pazanne et RD 751 venant de Pornic. Si les voies sont doublées pour aller vers Nantes, le bouchon sera résorbé et la circulation fluidifiée ...et le doublement de la RD 751 entre Port St Père et la Paternière ne serait pas une nécessité. De plus, le projet prévoit la destruction du Moulin de Beauvais, qui est très représentatif de notre patrimoine et en parfait état de conservation. Je trouve très dommageable de faire disparaître ainsi nos racines...et la solution d'une seule route à deux voies entre Port St Père et la Paternière épargnerait ce monument. Cela épargnerait aussi les trois maisons de Bellevue qui sont en pierre et qui sont protégées par le PPDA, et donc elles aussi représentatives du patrimoine architectural. Le fait de conserver la route à deux voies entre Port St Père et la Paternière permet de conserver le rond-point de la Paternière qui donne un accès multidirectionnel à tous les habitants des villages alentours. Autre réflexion sur la variante de référence: elle devrait être complètement abandonnée en raison de sa forte consommation d'espace et ce en milieu humide. En conclusion, le doublement entre Port Saint Père et le rond-point de la Paternière me semble trop compliqué pour un résultat trop positif.
2020-10-14 16:33:52	1896	h. Déplacements et mobilités alternatives	RD751	Contentons-nous de l'existant en l'améliorant	Le principal problème réside sur la partie Nantes Métropole entre La Montagne et Bouguenais, c'est le quotidien des gens qui vont travailler sur Nantes, St-Herblain ou Rezé. Le reste de la 723 n'est pas encombré, les touristes ne subissent pas le quotidien des travailleurs qui vivent un calvaire tous les matins !! Il faudrait peut-être creuser davantage le sujet du train, en termes de cadencement, de tailles de rames...en soignant évidemment les accès aux gares, par des pistes cyclables sécurisées et éclairées, des parkings adéquats...Le traitement des pistes cyclables pour relier les bourgs entre eux dans le pays de Retz et dans le sud de l'agglomération serait également un vrai sujet de concertation. Le budget prévisionnel de ces travaux semble surréaliste alors qu'on parle de restrictions budgétaires et de réchauffement climatique. Le confort ce n'est pas la vitesse, c'est la sécurité
2020-10-14 16:17:56	1994	j. Plusieurs catégories / Autres	RD751	Pour la construction d'une quatre voies	Trafic très important : 4 voies indispensable pour la sécurité, pour le développement de la région
2020-10-14 15:37:36	1990	b. Options d'aménagement de la route départementale	2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	Contre le projet	Je suis vraiment contre ce projet de 2x2 voies qui doit aller de Nantes à Pornic. A l'heure actuelle ou tout le monde parle d'environnement d'écologie et de respect de la nature et du patrimoine. Vous vous souhaitez tout détruire, la nature agricole, le patrimoine avec le moulin et sans parler des habitations que vous souhaitez raser vous trouvez ça normal vous d'exproprier des gens qui ont construit leurs maisons eux même qui ont des souvenirs dans ces habitations. Vous aimeriez vous que l'on vous expulse de chez et que l'on vous dise "désoler une route va passer sur votre maison". Et pourquoi cette route, serait il pas plus judicieux de continuer à faire des aménagements. Depuis la mise en place du rond point, des lignes blanches et de la limitation à 80, il y a beaucoup d'accident. Et dernier petit point, la vie du bourg et de ces commerces, si vous mettez en place cette route plus personnes n'aura un accès facile surtout pour les villages un peu plus éloignés ils iront voir ailleurs. Donc voilà moi c'est non et non pour cette route

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-10-14 15:13:08	1989	a. Modalités de concertation et suite de la concertation	RD751	4 VOIES POUR 1 VIE	Bonjour à toutes et tous. Je suis un usagé permanent de de l'axe Nantes Pornic pour ma profession (VRP) depuis plus de 20 ans. Faut il encore attendre d'autres accidents graves (décès, handicapé à vie, etc.) pour faire entendre raison à nos décideurs et élus ? Une route à 4 voies ne rime pas toujours avec vitesse mais surtout avec SECURITE et FLUIDITE (moins de bouchons et ralentissements = plus de calme au volant donc ...) Mesdames et messieurs les décideurs je vous laisse à votre conscience pour décider de l'urgence ou non de faire le nécessaire pour sauver des vies. A bon entendeur ! PHILIPPE44
2020-10-14 11:06:23	1692		RD751	Avis déposé le 10/10/2020 en mairie de Chaumes-en-Retz – page : 1-04 - no : 02	Je suis contre le doublement de la déviation de Chaumes en Retz. Ce projet est inopportun. Il va mettre en péril le milieu naturel qui nous entoure, la faune et la flore. C'est le cadre de vie que j'ai choisi il y a trois ans. Je pense en tout premier aux agriculteurs (passage d'une parcelle à une autre), aux éleveurs de notre région. En permanence nous entendons le bruit de circulation de la D 751 et très fortement l'été jusqu'à tard dans la nuit malgré la vitesse limitée à 80km/h. Notre commune est TRES proche de la D751. Souhaitons-nous vivre près d'un périphérique ? NON Question sécurité, ou aménagez sur l'existant des refuges pour les arrêts d'urgence et pourquoi pas une piste cyclable de ARTHON à Pornic. Sans doublement de notre secteur, avec le budget qui aurait été alloué, construisez un mur anti-bruit et appliquez un enrobé phonique sur la chaussée. Ça existe et ça fonctionne. Merci de votre attention
2020-10-14 08:10:59	1976	c. Cadre de vie (bruit, santé, pollution,...)	2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	Oui au projet de référence non aux variantes 1 et 2	Le projet avait déjà été débattu il y a quelques années en faveur de la variante initiale. Il semble être remis en cause sans demander explicitement la concertation des habitants de Port St père étant les premiers concernés. Ce qui est scandaleux ! D'autre part, non seulement faire passer la route au milieu de la commune couperait Port St Père en 2 mais il provoquerait notamment une pollution sonore sans précédent qui pourrait être atténuée si le projet initial était maintenu. Donc NON aux variantes 1 et 2 et OUI au projet de référence !
2020-10-14 00:26:17	1975		RD751	contre ce projet d un autre temps	Ce projet est d un autre temps. on parle de réchauffement climatique, d effondrement de la biodiversité. toutes ces conséquences sont liés a l activite humaine dont le transport routier. d énormes sommes d argent vont être dépensées par le contribuable pour mener a des conséquences encore désastreuses pour les êtres vivants dont nous faisons partie. un développement autre est nécessaire pour être durable. nous pouvons choisir d autres alternatives : plateforme et aires de covoiturage, lieux de coworking excentrés de Nantes, développement des lignes ferroviaires. l usage de la voiture n'est plus de notre temps, osons le changement avant qu'il ne soit trop tard
2020-10-13 22:47:41	1888	j. Plusieurs catégories / Autres	6. Plusieurs sections / Autres	Un projet dépassé au service du tourisme et non des habitants	Ce projet pose question à l'heure de la remise en question de nos modèles économique et de développement. Servira t'il les habitants du territoires contraints d'utiliser leur voitures? (et qui bouchonneront toujours autant matin et soir à l'approche de Cheviré?) Non cela s'adresse aux touristes prenant la direction de Pornic et même pas à ceux partant pour Noirmoutier. En effet cet axe, même non doublé, possède déjà des aménagements en terme de contournement de Chaumes par exemple ou encore le rond-point de la Paternière qui facilite la vie des personnes voulant traverser du Pellerin vers Ste Pazanne ou l'inverse. Sans compter les bandes rugueuses et les panneaux d'invitation à la prudence: ces panneaux et aménagements, à investissement limités nous montrent leur efficacité pour sécuriser cette route, pourquoi ne pas mettre en avant ce bilan? A moins qu'il ne s'agisse plus d'économie touristique que de sécurité routière? Alors oui les estimations sont à 17 900 V/J vers Pornic mais il reste 11 900V/J qui eux empruntent la D 758 qui passe en plein coeur de Ste Pazanne et plus loin de Villeneuve/Bourgneuf. N'y a t'il pas là des intérêts plus importants en terme de santé publique et de prévention que d'éviter ces traversées dangereuses plutôt que de permettre aux touristes (qui en théorie ont "le temps") de gagner quelques minutes sur leur trajet mais en investissant un argent public colossal pour cela? S'ils sont si pressés, qu'ils prennent le TER: c'est le plus rapide pour rallier Pornic depuis Nantes, et le plus écologique!
2020-10-13 20:50:59	1916	e. Espaces et activités agricoles	2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	Non au bitume et au doublement de la route Nantes-Pornic	Ce doublement de la RD 751 est totalement en contradiction avec les mesures gouvernementales qui doivent être prises dans la cadre de la lutte contre le réchauffement climatique. Arrêtons cette artificialisation sur les terres agricoles, outil de travail des agriculteurs. Privilégions les liaisons douces, les covoiturages, les transports en commun. De plus en plus de citoyens utilisent leur vélo, marchent à pied, alors développons des pistes cyclables, les circuits pédestres, le long des routes existantes. On parle de dangerosité de la RD 751 mais la RD 758 est aussi dangereuse quand vous prenez votre vélo, où que vous voulez vous rendre à pied sur la commune de SAINTE PAZANNE. L'intersection au lieudit « tournebride » entre la route de Machecoul et la route qui traverse Sainte PAZANNE pour se rendre sur NOIRMOUTIER est très dangereuse. Beaucoup d'accidents ont été relevés sur cette intersection sans gravité certes, car les véhicules ne roulent pas vite. Ce n'est pas la 2 X 2 voies qui modifiera la sécurité, bien au contraire, les conducteurs iront plus vite pour arriver dans les bouchons à l'entrée de PORNIC ou NANTES. Quelle mascarade ! demander un doublement pour faire la queue sur le périphérique de NANTES.....Préserveons notre planète en stoppant l'artificialisation incessante de notre territoire. La Commune de PORT SAINT PERE a aujourd'hui un statut de commune péri-urbaine au détriment de son patrimoine de zone rurale. Je pense que beaucoup de citoyens sont venus s'installer sur ces communes dites rurales, c'était pour pouvoir vivre à la campagne, avec un foncier peu cher. Ces personnes se moquaient lors de leur acquisition, de la RD 751, ils ont fait le choix de vivre en campagne avec ce que cela implique, soit un trajet quotidien pour accéder à leur travail sur NANTES. Aujourd'hui ils veulent une 2x2 voies pour arriver plus vite sur leur lieu de travail, mais tout en sachant qu'ils seront dans les bouchons sur le périphérique. QUELLE IRONIE ! Préserveons notre patrimoine naturel, la biodiversité de notre territoire, notre campagne qui ne serait pas ce qu'elle est sans les agriculteurs qui entretiennent les chemins, les haies, afin que vous puissiez profiter de ces paysages lors de vos promenades du week-end
2020-10-13 18:24:51	1971	c. Cadre de vie (bruit, santé, pollution,...)	RD751	Aller vite mais où?	Rouler plus vite; très bien mais dans quel but exactement ? Encombrer davantage les villes desservies ? Où mettrons-nous toutes ces voitures ? C'est une politique d'autant plus d'arrière-garde qu'il existe une ligne de train, (mal exploitée certes). Faisons des routes partout, créons d'immenses parkings; quel bel avenir!

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-10-13 18:18:54	1971	i. Economie (tourisme, emplois ...)	RD751	Une politique d'aménagement totalement dépassée	Aujourd'hui, la région de Pornic devient, on le sait, la grande banlieue de Nantes, premier bassin d'emplois du département. Les néo-ruraux veulent habiter un cadre agréable et travailler à Nantes, idem pour leurs enfants qui veulent faire leurs études et sortir à Nantes. Tous ces déplacements doivent-ils se faire en voiture individuelle? combien d'autos par famille? combien de centaines de déplacements par mois? pour aller encombrer Nantes et saturer ses parkings? Dans toutes les villes d'Europe, c'est le train que l'on privilégie systématiquement. Evidemment, il faut des trains plus rapides, plus fréquents etc mais franchement, je ne sais pas comment on peut encore de nos jours penser l'aménagement du territoire sur des bases aussi obsolètes, aussi polluantes et destructrices, en un mot aussi -comment dire?- arriérées?
2020-10-13 18:13:36	1970	b. Options d'aménagement de la route départementale	5. Chaumes-en-Retz <> Pornic	Scénario 6 : améliorer l'existant	Et pourquoi ne pas conserver la D751 en améliorant la sécurité avec des ronds points, des passerelles et une très bonne piste cyclable qui permettrait aux habitants de se rendre de Pornic à Chaume en Retz vice et versa, à vélo pour prendre le train. Offre de ter qui serait bien sûr largement augmentée; plus de cars aussi. Agrandir les routes c'est : plus de véhicules et moins de sécurité. Agrandir les routes c'est : sacrifier les terres nourricières. L'équivalent d'un département disparaît tout les 20 ans. Nous ne pouvons plus nous le permettre. Pensons aux générations qui nous suivent.
2020-10-13 18:05:49	1971	h. Déplacements et mobilités alternatives	RD751	Pourquoi toujours penser "route"? C'est le rail qu'il faut améliorer	Il ne paraît pas acceptable d'investir ces montants dans le transport routier. Il existe des lignes de train qui sont malheureusement très mal utilisées: lenteur des trains, faibles fréquences, nombreux arrêts etc...L'exploitation intelligente de la ligne de TER permettrait d'atteindre les mêmes objectifs sans tous les effets négatifs. Si l'offre routière se développe, il est clair que davantage de véhicules vont se déverser dans les bourgs desservis et principalement à dans Pornic, qui est déjà fort encombré. A l'inverse, avec des trains rapides, fréquents, pour une part sans arrêts, adaptés à tous les types de voyageurs (valises, vélos etc) ce sont des piétons qui viendront apprécier Pornic. Pour rappel, la gare est dans le centre ville, à proximité immédiate des plages et des attractions. Et si ce n'était pas le cas, des bus/navettes pourraient être mis en place...Pourquoi les aménageurs ne pensent-ils que route comme dans les années 80?
2020-10-13 10:51:18	1965	b. Options d'aménagement de la route départementale	2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	Le choix des élus doit limiter les impacts sur l'agriculture ET sur les habitants	A la surprise générale nous découvrons 2 nouvelles variantes au contournement de PSP. Des années d'attente pour ça..Quitte à faire une concertation, alors prenez en les bonnes idées et revoyez votre copie.Les agriculteurs n'ont pas à subir les préjudices si marqués par la variante de référence ou alors il faut prévoir en urgence un remembrement et leur proposer des terrains disponibles près de leurs exploitations.Les habitants du bourg n'ont pas à subir les nuisances liées au bruit, à l'insécurité à la césure que provoqueraient les variantes 1 et 2.Le nouveau pôle santé n'a pas à être coupé du reste du bourg. Il faut absolument permettre le passage à pied et à vélo au-dessus de la RD tel qu'il existe aujourd'hui mais en l'améliorant. Il ne faut pas supprimer cela. C'est le minimum que l'on puisse demander aux 2 variantes!! On parle aujourd'hui de l'environnement, de diversifier les moyens de déplacement et on couperait une éventuelle liaison entre les communes de PSP et Ste Pazanne car aujourd'hui de nombreux habitants l'utilisent à vélo, à pied, pour faire leur footing, pour aller à l'école, à Intermarché... Cette liaison n'existe pas sur le papier mais elle bien réelle dans notre quotidien.Diminuer la consommation d'espace agricole oui, mais ne pas aggraver les nuisances causées aux habitants du bourg notamment en terme de bruit. Le doublement de la 2*2 dans les variantes 1 et 2 provoquera des nuisances sonores très importantes. Privilégier les espaces naturels et aggraver les conditions de vie des espaces urbains et faire en sorte que PSP soit plus que jamais une ville dortoir sans aucun intérêt, le choix semble avoir déjà été fait.Quid de la possibilité de revenir sur 1 route à 2*1 voie à l'approche du bourg, en déviant une voie vers Ste Pazanne et 1 vers Pornic tout en reprenant une 2*2 voie après en évitant de grignoter sur les maisons déjà existantes???- la vitesse serait réduite sur ce tronçon, le bruit serait réduit, le pont entre les 2 parties du bourg serait conservé - la surface agricole serait moins grignotée dans la variante de référence - les maisons ne seraient pas rasées- la sécurité serait assurée par une 4 voies avant PSP et après avec une vitesse limitée à 70km sur le tronçon passant par le bourg de PSP.Cette solution pourra-t-elle être étudiée?
2020-10-13 10:49:54	1966	b. Options d'aménagement de la route départementale	RD751	Vivre et circuler mieux	Il semble nécessaire de doubler la route départementale 751 vu l'évolution du trafic que ce soit pour les travailleurs au quotidien, les agriculteurs le long de cette voie ou les flux de vacanciers y compris l'augmentation du nombre des cars Aleop pendant les périodes estivales. Pour l'instant la réalisation du doublement des voies déjà préparées et sur lesquelles les ouvrages d'art ont déjà été réalisés semblent la voie de la sagesse. Pas ou peu d'impacts sur les terres agricoles avoisinantes, peu d'impact sur la faune et la flore, une nuisance sonore qui ne devrait pas empirer du fait d'un trafic plus fluide en revanche une diminution de la pollution locale par suppression des bouchons. Arrêtons de compliquer à plaisir la vie de nos concitoyens par des règles toujours plus contraignantes et essayons de concilier les intérêts de tous au maximum
2020-10-13 08:08:07	1960	h. Déplacements et mobilités alternatives	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Développement des transports alternatifs	Nous savons tous que l'avenir n'appartient pas aux déplacements en voiture et on continue à chercher à développer cet axe ! La mise en place d'une 2X2 voies va encore accentuer les bouchons à l'entrée de Nantes. On a rénové il y a peu de temps une ligne TER qui était déjà obsolète, il faudrait construire une nouvelle ligne plus directe et plus rapide entre Pornic et Nantes et continuer à développer le réseau de transport en commun.Encore une fois on veut mettre en place des choses sans vouloir investir pour du long terme. Il n'est absolument pas normal en 2020 de ne pas avoir de solution alternative à la voiture pour se déplacer dans une métropole située à moins de 50km. Le train actuel met plus d'une heure, enregistre de nombreux retards et ne circule que de 6h30 à 20h30, sans parler de l'affluence aux heures de pointe. Ça ne donne pas envie de prendre le train...et c'est bien dommage...En conclusion bien sûr que je serais pour la 2x2 voies dans les conditions actuelles des choses, mais je préférerais investir mes impôts dans des solutions plus propre qui permettrait de réduire le trafic routier, et ainsi améliorer la sécurité de tous ! Mais pour cela il faudrait que nos élus assument un peu leurs responsabilités et prennent des décisions qui assureront un avenir à nos enfants (et arrêter de penser à l'instant présent).

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-10-13 05:45:57	1958	j. Plusieurs catégories / Autres	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Pensons global, agissons local en triple capital : Environnemental, Humain, Economique	Notre société est en profonde mutation, l'ensemble de nos repères est chahuté. L'environnement, l'économie, la santé nous ont envoyé jusqu'à présent des signaux faibles. Depuis mars, les signaux ne sont plus faibles, ils agitent nos peurs et nous amènent au replis sur soi, à la peur de l'autre. Comment pouvons nous continuer à réfléchir comme avant, comme si l'ensemble des ressources étaient infinies, que le modèle économique de croissance permanente basé sur une ressource gratuite pouvait encore se maintenir au détriment de la santé de la planète, de ses habitants et du bien vivre ensemble. Le sujet de la mobilité est un sujet épineux où les intérêts personnels peuvent nous amener à mettre au débat des arguments orientés sans assez de prise de recul. Je propose donc que la co construction de ce projet est pour point de départ des éléments factuels mesurés dans chaque commune même si cela prend un peu de temps. Sous prétexte d'urgence il ne sert à rien de vouloir aller trop vite, sans méthode et surtout sans embarquer ceux qui vivent au quotidien sur ce territoire. Ces éléments de mesure précis et indiscutables sont à construire pour alimenter notre tableau de bord, tel le tableau de bord de votre voiture. Il nous permettra un beau voyage, en conscience, vers une société plus radieuse, bienveillante, résiliente. Nous parlons de plus en plus d'intelligence artificielle, de data, c'est de cela dont il s'agit. Notre tableau de bord pourrait regrouper les remontées de capteurs de mesure tels des objets connectés au cœur de chaque bourg impacté par le projet : Environnement et santé :- mesure de la qualité de l'air en continu sur différents points qui vivront un avant et un après projet- mesure de la qualité de l'eau - mesure de la biodiversité..... Economie :- mesure du nombre de véhicules circulants- évolution du trafic ferroviaire- mesure du trafic routier, cycliste en continu- Taux d'emploi sur la commune et le territoire- Bilan carbone des activités- Impact du projet sur l'emploi : disparition, création..... Ce tableau de bord décrivant la situation sera le point de départ de tout débat. Appuyons nous sur la science et la technologie pour construire ensemble une caisse à outil qui nous permettra, collectivement, de construire une société radieuse pour nos enfants. Merci d'avoir pris le temps de me lire Samuel Berthelot
2020-10-12 22:16:14	1957	b. Options d'aménagement de la route départementale	RD751	Doublement peut être mais partiel	Je pratique le trajet Pornic - Nantes - Pornic depuis 40 ans dont 10 années au quotidien et encore actuellement 2 à 3 fois par semaine. J'ai échappé à plusieurs accidents très graves sur ce trajet et j'ai ramassé des morts et des blessés. Aujourd'hui depuis le passage à une voie dans chaque sens je me sens plus en sécurité, plus de fou qui vous double n'importe comment sans distance de sécurité. Alors évidemment on roule moins vite (80km/h maxi) mais si on s'organise on arrive quand même à l'heure. Je suis en accord avec l'utilisation des espaces déjà prévus et déjà équipés pour l'agrandissement, mais pas une 2x2 voies d'un bout à l'autre qui transformerai Pornic en ville dortoir qui perdrait alors son identité. Mais c'est juste mon avis. Cordialement
2020-10-12 18:05:17	1633	b. Options d'aménagement de la route départementale	5. Chaumes-en-Retz <> Pornic	PARTIE 6 : SECTION CHAUMES-EN-RETZ / PORNIC	La Route Bleue se porte facilement à un élargissement permettant de continuer l'aménagement et de le raccorder avec le doublement proposé. Par ce fait, la proposition scénario numéro 2, déviant la route pour une distance d'un kilomètre environ est la plus raisonnable. Cette option permettrait à Pornic de transformer la route existante d'accès à la ville en véritable rue et entrée de ville attractive. Cet alignement ne pourrait pas et ne devrait pas être élargi, car en milieu urbain. Un contournement est donc bien plus logique, et facilitera l'accès et la continuité au réseau de routes.
2020-10-12 14:23:47	1692		RD751	Avis déposé le 2/10/2020 en mairie de Rouans - page : 1-03 no : 01	1) La voie rapide Nantes – Pornic semble nécessaire 2) Les problèmes principaux rencontrés pour sa réalisation sont le COÛT et l'EMPRISE au SOL. Pourquoi ne jamais envisager la solution « médiane », à 3 voies pour accorder 1) et 2). Les Allemands font régulièrement ce choix en pareil cas étant économes en budget et en terre. Ils estiment que la solution SUFFISANTE est, tout bien pesé, préférable à la solution OPTIMALE.
2020-10-12 14:23:08	1633	b. Options d'aménagement de la route départementale	2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	Port Saint Pere Contournement	Quel est l'intérêt de ce contournement qui se prête au moins facilement à un doublement? Cet aménagement propose de bétonner des champs quand le tracé existe déjà et un doublement ne demande pas la démolition de bâtiments ou logements existants. Un effort doit être mené pour mieux se servir de l'alignement existant, en le renforçant de murs anti-buils, de végétalisation le long de la voie, et peut-être créer un nouveau lien pour mieux relier les deux parties de la ville. Reconsidérer cet aménagement permettrait déjà d'économiser sur le coût de la construction de la route. Ce contournement ne doit pas se faire, il faut améliorer le tracé existant.
2020-10-12 14:08:31	1951	f. Sécurité	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Enfin une 4 voies complète entre Nantes et Pornic	Cet axe est dangereux et accidentogène en particulier au niveau de Port St Père. De plus en plus d'habitants de la région l'empruntent pour aller en week end ou en vacances sur la côte. Il est temps de passer à une 4 voies complète avec vitesse à 110km/h c'est à dire avec tous les ouvrages nécessaires pour pouvoir tenir cette vitesse et ne pas se retrouver comme sur la route bleue déclassée à 90 km/h voire 70km/h. Les retards pris dans le traitement de cet axe sont de la responsabilité des élus départementaux.
2020-10-12 13:33:25	1633	g. Environnement et/ou biodiversité	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Dans le fond, ce projet ne devrait pas être réalisé	Dans le fond du projet, cet aménagement a pour but de rendre plus rapide la liaison Nantes-Pornic. Il est vrai que cette route est souvent très chargée de véhicules, mais nous vivons aujourd'hui dans un monde avec une urgence climatique, et nous devons choisir d'autres modes de déplacement. Pour un budget de près de 178 millions d'euros, je suppose que un investissement majeur de la ligne ferroviaire et le doublement de la voie permettant plus de trains de circuler rendrait plus attractifs l'utilisation du train. Des trains rapides et plus fréquents réduiraient sans doute l'utilisation de la voiture pour ce déplacement, réduisant en même temps le nombre de voitures sur l'axe. Cet aménagement de la route rapprochera d'ailleurs Pornic de Nantes et accroîtra l'attractivité de Pornic pour y habiter et de travailler à Nantes, transformant sensiblement Pornic en ville dortoir de Nantes. Il est vrai que les voitures dépassent la limite de vitesse sur cet axe avec beaucoup trop d'aisance, et les quatre radars existants sont faits pour surprendre (au moins un en zone 70km/h). Un meilleur aménagement de la voie existante permettrait de réduire les accidents en empêchant les excès de vitesse (voie centrale, stop aux croisements, aménagements de la chaussée plus étroits dans les centres urbains). Mais faciliter l'utilisation ne fait que choisir ce mode de déplacement (la voiture) avec trop de facilité, car il favorise l'étalement urbain et les modes de consommation beaucoup trop importants sur notre empreinte carbone. Dans le fond donc, la construction d'une route en 2020 ne devrait pas voir le jour et nous devons changer notre mode de vie et notre façon de consommer, de voyager et de se déplacer.

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-10-12 13:11:27	1633	h. Déplacements et mobilités alternatives	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Piste cyclable en site propre le long de l'axe existant	Un investissement aussi important pour seul les véhicules motorisés est inéquitable envers d'autres formes de déplacement et renforce malheureusement les déplacements basés sur la voiture. Ces derniers usagers seront bien sûr soulagés que leur temps de trajet sera réduit significativement, mais il faut en parallèle encourager d'autres moyens de transports, et ce projet permet un investissement majeur dans le vélo. Un projet d'infrastructure de telle envergure se doit aujourd'hui de favoriser d'autres formes et modes de déplacements. Il ne s'agit pas nécessairement de créer une piste cyclable en parallèle de cette nouvelle route, mais de préférence un aménagement de deux pistes de chaque côté du tracé Nantes-Pornic actuel. Une réduction significative de la circulation automobile le long de cet axe rendra bien plus agréable le vélo, et certainement le rendra plus sécurisé, mais il faut qu'une piste soit séparée de la chaussée actuelle et en site propre. Un tel aménagement réduira le temps de trajet entre Nantes et Pornic, et reliera la route Vélocéan directement à Nantes, permettant de développer un véritable atout en termes de cyclisme à travers le département. Il permettra aussi d'encourager le déplacement pour les usagers moins confiants, tel que les adolescents, enfants, et personnes âgées. L'aménagement de la route d'une telle ampleur se doit de répondre à la transition écologique dont le vélo est un contributeur majeur pour les déplacements.
2020-10-12 11:38:26	1950	j. Plusieurs catégories / Autres	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Oui à la sécurité et au développement économique du Pays de Retz !	Je suis totalement pour ce projet d'optimisation de la RD 751! Une 2*2 voies sécurisée facilite les échanges et optimise la sécurité (les statistiques le prouvent). Combien d'accidents allons-nous attendre encore? Les infrastructures actuelles sont totalement inadaptées au trafic routier et au potentiel trafic ferroviaire. Nos entreprises en ont besoin pour rester compétitives et se développer! L'écologie ce n'est pas s'opposer systématiquement à tout projet. Celui-là est plus que jamais nécessaire! Alors oui il faut bien y réfléchir pour limiter les impacts environnementaux et oui le développement de notre ligne de chemin de fer doit se faire également, mais la 2*2 voies c'est une priorité car elle servira à tous (particuliers, professionnels, touristes, etc.)
2020-10-12 09:13:20	1949	b. Options d'aménagement de la route départementale	2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	Aménagement de la route départementale	Bonjour, je soutiens les habitants de PSP dans l'idée d'une autre variante pour l'aménagement de la route départementale. Il faut préserver les espaces protégés et je suis contre l'expropriation.
2020-10-12 07:04:05	1947	c. Cadre de vie (bruit, santé, pollution,...)	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Projet Inacceptable.	Pour la commune de Port-Saint-Père, dévastée, défigurée, coupée en 2. Pollution et pollution sonore et visuelle, augmentation des VL et PL. Trop de construction de béton, la nature ne respire plus et les riverains non plus. Avez-vous considéré l'aménagement de pistes cyclables pour ce projet? Et qu'en est-il de l'humain là-dedans? Mettez-vous à la place des habitants priés de vendre leurs maisons pour ce projet. Seriez-vous d'accord si cela devait vous arriver?
2020-10-11 22:41:19	1945	b. Options d'aménagement de la route départementale	RD751	Non au sacrifice de Port-Saint-Père !	Sécuriser les déplacements entre Nantes et Pornic ne devrait pas se faire au détriment de toute une commune! Pourquoi Port-Saint-Père doit-elle être sacrifiée? Je vis côté Pôle médical de Port-Saint-Père depuis 20 ans, pour le calme de cette commune rurale, son dynamisme associatif, ses commerces accessibles, la proximité de Nantes et celle de la côte. Mais les 2 nouveaux tracés qui remplacent celui dit "de référence" COUPENT littéralement la commune en 2. Ils prévoient aussi l'expropriation de 5 ou 6 maisons selon les versions, d'enclaver le lotissement de la Case aux Renards et la rue de Bel Air, de détruire un moulin du 17ème siècle et une maison qui a plus de 150 ans. C'est un manque de respect évident pour le patrimoine de la commune, pour les choix de vie de ces habitants, pour la qualité de vie que nous avons aujourd'hui et que nous comptons défendre. Depuis Bel Air, comment envoyer son enfant à pied à l'école ou chercher du pain à la boulangerie? Comment les personnes nécessitant des soins rejoindront-elles le pôle médical depuis le bourg? Quelles sécurisations sont prévues sur l'échangeur pour les cyclistes? Les piétons? Quelles conséquences pour le ramassage scolaire dans nos villages de campagnes, qui seront plus fréquentés par de nombreux véhicules depuis Sainte-Pazanne, Cheix, Le Pellerin... , qui faut-il chercher la sortie de la 4 voies qui sera la plus proche, traverseront plus nombreux qu'aujourd'hui des villages comme La Frogerie ou La Laurière où il est par endroit difficile de faire se croiser 2 voitures, sans éclairage public, sans trottoir pour les piétons, souvent des enfants, qui doivent rejoindre les points de regroupement imposés par le département toujours plus loin des domiciles des familles. La sécurité des déplacements des citadins et touristes sur la 2x2 voies dépend de celle des habitants de Port-Saint-Père? Où est la sécurité quand le but est de permettre de rouler plus vite sur cette future route (et donc de polluer plus!)? La nécessité d'une 2x2 voies ne doit pas répondre à un caprice politique, mais à une réflexion sur l'avenir que l'on veut pour nos enfants. Pour moi, l'avenir passe par un choix de transports en commun plus développés, une desserte par voie cyclable sécurisée, la multiplication des cars et des trains, d'aires de stationnement pour le covoiturage. Le but de la 2x2 était de sécuriser la circulation sur une zone particulièrement accidentogène sur Port-Saint-Père? Les derniers aménagements (rond-point qui ralentit et fluidifie la circulation, triples lignes continues sur la route) sont plutôt efficaces. Pourquoi ne pas aller dans ce sens plutôt que de bitumer encore et encore? Sans compter que l'enclavement de notre quartier continuera dans peu de temps, quand à la tête du département de nouvelles politiques réclameront eux aussi leur 2x2 voies pour leur commune (Sainte-Pazanne? Machecoul?... La moitié des véhicules vont aujourd'hui vers Pornic, l'autre vers Noirmoutier. Et oui, le dimanche soir, les bouchons sont aussi bien en venant de Sainte-Pazanne que de Pornic! Il est temps de réfléchir à une solution plus globale dès aujourd'hui au lieu de reproduire les erreurs du passé, en commençant des travaux, des morceaux de 2x2 voies qui n'auront pas été réfléchis dans leur globalité, devront être refaits, gaspillant davantage encore l'argent public. Je suis pour le prolongement de la 2x2 voies venant de Bouaye sur Port-Saint-Père, mais inutile sur Pornic.
2020-10-11 21:48:55	1946	j. Plusieurs catégories / Autres	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Nantes /Pornic en 2x2	Contre les variantes 1 et 2 de la proposition pour la route Nantes-Pornic. Ces variantes prévoient de raser plusieurs maisons et très récentes, beaucoup habitées par des familles. La variante 3 serait le meilleur compromis.

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-10-11 21:13:07	1943	j. Plusieurs catégories / Autres	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	La moindre des choses	Je ne peux qu'exprimer mon effarement devant les commentaires postés sur cette plate-forme qui ne semblent en rien représentatifs de l'avis des citoyens empruntant cet axe, du moins d'après mon expérience. Pourquoi demander une piste cyclable que personne n'empruntera (passé deux à trois aléas statistiques), les voies aménagées à la sortie directe de Nantes étant déjà désertes ? Pourquoi minimiser l'impact évident positif qu'aurait une quatre voie sur la sécurité des automobilistes ? Parce qu'ils roulent 10km/h au-dessus de la limite de vitesse ? (il est vrai que le passage aux 80 km/h a certainement changé la donne). Parce qu'ils doublent un tracteur roulant au moment moment ? Il n'aura certainement échappé à personne qu'une quatre voie nécessairement équipée d'un terre-plein minimise la probabilité de se prendre une voiture en pleine face, même si certains conducteurs se montrent inconscients. Je ne peux que soutenir entièrement l'aménagement d'une 2x2 voie que les citoyens attendent depuis bien trop longtemps, et qui n'avaient jusqu'alors obtenus qu'un rond point perdu au milieu de la campagne. Un must pour la fluidification du trafic
2020-10-11 20:03:25	1916	g. Environnement et/ou biodiversité	2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	Une deux fois deux voies pour deux fois plus de béton !	Je suis contre la 2x2 voies NANTES PORNIC Il est urgent et indispensable de freiner aujourd'hui l'artificialisation de nos terres agricoles. STOP à la destruction de la biodiversité STOP à l'augmentation du niveau de la pollution avec plus de véhicules, qui entraîne une augmentation des émissions de CO2 Le passage de cette route en 2 x voies est aujourd'hui une aberration totale qui vient en opposition avec les dires de nos élus qui prônent pour un environnement durable ; Cette route est aujourd'hui sollicitée en majeure partie par une commune du littoral qui souhaite avant tout se développer, oui mais à quel prix ? Sur la commune de PORT-SAINT-PERE, dilemme, d'un côté, nous avons des exploitants agricoles qui veulent défendre à tout prix leur outil de travail, ou de l'autre la déconstruction de certaines maisons. Mais qu'importe pour nos élus ? cette concertation publique leur permettra de se cacher devant une décision collégiale au détriment de certains citoyens. Aujourd'hui, l'état nous demande d'exercer de plus en plus notre activité en télétravail, de circuler en vélo, quid, le département veut développer les routes quelle contradiction, me direz-vous ? Il y a de quoi s'y perdre ? Mais avançons un peu plus sur ce débat. On nous parle de bouchons sur la route de Pornic, oui et alors, qu'en est-il aujourd'hui de l'ensemble du périphérique de Nantes, tous les accès pour se rendre sur NANTES sont inaccessibles. Que faire ? Ne serait-il pas plus judicieux avant de construire une route d'envisager des solutions de mobilité plus adaptées à notre environnement. Développons en priorité les liaisons douces entre communes, développons les transports en commun, ils existent certes, mais ceux-ci ne sont pas assez nombreux, ce qui permettra de sécuriser au maximum les trajets. En effet, une 2 x 2 voies ne sécurisera nullement cet itinéraire, il y aura encore plus d'automobilistes inconscients qui ne suivront pas les limitations de vitesse, et tout cela pour être plus vite dans les bouchons à la porte de NANTES ou de PORNIC, Quelle persiflage ! Mesdames, Messieurs, profitez encore du paysage naturel qui vous est offert par les personnes qui connaissent la valeur de ce patrimoine inestimable, j'ai nommé le monde agricole..... celui-ci est malmené, montré du doigt, mais celui-ci est proche de cette terre nourricière. Arrêtons ces emprises foncières, infrastructures routières, zones artisanales, etc..... essayons au maximum d'utiliser les routes existantes, certes en les aménageant par des ronds-points, des îlots centraux permettant ainsi une sécurisation optimum sans utilisation de nouveaux fonciers agricoles. Nous ne sommes plus dans une société de consommation, mais dans un cartel de reconquête de l'existant.
2020-10-11 19:58:57	1941	j. Plusieurs catégories / Autres	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Route Nantes-Pornic	Contre les variantes 1 et 2 de la proposition pour la route Nantes-Pornic. Ces variantes prévoient de raser plusieurs maisons alors que la variante 3 ne touche aucune habitation... Pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué....
2020-10-11 19:21:26	1940		RD751	2x2 voies port saint pere pont beranger	Bonjour ça fait 20 ans qu'on habite port saint père on avait voter pour la route de référence car les 2 autres variantes vont déloger des habitations .Alors que les terres agricoles ces pas ce qu'il manque .
2020-10-11 19:13:34	1939	b. Options d'aménagement de la route départementale	2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	Nantes-Pornic, à ton besoin de détruire des maisons ?	N'y a t'il pas un autre moyen que détruire des maisons pour créer une deux fois deux voies. Il serait dans l'intérêt général de garder la portion port saint père dans son état actuel et de doubler la route de part et d'autre. Les variantes 1 et 2 ne sont pas pas du tout envisageables
2020-10-11 18:48:57	1936	h. Déplacements et mobilités alternatives	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Pour la 2x2 Nantes Pornic	Il est évident que la création sur tout le parcours d'une 2x2 voies est nécessaire pour favoriser l'attractivité du pays de Retz. Venant de Nantes pour travailler à Pornic, une 2x2 permettrait une route plus rapide mais aussi plus sécurisante, mieux que la route actuelle pénible avec une portion chargée à double sens. De plus cela permettrait de faire venir plus souvent les nantais sur Pornic, et aiderait les pornicais à pouvoir venir travailler sur Nantes . C'est un projet gagnant-gagnant indispensable pour l'essor du Sud Loire et plus largement de la Loire-Atlantique.
2020-10-11 18:30:03	1931	b. Options d'aménagement de la route départementale	2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	Oui au tracé de référence. Non au tracé 1 et 2	Oui au tracé de référence. La création d'une 4 voies au sein du bourg aurait des conséquences dramatiques : fracture géographique , sociale, pollution sonore et visuelle. Il faut épargner Port Saint père d'un tel massacre. Réveillons-nous, il est encore temps.
2020-10-11 17:47:15	1934	j. Plusieurs catégories / Autres	2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	Pourquoi une 2x2 voies Port Saint Père le Pont Béranger ?	Avant de faire un projet aussi important et impactant sur les terres agricoles , les habitations et aussi couteux. Ils serait bien que les personnes décisionnaires aillent sur le terrain .Car faire passer une déviation avec plus de voitures par d'autres villages aux rue étroites ou la D103 route du Pellerin tout en virages ,la aussi la sécurité sera à revoir. Oui il faut sécuriser l'axe Nantes Pornic mais pour les bonnes raisons ,pas pour rouler encore plus vite et gagner si peu de temps avec une 2x2voies. Il faudrait travailler avec les personnes décisionnaires des transports, la sécurité routières . Lutter contre la délinquance routière. Continuer les Aménagements qui ont déjà montré leurs efficacités , carrefours et sorties de routes pour les agriculteurs.

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-10-11 17:40:39	1935	b. Options d'aménagement de la route départementale	RD751	NON aux variantes 1 et 2 à Port Saint Père OUI à la variante initiale	Après une phase de concertation débattue longuement il y a 12 ans, on nous présente en catimini deux variantes pour la construction de la 4 voies au niveau de Port Saint Père qui, contrairement à la variante initiale, coupent le bourg en 2. Ces 2 nouvelles variantes sont inacceptables. Elle font fi de tous les débats qui ont abouti à la variante initiale actée en 2009. Je le redis très simplement. L'urbanisme est une des actions de l'homme qui a le plus de conséquences à long terme sur la vie qu'auront demain nos enfants. S'il vous plait : ne coupez ce bourg en deux si vous ne voulez pas en faire une cité dortoir de Nantes. Il est encore temps de réagir
2020-10-11 17:33:00	1931	b. Options d'aménagement de la route départementale	RD751	Oui au tracé de référence à Port Saint Père, non aux variantes 1 et 2	Oui au tracé de référence. La création d'une 4 voies au sein du bourg aurait des conséquences dramatiques : fracture géographique , sociale, pollution sonore et visuelle. Il faut épargner Port Saint père d'un tel massacre. Réveillons-nous, il est encore temps.
2020-10-11 17:12:50	1933	j. Plusieurs catégories / Autres	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Route Nantes-Pornic	Je suis contre les variantes 1 et 2 de la proposition pour la route Nantes-Pornic. Effectivement, ceci étant peu précisé au grand public, ces variantes prévoient de raser plusieurs maisons !
2020-10-11 17:09:30	1932	b. Options d'aménagement de la route départementale	2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	Détour port st père	J'espère qu'au niveau de port st père la variante de référence va être conservée car ce n'est pas possible de vouloir raser d'aussi près des maisons comme sur la variante 1 et 2. Cela porterait préjudice à de nombreuses familles.
2020-10-11 16:40:19	1930	b. Options d'aménagement de la route départementale	2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	Tronçon Port Saint Père	La variante de référence est la seule qui préserve l'intégrité de Port Saint Père. Les 2 autres variantes coupent de fait Port Saint Père en 2. Quel gâchis. Si l'on fait une 4 voies , il faut donc absolument garder la variante de référence.
2020-10-11 14:56:11	1926	b. Options d'aménagement de la route départementale	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Un aménagement, plus raisonnable et plus responsable !	Il me paraît plus urgent de réaliser la 2x2 voies sur la totalité de l'axe Nantes-Pornic pour notre sécurité, et de la circulations au vu de la fréquentation de cette axe. Ainsi sur l'aspect, financier, environnementale, et humain je pense que cela restera la meilleure solution.
2020-10-11 14:55:30	1927	b. Options d'aménagement de la route départementale	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Doublement Nantes Pornic	Projet de doublement de la RD751 indispensable en rapport à la circulation actuelle et à l'augmentation pour les années futures. Cette route reste accidentogènes et meurtrières laissant des familles en deuils. Le flot de circulation est tellement important qu'il se répercute sur les routes secondaires , en particulier la RD80 qui n'est pas adaptée à ce flux important.
2020-10-11 14:52:43	1928	j. Plusieurs catégories / Autres	RD751	Pourquoi raser des habitations ???	Dans l'idée le projet n'est pas mal mais je suis contre l'idée de devoir déloger des gens pour le plaisir d'aller plus vite ! Un toit pour une famille ne vaut pas un peu moins de temps passé sur la route donc pour moi le projet 1 et 2 qui viendrait à couper le bourg de Port Saint Père et déloger d'honnête personnes n'est pas une bonne solution et est inadmissible mais le projet 3 ou aucune habitation n'est concerné me semble une bonne idée !
2020-10-11 10:57:26	1923	a. Modalités de concertation et suite de la concertation	5. Chaumes-en-Retz <> Pornic	Enfin, une action positive pour le développement notre région	Des moyens modernes, sécurisés et rapides contribuent au développement économique et touristique de notre région et globalement du Pays de Retz : la "route " est un des moyens qu'il faut prendre en compte et ne pas systématiquement dénigrer ! J'entends et peut comprendre les partisans du "faire plus par le train" mais il faut également être réaliste : le train ne peut tout faire et la route reste le moyen le plus adéquat pour les déplacements journaliers et de courte distance ce qui correspond aux "déplacements économiques " mais aussi aux "mobilités des touristes " qui viennent visiter notre région
2020-10-10 22:54:05	1922	a. Modalités de concertation et suite de la concertation	RD751	Passe en 4x4 axe Nates Pornic	Oui, pour le passage total en 4x4 axe Nantes Pornic
2020-10-10 14:41:15	1851	b. Options d'aménagement de la route départementale	RD751	Nouvelle proposition route pour Port-St-Père (suite)	Voici la suite de mon premier message pour cette proposition, car tout ne passait pas sur un seul.
2020-10-10 13:41:40	1914	b. Options d'aménagement de la route départementale	RD751	Pour et encore Pour la 4 voies entre Pornic et Nantes	Pour et encore Pour la future 4 voies Nantes Pornic. Faisant la route quotidiennement entre Pornic et Nantes depuis 5 ans , c'est de pire en pire .. aucune fluidité, peu ou pas de zone pour doubler, monotonie, endormissement ( Gros accident subi il y a quelques mois à cause de l'endormissement d'un conducteur à 80km/h) il m'apparaît donc indispensable de réaliser ce projet pour des raisons de sécurité, de fluidité du trafic et aussi de développement économique des communes. Plus d'entreprises sur l'axe Pornic -Nantes veut dire moins de trafic routier en périphérie de Nantes et donc moins de pollution et de risque d'accidents. Il faut également penser aux solutions alternatives à la voiture .. il faut plus de train direct pour et de Nantes en 45 mns max et pouvoir rentrer à partir de 20H

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-10-10 13:25:10	1851	j. Plusieurs catégories / Autres	2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	Zone humide potentielle? et inondation! Dangerosité!	Bonjour, je tiens à souligner le fait que certaines zones étudiées pour les zones humides me paraissent étranges. Lorsque l'on voit que La Frogerie est notifiée en "zone humide potentielle", je me demande ce que cela englobe réellement lorsque l'on voit les inondations subies en Mars 2020! Lors de la réunion du 29/09, on nous a parlé de dessertes sur La Laurière, La Frogerie... où les voitures peuvent à peine croiser à 2, et vous envisagées de faire passer des cars et tracteurs, impossible à notre sens, sans aggravation de la dangerosité de la route et beaucoup de manoeuvre, qui en plus est inondable! Que ce passera t-il en hiver? <a href="https://actu.fr/pays-de-la-loire/pornic_44131/inondations-loire-atlantique-pays-retz-tres-touche_31851623.html">https://actu.fr/pays-de-la-loire/pornic_44131/inondations-loire-atlantique-pays-retz-tres-touche_31851623.html</a>
2020-10-10 12:51:40	1851	b. Options d'aménagement de la route départementale	2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	Nouvelle proposition route pour Port-St-Père	Bonjour, nous sommes plusieurs habitants de PSP à penser qu'il n'y a pas que vos variantes qui sont possibles, voici une autre proposition concernant la section à hauteur du bourg de Port-St-Père.
2020-10-10 10:13:50	1913	a. Modalités de concertation et suite de la concertation	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Enfin une double voie	Bonjour, je fais cette route depuis plusieurs années et celà devient de plus en plus pénible car il y a énormément de trafic de poids lourds et je suis plus souvent à 60 K/H que 80 ce qui m'oblige à partir toujours plutôt pour être à l'heure au travail. Sans oublier les vendredis soirs ou dimanches soirs ou il y a des embouteillages monstres. Je souhaite que cette route soit faites le problème c'est que la parole des votants n'est jamais respectées ( aéroport de Nantes) .
2020-10-09 12:34:15	1905	j. Plusieurs catégories / Autres	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Mettez nous de la place pour des vélos	Si les études montrent qu'un doublement de l'axe est nécessaire, elles occultent globalement la place du vélo dans ces itinéraires proches entre métropole et villes principales, mais également dans ces inter-distances entre communes de ce secteur du département. Ah si, on parle de la Loire à vélo et des quelques principes d'aménagements prévus en parallèle sur les routes secondaires... et à venir un jour. La Loire à vélo est un itinéraire touristique, sympa, mais qui ne passe par à Arthon en Retz ou à Port saint père. Les routes secondaires restent des routes secondaires et les aménagements ne se traduisent quasi jamais par une voie séparée de la route et donc sécurisante. Parlons des connexions entre les villes qui ponctuent cet axe, depuis Nantes et jusqu'à Pornic, et qui permettraient, si les aménagements sont de vrais aménagements (larges, confortables, directs, fluides, pas entrecoupés), de faciliter - et donc d'encourager - à emprunter ces itinéraires à vélo, et de permettre à tout le monde de profiter de ce projet. "Faciliter" car c'est quand même plus sympa d'être éloigné d'une bagnole ou d'un camion qui vous frôle à 80km/h (d'ailleurs aucun vélo n'emprunte cette route, sauf quelques rares égarés qui circulent sur l'accotement) ; et qu'à l'heure où on voit les transformations dans les villes, il n'y a aucunes raisons que les villes moins "urbaines" ou la campagne ne se mettent pas à leurs tours à accompagner ces évolutions... Regardons chez le voisin modèle hollandais : se déplacer à vélo est synonyme d'utiliser sa propre voie, pas d'être relégué sur une bande cyclable ou un circuit qui n'existe que sur une carte mais qui dans les faits ne bénéficie pas d'aménagements à la hauteur. C'est bien simple : on peut traverser tout un pays à vélo sans jamais rouler sur une route pour automobile !"Pour tout le monde" car le doublement d'une voie est réservée à celles et ceux qui ont le permis de conduire et une voiture. Qu'en est-il de l'ado qui veut aller sur la côte ou voir ses potes dans la ville d'à côté, ou participer à un match de foot ? Qu'en est-il de celle qui n'a pas les moyens de se payer une voiture car elle préfère se consacrer à la qualité de son logement et parce qu'elle n'a pas besoin d'un véhicule motorisé dans son quotidien ? Qu'en est-il du septuagénaire sportif dans l'âme mais aux articulations fatiguées, qui se dit qu'avec son vélo à assistance électrique il n'aura aucun mal à gagner les villes et leurs centres (Nantes ou Pornic) pour profiter de ce qu'elles offrent. Avec des machines qui vous font aller jusqu'à 25km/h et une autonomie croissante, on peut gagner l'une ou l'autre sans aucun problème. Cela pour permettre aussi un développement équilibré de cette agglomération de Pornic qui gagne chaque année en habitants de tous les âges, et pas uniquement des travailleurs. J'habite à une extrémité de cet axe (Nantes ou Pornic, peu importe au final) et il m'arrive de travailler à l'autre extrémité, ou dans une des villes qui ponctuent cet axe. Et donc d'emprunter cette route avec ma voiture, la plupart du temps seul. Finalement elle est dangereuse parce qu'on perd du temps quand on arrive sur ces villes aux entrées congestionnées, et qu'on veut rattraper ce temps sur la route. Je ne crois pas à la solution ferroviaire pour accompagner seule nos "mutations" dans nos moyens de déplacement. C'est une solution en plus. Je ne crois pas à un projet routier dont la nécessité est avérée pour toute les

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-10-09 11:13:19	1851	j. Plusieurs catégories / Autres	2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	Penser sécurité mais surtout Humanité	Bonjour, Je ne suis pas contre l'aménagement de cette route mais de façon humaine et réfléchi. Je tiens à souligner plusieurs points. 1.Les nouvelles variantes V1 et V2, vont aggravées le phénomène de coupure déjà existant sur Port-St-Père, (bourg déjà coupé en 2 par la route actuelle). Le projet ne prend pas en compte les liaisons douces existantes (vélo et piétons) qui circule des deux cotés du bourg, rien n'est établi pour maintenir ses passages. 2.Les dessertes proposées (peu nombreuses) dans le cadre de V1 et V2, propose de passer par de petits villages de la commune, lors de la réunion publique du 29/09, il a été soulevé le problème que 2 voitures peuvent déjà à peine se croiser, il semble alors impossible d'envisager de faire passer des cars et tracteurs sur ces villages (ex: La Frogerie, La Lauriere...). Ces dessertes passeraient également au travers d'actuels lotissements de part et d'autres du bourg (augmentation du trafic, des nuisances sonores, et plus dangereux pour les habitants de ces quartiers). Je tiens à souligner au département que par exemple le village de La Frogerie a été inondé en mars 2020, comment peut-on envisager alors de faire passer une partie du trafic par cette zone à risque? Sera-t-elle praticable l'hiver en cas de nouvelle montée des eaux?3.Le Passage en 2x2 voies à hauteur du Bourg de Port-St-Père, va entraîner des nuisances sonores significatives pour les habitations qui bordent la route actuelle, malgré les murs anti-bruits, ne va-t-il pas y avoir de forts désagréments pour les habitants et une décote du marché immobilier pour les habitations qui borderont la future 2x2?4.Je suis pour la sécurisation de la route, cependant elle ne peut se faire au détriment des habitants de la commune, en brisant des vies, les expropriations envisagées ne sont pas acceptables! Surtout que lorsque nous avons construit il y a 4 ans, on nous avait dit "Pas de soucis, la route contourne le bourg de Port-St-Père par la sud". On ne peut pas détruire des vies pour en sauver d'autres. La version de référence permet de sauver nos habitations, sachant que Port-St-Père ne peut plus délivrer de permis de construire, nous ne pourrions pas retrouver à construire sur la commune. Cela attaque notre patrimoine immobilier et humain/familial. Mais aussi historique avec la destruction du Moulin de Beauvais. 5.Le département lors de la réunion du 29/09, n'a pas répondu à la question "Que deviennent les espèces protégées vivants sur nos terrains à détruire?" car nous sommes plusieurs à avoir repéré des espèces protégées (ex: Grands Capricornes, nid d'hirondelles, salamandres, écrevilles roux, etc...) habitants nos terrains?6.La Version de Référence (validé par le conseil municipal de Port-St- Père en 2009) est la plus sécuritaire (Objectif Majeur de ce projet!) selon l'évaluation du département, ce qui semble poser problème pour eux, c'est la surface de terres agricoles impactées. Je tiens à souligner que plusieurs agriculteurs vont bientôt partir à la retraite et il semblerait qu'il n'y est pas de repreneurs: Ne peut-il pas y avoir en effet dédommagements des agriculteurs touchés par la Variante de Référence et rachats de terres aux futurs retraités pour garder la capacité agricole des exploitations? 7.Nous sommes plusieurs de mon quartier et une des participantes de la réunion du 28/09 (Association: En route pour l'Espoir), à soulever la question de l'utilité du doublement de voies à hauteur de Port-
2020-10-09 08:39:56	1421	g. Environnement et/ou biodiversité	RD751	Respect de l'environnement ( la nature et le habitants)	Après avoir participé à la réunion de concertation. Je pense que ces travaux ne sont pas nécessaires. La route est sécurisée depuis peu. Favoriser les déplacements routiers va à mon sens à l'encontre de ce qu'il faut faire.Je pense qu'il est primordiale de faciliter les transport en commun ( bus, train) et pourquoi pas le vélo sur les trajet plus courts. Le recours au télé travail pour certain est également une alternative.II est primordiale de respecter le bio diversité: l'artificialisation des sols fait disparaître un département français chaque année: source, office français de la bio diversité.
2020-10-08 22:27:51	1903		RD751	Entre Le port et Pornic : scénario 1	Il est indispensable d'améliorer l'axe Nantes-Pornic qui est trop accidentogène.Mais pourquoi imaginer changer la dernière portion ?- dévier la 4 voies vers la Bernerie ou vers les Moutiers va rallonger le trajet, surcharger la route bleue de l'embranchement jusqu'à Pornic. Les habitants de Bourgneuf, Les Moutiers et La Bernerie auront plus de difficultés à rejoindre Pornic ou St Nazaire.D'autant plus qu'il faut préserver la chapelle de Prigny
2020-10-08 18:44:07	1901	b. Options d'aménagement de la route départementale	RD751	Une 2x2 voies ne fait que déplacer le problème	Plus on met de route aux services de l'automobiliste, plus il roule. Regardez l'axe Vannes Nantes, il est saturé tous les vendredis soir, tous les dimanches soirs. Je pense aux nantais qui viendront encore plus nombreux à Pornic. Mais c'est vrai aussi pour la semaine: certains nantais délocaliseront et viendront habiter Pornic. Si l'axe Nantes-Pornic passe entièrement en 2x2 voies dans 10 ans, il sera saturé.Ça ne réglera pas le problème de "confort de route" pour ceux qui empruntent cet axe au quotidien. Et ça ne fera qu'augmenter la pollution.Je suis en faveur de faire les aménagements prévus (votés, budgétés) et d'en rester là pour le 2x2.Par contre, sur des points précis, il y a peut-être moyen de faciliter la vie de tout le monde au quotidien. Voir par ex. mon autre contribution: le radar du Port provoque un bouchon systématique, un rond point serait peut-être une bonne alternative pour faire ralentir tout en fluidifiant.
2020-10-08 18:28:29	1901	b. Options d'aménagement de la route départementale	5. Chaumes-en-Retz <> Pornic	Chaumes en Retz - Pornic	En partant de Pornic, ce qui fait bouchonner aux heures de retour de week-end et je suppose aux heures de pointe en général, c'est le cumul de 2 choses:- le radar à 70 du Port qui fait freiner et donc provoque une circulation saccadée- l'utilisation de plus en fréquente de la D66 par les automobilistes adeptes des applis GPS car ceux-ci arrivent "lancés" sur la D751 pour forcer le passage et comme juste après il y a le fameux radar, tout le monde finit à l'arrêt ou presque.Pas de besoin de tronçons à 2 x 2 voies pour régler ça.Je me demande si installer un ou deux rond-points ne seraient pas plus efficaces et moins chers, ça ferait ralentir en douceur sans provoquer d'à-coup comme maintenant.
2020-10-08 11:12:30	1892	j. Plusieurs catégories / Autres	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	OUI au projet de 4 voies	La pratique quasi quotidienne de cet axe m'incite à soutenir le projet de 4 voies Nantes/Pornic au vu de l'utilisation soutenue par les usagers de cette voie. Quelle que soit l'heure de la journée les files de voiture sont ininterrompues... et aux heures d'embauche ou de retour au domicile, les bouchons sont récurrents. La 4 voies accompagnera le développement économique de la région et contribuera à davantage de sécurité sur la route.

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-10-08 09:06:02	214		RD751	Avis adressé au Département de Loire-Atlantique par mail	Monsieur Le Président, Vous vous féliciter de la 1 <sup>er</sup> concertation public concernant la nécessaire 4 voies de Pornic à Nantes, route dangereuse et tueuse depuis près de quarante ans. j'ai lu avec beaucoup d'attention le rapport concernant cette 1 <sup>er</sup> réunion publique de concertation. 1 <sup>er</sup> observation : compte tenu du nombre croissant de personnes prenant leurs voitures du pays de Retz pour aller travailler à Nantes Métropole, compte tenu d'une insuffisance d'entreprises, et d'un développement du tourisme inexistant., cette route est de plus en plus dangereuse, et de plus en plus fréquentée depuis près de trente ans, d'où l'obligation de réalisation rapide de cette quatre voies. or, il s'avère, que la dernière « tranche se terminerai dans quinze ans soit 2025 !!!... Il me paraît donc, nécessaire et indispensable de réaliser, l'ensemble de cette 4 voies, Pornic Nantes, dans les cinq ans à venir. pourquoi ? un exemple, Monsieur Le Président, l'Autoroute 4 voies qui a été réalisée, en pleine montagne, pour les J.O d'Alberville, afin de relier facilement, les stations de sports d'hiver de la Tarentaise, a été réalisée, en deux ans et demi... 2 <sup>ème</sup> observation: Par ailleurs, vous faites, allusion au danger d'un tourisme de masse, monsieur le Président, si vos compétences sont politiques en ce qui me concerne mes compétences sont dans le tourisme international. Le tourisme de masse par exemple, afin d'être simple, c'est Paris avec 50 millions de touristes internationaux par an en terme de fréquentation, le tourisme que vous pratiquez, en Loire Atlantique est essentiellement un tourisme de villégiature et de proximité, prémué principalement, de résidences secondaires occuper maximum 1 mois par an, ce n'est donc, pas du tout un tourisme de masse, mais tout le contraire, un tourisme grâce, a la proximité de Nantes métropole, de proximité. 3 <sup>ème</sup> observation : ne croyez vous pas qu'il est indécent, d'envisager de planifier les travaux de cette 4 voies pornic nantes, jusqu'en 2025?... compte tenu, des familles endeuillées, d'hommes, de femmes et d'enfants mort(e)s, sur cette route tueuse, et, et, du trafic hyper chargé et journalier ??... rendez vous à la raison, Monsieur Le Président, cette 4 voies est urgente et prioritaire afin que le pays de Retz bénéficie non pas d'une route de la honte, mais d'une route et sécurisée à 4 voies..veuillez accepter, Monsieur Le Président, l'expression de toute ma Considération. [Cette contribution a été anonymisée afin de la publier sur cette plateforme]
2020-10-08 09:01:12	1867	b. Options d'aménagement de la route départementale	5. Chaumes-en-Retz <> Pornic	Un aménagement (2x2 voies) entre Chaumes en Retz et Nantes semble possible, l'aménagement 2x2 voies Chaumes en Retz - Pornic ne présente aucun intérêt	Cette contribution est un extrait d'une contribution plus argumentée déjà publiée. Entre Nantes et Chaumes en Retz, il existe des aménagements prévus depuis de nombreuses années qui pourraient être, pourquoi pas (?), terminés en 2 x 2 voies (Saint Léger les vignes-Port Saint Père- Pont Béranger et Pont Béranger – Chaumes en Retz) car les infrastructures lourdes sont déjà réalisées (ponts) et les emprises de terrain sécurisées. 1. Par contre l'aménagement du tronçon Chaumes en Retz-Pornic en 2x2 voies ne présente aucun intérêt : a. Le gain de temps entre 110 km/h et 80 km/h sur ce tronçon de 9,3 km serait de moins de 2 minutes ! Est-ce que l'investissement (très lourd) et ses inconvénients vaut 2 minutes sur un trajet ? b. L'impact écologique semble (à débattre) exister, important et complexe. c. Éviter des ouvrages d'art très coûteux (pont, viaduc ?) pour passer la ligne de chemin de fer à l'entrée de Pornic, mais aussi pour des croisements de routes sécurisées (éviter le problème « route bleue »). d. Le trafic routier s'intensifie surtout après les jonctions de Chaumes en Retz, puis Pont Béranger, puis Port Saint Père puis Bouaye... avec les flux venant du sud du département. e. A condition de l'améliorer et de sécuriser ce tronçon encore plus sérieusement. f. Les 5 scénari d'arrivée d'une 2x2 voies à Pornic montrent bien la complexité du problème et que la solution retenue ne serait qu'un pis-aller. Une amélioration des routes existantes serait moins coûteuse et plus utile. g. Les économies réalisées sur ce tronçon permettraient de financer des aménagements complémentaires entre Pornic et Chaumes en Retz (routes annexes, voies ferrées, voies de mobilité douce, ligne de bus...) concernant une part plus large du département et de ses habitants notamment celles et ceux qui n'ont pas de voitures ou de motos. Il n'est donc pas question de freiner le développement de Pornic (et des autres villes, du département, traversées par la RD 751 ou en dessertes) qui présente beaucoup d'atouts, mais bien de dimensionner le réseau routier en harmonie avec les autres moyens de transports (actuels et futurs). En résumé un aménagement de la RD 751 en 2x2 voies entre Chaumes en Retz et Nantes semble possible à moindres coûts (puisque prévu et préparé de longue date, ponts existants, emprises terrains) par contre l'aménagement du tronçon Chaumes en Retz-Pornic devrait pouvoir se faire sur la base de l'amélioration de l'existant et des routes annexes.
2020-10-07 21:44:45	1670	i. Economie (tourisme, emplois...)	5. Chaumes-en-Retz <> Pornic	Oui à la 2x2 voies Nantes-Pornic	Bien sur je suis pour ce projet de 2x2 voies avec une préférence pour le scénario 2 sur le tronçon Chaumes en Retz-Pornic.
2020-10-07 18:02:56	1886	i. Economie (tourisme, emplois...)	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Equipement Indispensable !	Environ 25 ans que j'habite Pornic et que j'utilise très fréquemment cet axe ! D'année en année, j'ai vu les conditions de circulation, et la sécurité, se dégrader... Il me paraît indispensable d'équiper Pornic de cette 2x2 voies jusqu'à Nantes...

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-10-07 16:14:56	1867	j. Plusieurs catégories / Autres	RD751	Les volets du dossier qui font débat ! Est-ce le rôle des garants d'y remédier pour un débat argumenté, transparent et neutre ?	Ce projet de liaison (au sens large des mobilités) entre Pornic et Nantes, qui nous engage pour plusieurs décennies, pose des questions de nature totalement différentes (structurelles, économiques, écologiques, sociétales) et appelle des réponses rationnelles réfléchies à condition de bien poser le problème dans sa globalité. Ainsi tous les modes de transports (train, bus, ..) doivent faire partie intégrante de la réflexion tout comme la Région (train) et l'agglomération de Nantes (accès). Pointons 3 volets simples du dossier qui semblent majeurs : A. Parlons d'abord des absents sans lesquels toute décision sera contestable. 1. La Région, en charge de la liaison ferroviaire Pornic Nantes, est absente du débat alors qu'une grande partie des solutions devraient l'impliquer : augmentation des navettes et du nombre de voyageurs entre Pornic et Nantes, nouvelle gare à l'aéroport Nantes Atlantique (cet arrêt limiterait, entre autres, le nombre de voitures allant de Nantes et du sud du département à l'aéroport). Cette liaison concerne tous les « non » utilisateurs de voitures. Sans l'avis de la région sur le futur de cette ligne le débat sera biaisé. 2. L'Agglomération de Nantes qui devra gérer un accroissement (si avéré ?) du nombre de véhicules avec un réseau déjà saturé. Pourquoi une 2x2 voies sinon pour bouchonner plus loin de Nantes ? Quels sont ses projets ? Nouveau pont ? B. Parlons de la méthode. 3. Les analyses des flux semblent dater d'avant la crise du COVID qui a bouleversé les façons de travailler et mis en avant le télétravail ce qui pourrait minorer les prévisions de flux routiers. Ces mêmes projections de flux routiers seraient largement minorées avec un doublement du nombre de passagers transportés par train (voire par bus) entre Pornic et Nantes. 4. On parle d'un projet avec un terme dans 15 ans, il serait à minima souhaitable de demander une expertise sur le devenir de la mobilité automobile : voitures autonomes (plus sûres), covoiturage (en progression), bus, etc. 5. Le projet est très ciblé sur une partie des habitants du département (entre autres) à savoir celles et ceux qui ont une voiture. Ce qui est, pour le moins, réducteur. C. Parlons du projet. 6. Il existe des aménagements prévus depuis de nombreuses années qui pourraient être, pourquoi pas (?), terminés en 2 x 2 voies (Saint Léger les vignes-Port Saint Père- Pont Béranger et Pont Béranger – Chaumes en Retz) car les infrastructures lourdes sont déjà réalisées (ponts) et les emprises de terrain sécurisées. 7. Par contre l'aménagement du tronçon Chaumes en Retz-Pornic en 2x2 voies ne présente aucun intérêt : a. Le gain de temps entre 110 km/h et 80 km/h sur ce tronçon de 9,3 km serait de moins de 2 minutes ! Est-ce que l'investissement (très lourd) et ses inconvénients vaut 2 minutes sur un trajet ? b. L'impact écologique semble (à débattre) exister, important et complexe. c. Éviter des ouvrages d'art très coûteux (pont, viaduc ?) pour passer la ligne de chemin de fer à l'entrée de Pornic, mais aussi pour des croisements de routes sécurisés (éviter le problème « route bleue »). d. Le trafic routier s'intensifie surtout après les jonctions de Chaumes en Retz, puis Pont Béranger, puis Port Saint Père puis Bouaye... avec les flux venant du sud du département. e. A condition de l'améliorer et de sécuriser ce tronçon encore plus sérieusement. f. Les 5 scénari d'arrivée d'une 2x2 voies à Pornic montrent bien la complexité du problème et que la solution retenue
2020-10-07 15:10:15	1884	b. Options d'aménagement de la route départementale	2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	Oui, à la 2x2 voies Nantes Pornic : urgent	Je suis dans l'attente depuis plusieurs années de ce doublement. Plus particulièrement, Port st père - le pont Béranger. Certes, le rond-point aménagé récemment facilite le passage. Mais le danger existe toujours. Mais, il faut tenir compte du délestage de la route Pornic Nantes vers la D 80 (itinéraire BIS). Ce n'est plus supportable et je ne parle pas que des voitures, c'est sans compter les camions. Plus un seul jour de répit.
2020-10-07 13:45:10	1881	b. Options d'aménagement de la route départementale	2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	Contre le projet de 2x2 Voie	Bonjour je suis contre le projet de 2x2 voie étant donné que vous voulez déloger des personnes qui ont travaillé d'arrache pieds pour se payer leur maison. Il y a assez de routes pour pouvoir se rendre sur la cote
2020-10-07 12:26:51	1880	h. Déplacements et mobilités alternatives	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Pourquoi pas un BusWay	Bonjour, je suis utilisateur fréquent de cet axe et comme beaucoup, j'attendais le passage en 4 voies avec impatience depuis ... 20 ans. Mais depuis, j'ai réfléchi car nous devons nous inscrire dans une démarche utile: Quid d'une 4 voies qui aboutira à un énorme bouchon à l'entrée de Pornic ? Je suis Pilote de ligne et j'observe que dans les grandes villes nord-américaines, la multiplication des voies n'a pas fait disparaître les bouchons, bien au contraire (même les 2x13 voies (au Texas, la Katy freeway) mais à une augmentation du nombre de voitures. La question est: pourquoi tant de gens voudraient cette 4 voies ? principalement pour aller plus vite. car il faut bien dire que ni le train ni les bus ne sont guère attractifs: Pour les cars, la faible fréquence, le temps de trajet long même hors période d'embouteillages. Pour le train: la faible fréquence, les grèves des trains, le temps de trajet long et surtout non fiables, et le coût dissuasif. et si on leur proposait un moyen plus rapide mais qui, à long terme ne contribuerait pas à une augmentation des voitures ? et si on mettait en place des voies protégées pour les Bus (genre BusWay) sur lesquelles en plus ils pourraient rouler plus vite que les voitures.. un conducteur de voiture lâcherait facilement sa voiture si, coincé dans les bouchons il voyait un Busway rouler tranquillement à 110 km/h ... et qui arriverait à destination toujours plus vite que lui. Des conditions tout de même : prévoir des parkings quasi- gratuits aux extrémités et des fréquences très importantes: et un peu comme les RER, une alternance de Busway directs (1/3 ?) et d'autres qui s'arrêteraient à un ou deux arrêts intermédiaires, pas toujours les mêmes (par exemple Pornic-La Bernerie-Arthon Nantes et Pornic-Ste Pazanne- Bouaye- Nantes) etc Si la fréquence des BUSWAY est importante, les conducteurs prendraient moins leur voitures et du coup le trafic diminuerait et il y aurait moins de bouchons, et la 4 voies ne serait plus autant utile. Cela nécessiterait des investissements quasiment identique à une 4 voie mais irait vers une solution qui n'augmente pas la circulation mais qui la diminuerait. Je suis à votre disposition pour en discuter Philippe
2020-10-07 11:17:56	1879	f. Sécurité	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	4 voies une sécurité	Les routes en 4 voies sont bien plus sécurisées. Donc moins d'accidents et plus rapides.
2020-10-07 08:51:08	1877	b. Options d'aménagement de la route départementale	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Doublement de la route Nantes Pornic	Bonjour, Oui bien sûr que je suis pour ce doublement en 2X2 voies de cette route Nantes Pornic ! C'est une honte pour nos élus que cette route ne soit toujours pas faite depuis 30 ans. Merci d'aller vite pour une fois!

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-10-07 07:55:56	1876	b. Options d'aménagement de la route départementale	6. Plusieurs sections / Autres	Une 2x2 voies est-elle justifiée? Quel aménagement en arrivée sur la Route Bleue?	Au vu du dossier présenté mes conclusions sont les suivantes.Compte tenu des trafics actuels et de leur évolution, l'aménagement à terme est une 2x2 voies à carrefours dénivelés. Le type d'aménagement, sur place ou en tracé neuf, dépend des potentialités du site et des aménagements antérieurs.Le meilleur aménagement entre Port-Saint-Père et « Le Pont Béranger » est la variante de référence.L'aménagement entre « Le Pont Béranger » et Chaumes-en-Retz est assez ouvert et ce sont plus l'affinement des études qui permettront de choisir entre la V2 et la V3 et ou pseudo-ASP avec une préférence pour la V2 ou le pseudo-ASP.Le doublement de la déviation de Chaumes-en-Retz est une évidence.Pour l'aménagement entre Chaumes-en-Retz et Pornic, son raccordement sur la RD213 ou la RD13 doit se faire sur un échangeur nouveau spécifique et différent des échangeurs des RD751, RD 97, RD 66 ou RD 67. Il semble que les scénarii à privilégier soient le 2 puis le 4.
2020-10-06 21:47:29	1870	c. Cadre de vie (bruit, santé, pollution,...)	RD751	Contournement Sainte Pazanne?	La circulation à Sainte Pazanne est infernale surtout l'été car les véhicules traversent le bourg pour aller à Noirmoutier et sur la côte. C'est la seule commune à ne pas avoir de déviation. Prévoyez vous quelque chose? De plus le franchissement du pont de chevire dans le sens Sud nord est infernal, prévoyez vous une 3 voies entre porte de l'estuaire et porte d'Armor ? Et un vrai échangeur rond point d'Armor ? C'est bien beau d'attirer de plus en plus d'habitants il faut faire évoluer les infrastructures qui n'ont pas bougées depuis 20 ans!
2020-10-06 21:08:43	1869	j. Plusieurs catégories / Autres	2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	Renforcer la cohésion du Bourg avec le trace de référence	Bonjour, Selon moi, le tracé de référence est le mieux car il permet de désenclaver le lotissement du bel air, facilitera l'accès à l'espace santé à pied depuis le bourg et permettra de garder une capacité d'expansion économique cohérente Par contre, il est souhaitable de prévoir des murs anti-bruits sous le lotissement du Clos de Retz afin de réduire les nuisances sonores. Globalement ce projet est nécessaire pour sécuriser les infrastructures : trop de morts sur la RD notamment depuis le franchissement de l'Acheneau à la ligne droite au niveau de l'Auberge du Pays de Retz.
2020-10-06 18:30:20	1868	b. Options d'aménagement de la route départementale	RD751	Aménagement Total	Pour ma part je souhaite l'aménagement total en 4 voies. Inutile d'attendre encore. Ce projet est à l'étude depuis au moins 30 ans. Allons nous continuer ainsi des années. L'économie du Pays de Retz en dépend. Pourquoi vouloir conserver le principe 2 voies, pour limiter les accidents ? Le système actuel a démontré qu'il en produit à foison malheureusement. Les salariés, employeurs, routiers qui l'empruntent dans les 2 sens sont à privilégier en terme de rapidité et de sécurité. Les territoires doivent vivre et si nous souhaitons consommer local commençons par aménager les axes de desserte. Cordialement
2020-10-06 13:59:51	1865		RD751	NON au projet de route inutile	Bonjour, NON je m'oppose à ce projet. Il n'est pas nécessaire de bétonner encore ce parcours, ce chemin qui nous mène à Pornic ou bien vers Nantes.- la route est bien plus sécurisée actuellement grâce aux derniers aménagements ( limitation, bande élargies, rond point, radar..)NON, je ne veux pas voir affluer davantage de personnes pour saturer le bord de mer à Pornic! Si Nantes augmente, le GRAND risque c'est de voir ce littoral se saturer. Les plages de Pornic étant les plus proches, donc il y aura davantage de touristes. NON, Les plages ne sont pas extensibles! Les plages commencent déjà à saturer lors des périodes de canicule et Pornic construit déjà beaucoup trop.-NON je préférerais que nous réfléchissions à mieux utiliser la voie ferrée et augmenter les TER avec des dessertes dans des communes qui se développent( st Pazanne, Bouaye..).Je ne veux pas voir ce paysage en roulant à toute vitesse ! J'aime prendre mon temps 45mm environ quand je vais à Pornic Ce projet est encore un projet de (capitalistes de merde) Réfléchissez avant de détruire et bétonner .Merci ,C.P
2020-10-06 12:52:33	1862	a. Modalités de concertation et suite de la concertation	6. Plusieurs sections / Autres	Doublement Nantes Pornic	Depuis un peu plus de 60 ans, j'utilise et je connais parfaitement cette route qui est devenue un axe majeur pour les déplacements sur les communes du pays de retz, se poser encore en 2020 la question pour savoir si le doublement de cet axe doit s'effectuer est déjà un non sens, depuis longtemps l'axe Nantes La Baule est passé en 2 x 2 voies et celui relatif à Nantes Pornic aurait du suivre depuis très longtemps la même logique, alors bien sur que je suis favorable au doublement d'autant que des aménagements existent déjà et sont en attente de finalisation (le long de cheméré, arthon) . En revanche il est difficile d'imaginer qu'il va falloir attendre encore de longues années avant d'en voir la réalisation, cet axe routier pourrait faire partie des projets du plan de relance - COVID de l'Etat sur la partie cohésion des territoires, il faut accélérer le mouvement, cela d'ailleurs aura un effet bénéfique sur cet axe très accidentogène.
2020-10-05 15:01:36	1857		RD751	Enfin une décision que nous attendons depuis des décennies pour la sécurité des usagers	C'est un enjeu de sécurité pour ceux qui sont obligés d'emprunter cette route matin et soir pour aller à leur travail.j'ai pratiqué cette route pendant plus de 10 ans et j'ai pu observer le nombre d'accidents très souvent mortels sur cette route.habitant Clisson précédemment et utilisant la route Vallet Nantes à double voies je n'ai jamais vu un accident. il est bien la preuve que si on veut éviter des morts et des blessés graves sur les routes il faut développer les routes à 2X2 voies. Patricia ERRARD.
2020-10-05 14:54:21	1402	c. Cadre de vie (bruit, santé, pollution,...)	RD751	Nuisance sonore bourg	Bonjour.J'habite à la jonction entre l'aménagement bouaye/port saint-père et port saint pere/le pont beranger (12 rue du clos de retz) Je viens d'avoir connaissance du tracé et aménagement de la portion entre bouaye et port saint pere. Aucun dispositif anti bruit n'est prévu pour nous! Vous prouvez soit disant la loi d'antériorité ! Et oui ma maison a été construite en 2010!!! Et alors??? Vous fidez vous de la qualité de vie des habitants du bourg ? Il y a un merlon de prévu un peu avant ma maison! Pourquoi ne pas le continuez sur quelques mètres ?! J'attends une petite part d'humanité ainsi qu'une réponse de la part du département !
2020-10-05 12:11:42	1854	h. Déplacements et mobilités alternatives	6. Plusieurs sections / Autres	Projet d'un autre temps	Il me semble préférable de travailler sur de nouvelles modalités de transport tel que le train qui est actuellement sous utilisé du fait du temps de trajet long et du faible nombre de rotation.Outre l'impact écologique d'un tel projet, il faut se poser la question de l'intérêt de faciliter l'accès au plus grand nombre au littoral. Les communes littorales sont en incapacité totale d'accueillir plus de touristes, promeneurs etc. Les parkings sont très vite saturés.Et pour les personnes travaillant à Nantes, il faudrait plutôt accentuer le télétravail.

Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la contribution / question	Contenu de la contribution
2020-10-05 11:57:44	1853	j. Plusieurs catégories / Autres	RD751	Opposé au projet de doublement	On parle de sécurité ? Avec une limitation à 80km/h, je ne vois pas le pb de sécurité. On parle de fluidifier le trafic ...et quelles seront les conséquences pour celui de Pornic déjà saturé en haute saison ? On parle de durabilité et/ou planète avec du covoiturage...qu'est-ce qui empêche de le faire dès à présent ? N'oublions pas que Pornic est déservi par le train: c'est une réelle chance et quoi de plus solidaire et respectueux pour notre planète / par rapport à l'accroissement de flux de véhicules. Conclusion: je ne crois pas qu'un investissement dans ce projet est indispensable.
2020-10-05 11:38:10	1852	j. Plusieurs catégories / Autres	RD751	Suggestions Projet 2X2 Nantes Pornic	Bonjour,Je soutiens ce projet tout à fait opportun. J'habite à Pornic et je travaillais au centre de Nantes. J'avais besoin d'un véhicule pour mes responsabilités professionnelles. Les trajets quotidiens étaient un véritable parcours du combattant.Mes suggestions :- Emprunter chaque fois que cela sera possible le trajet actuel afin de limiter la nouvelle emprise foncière et de ne pas créer de nouveaux désagréments ou pertes de valorisation à d'autres habitants (les riverains actuels sont déjà impactés depuis des dizaines d'années...).- Intégrer dans le projet le traitement des extrémités de la 2X2 voies. Il n'est pas concevable que cette route aboutisse au premier rond-point de la zone artisanale de Pornic sans de gros aménagements. De même, à Bouguenais, point noir majeur le matin aux abords du périphérique, il faudra trouver des solutions.- La connexion avec le tramway nécessite de franchir le périphérique. Une prolongation de la ligne 3 du tramway avec mise à disposition d'un très grand espace facilement accessible pour stationner les véhicules, notamment en provenance de l'axe Pornic-Nantes, désengorgerait ce secteur.- Une offre SNCF améliorée est souhaitable. La fréquence des "navettes" est vraiment insuffisante et le tracé actuel par la côte est beaucoup trop long (une heure pour 45 kilomètres...). De plus les rares trains sont bondés (COVID....) et l'exactitude...trop aléatoire !- Dernière suggestion connexe : le sujet de la saturation du périphérique restera épineux. Et nous aurons encore longtemps besoin de nos véhicules, fussent-ils électriques. Une voie express nord/sud empruntant un nouveau pont (plus modeste et mobile que Cheviré) sur la Loire sans aucune pénétrante ou sortie entre les extrémités pourrait être une solution. Car ce qui ralentit la circulation ce sont les entrées et sorties en cours de parcours. Et diviser les 2 flux (le direct sud/nord et celui desservant Nantes par les différentes portes) pourrait être une solution intéressante. Il suffit de fréquenter le périphérique en juillet et août pour comprendre l'importance du trafic direct sud/nord et inversement.Bravo pour le remarquable dossier mis à notre disposition. C'est très respectueux des citoyens et démocratique.Bon courage pour ce projet.Amicalement,
2020-10-05 00:10:59	1849	b. Options d'aménagement de la route départementale	2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	Sauvons le bourg de Port Saint Père	Les variantes 1 et 2 me semblent éminemment néfastes pour la cohésion du bourg de Port St Père.Le doublement de la RD751 sur son tronçon séparant le coeur historique de Port St Père et les quartiers de Belle-vue et Bel Air (secteur Port St Père-Le Pont Béranger) constituera définitivement, s'il est réalisé, une véritable fracture, rendant caduques et impossibles tous les projets de continuité entre les zones d'habitation et d'activité (commerces, artisans, pharmacie, maison médicale et para-médicale, écoles) dans la zone ouest du bourg de Port St Père.Si une des 2 variantes était retenue, la circulation entre le centre bourg et les quartiers ouest de Belle-vue et Bel Air emprunterait 3 imposants échangeurs, le bourg historique pâtirait de nouvelles nuisances sonores pour partie, et de la laideur de murs anti-bruit pour une autre partie.Il est important d'avoir conscience que ces projets mettent en question l'avenir du bourg de Port St Père, son attractivité, sa vie sociale, ses projets de développement.Oui donc pour le tracé de référence.
2020-10-04 16:57:43	1845	f. Sécurité	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Deux objectifs principaux : la sécurité et la fluidité de la circulation.	Nous habitons Pornic, depuis une année. Nous avons fait le choix de quitter Nantes, pour venir nous installer à Pornic. Les raisons de ce choix sont multiples, mais principalement en raison des difficultés de circulation sur le trajet domicile/travail, un certain sentiment d'insécurité dans la métropole Nantaise et la recherche d'une meilleure qualité de vie . Ce projet de 2X2 voies Nantes-Pornic va apporter de la sécurité pour les personnes, de la fluidité dans la circulation et des conditions favorables pour l'implantation d'entreprises ou de nouveaux projets. La Région et le Département ont des atouts, cet axe routier va renforcer leur attractivité. Ce projet est indispensable au Département et à ses habitants.
2020-10-04 15:07:20	1842	j. Plusieurs catégories / Autres	RD751	Quatre voies pourquoi ?	Pour sécuriser le parcours : ouiPour faciliter le trafic aux heures de pointes : c'est cher payé pour les rares heures de pointes, mieux vaut encourager le co-voiturage, faciliter le train et le bus, décaler les horaires de travail, encourager le télétravail...Pour éviter les bouchons à l'arrivée sur Nantes : non, ça ne peut que les augmenter en encourageant à l'usage de la voiture.Pour faciliter l'accès à Pornic et autres communes littorales pendant WE et vacances : non, la côte, surtout Pornic, est déjà saturée de voitures, sans stationnement.Alors trouvons des solutions pour sécuriser sans un doublement onéreux plus d'actualité de nos jours tant d'un point de vue urbanistique, qu'économique et écologique.
2020-10-04 14:56:00	1844	a. Modalités de concertation et suite de la concertation	2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	Aménagement Port Saint Père - Pont Béranger	J'utilise cette voie de manière occasionnelle depuis de nombreuses années .Depuis la mise en place des 80 km/h, du rond point de la Paternière et de la ligne blanche sur 3 " épaisseurs " j'ai constaté une diminution très importante de la "dangerosité" de cette portion de route.Faut il vraiment construire cette 2 fois 2 voies ? Je ne le pense plus...Les fonds économisés pourraient servir à améliorer d'autres voies de circulation et les propriétés qui doivent être détruites dans les variantes 1 et 2 seraient sauvegardées

	Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la question	Contenu de la question	Lien des pièces jointes	Etat pour les réponses officielles	Réponse officielle
1	2020-11-04 09:09:03	1812	b. Options d'aménagement de la route départementale	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Différence de coût de l'entretien d'une route 2*1 vs 2*2, lissé / km/année?	Pour tout projet, il est trompeur pour le public de ne s'en tenir qu'à un chiffre de conception/réalisation. Sur un exemple récent, l'application StopCovid a été donnée gratuite en réalisation par les prestataires mais avec une maintenance annoncée parfois à 300 000€/mois! Trompeur, indécent et malhonnête! Pourriez-vous svp, d'après les données existantes qui ne manquent sûrement pas d'exister avec la DIR Ouest, nous indiquer la donnée suivante : * différence de coût d'entretien / année lissée d'une route classique 2 voies à une route 4 voies par km de voirie et par année lissée Cette donnée doit bien entendu comprendre les activités de fauchage (très raisonné espérons le en laissant la part belle à la biodiversité des "sauvages de la route"), la réfection de la route sur une périodicité de x années (donc lissé en cout par année d'usage), l'inspection de sécurité routière des itinéraires (ISRI) (selon page DIR Ouest <a href="http://www.dir.ouest.developpement-durable.gouv.fr/la-prise-en-compte-de-la-securite-routiere-dans-l-r87.html">http://www.dir.ouest.developpement-durable.gouv.fr/la-prise-en-compte-de-la-securite-routiere-dans-l-r87.html</a> ), etc...		Réponse du Département	Le coût d'entretien courant, programmé, d'exploitation et de sécurisation d'une route est variable suivant différents critères notamment le niveau de service prévu, le trafic supporté, le contexte environnant... - Globalement le ratio moyen du coût par km sur un réseau structurant, d'une 2x2 voies, qui est de l'ordre d'environ 30000 €/km/an, est le double d'une section à 1x2 voies. -
2	2020-11-03 15:49:23	1878	j. Plusieurs catégories / Autres	2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	Limitations de vitesse #2	Merci de votre réponse. <a href="https://participer.loire-atlantique.fr/processes/nantes-pornic/f/218/proposals/104211">https://participer.loire-atlantique.fr/processes/nantes-pornic/f/218/proposals/104211</a> en découle deux autres :- Pourriez-vous donner l'article du Code de la route en question ?- Oseriez-vous faire rouler les véhicules à 110 Km/h dans la portion se situant, ne vous en déplaît, de fait, dans l'agglomération de Port Saint Père avec passage à proximité d'habitations ?		Réponse du Département	Les vitesses maximales autorisées en fonction des catégories de routes, de véhicules, de conducteurs sont fixées aux articles R413-1 à R413-16 du code de la route. - L'article R413-2-1 précise que hors agglomération, la vitesse des véhicules est limitée à 110 km/h sur les routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central. - S'agissant de vitesses maximales, l'autorité investie du pouvoir de police peut imposer des vitesses plus restrictives lorsque des conditions particulières le nécessitent. -
3	2020-11-03 14:30:44	1837	a. Modalités de concertation et suite de la concertation	RD751	Analyse des contributions lors de la concertation préalable	Bonjour ,J'aimerais savoir comment vont être prises en compte toutes les contributions qu'elles soient écrites sur la plate-forme ou orales lors des réunions publiques. Le Président nous a dit que l'objectif était d'améliorer la sécurité or des aménagements ont déjà été réalisés. Il nous parait important que le bilan de ces aménagements sécuritaires soit fait avant toute décision. Beaucoup de contributions montrent une opposition au projet dans le but d'arrêter l'artificialisation du territoire, de limiter la perte de biodiversité, d'effet induit qui ne réduira pas les bouchons à Pornic ou en arrivant à Nantes, de bilan carbone qui devrait être réalisé en amont du projet, de l'importance de développer les autres modes de déplacements. Sur la Plate forme, à lire les réponses du Département, on a l'impression que tout est décidé. Quelle structure indépendante va analyser l'ensemble de la participation ? Comment sera prise la décision finale ? Dans l'attente de votre réponse Pour Bretagne Vivante Dominique Chagneau PS ce point sera sans doute évoqué ce soir lors de la visioconférence		Réponse du Département	Toutes les contributions formulées sur la plateforme ou lors des réunions publiques ou en ateliers vont être analysées par le Département. Comme mentionné lors de la réunion publique de fin de concertation, ce projet «fait débat»: on relève donc des contributions montrant notamment une opposition au projet mais également des contributions demandant une réalisation rapide du projet. Toutefois, plusieurs contributions ne s'inscrivent pas seulement dans ce raisonnement binaire et apportent de vraie plus-value à étudier. - La concertation a été réalisée sous l'égide de deux garants désignés par la Commission Nationale de Débat Public qui rendront compte de la participation et de la qualité de la concertation. Ils veilleront à ce que l'ensemble des contributions soient analysées. Ils indiqueront également au Département des objectifs de concertation à suivre pour la période de post-concertation préalable. - Les décisions finales seront prises par le Conseil Départemental qui a en charge l'aménagement du réseau routier du département. Compte tenu des débats suscités par ce projet, certains sont susceptibles de constater que leur avis n'aura pas été suivi. Il aura pour autant été entendu. -

	Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la question	Contenu de la question	Lien des pièces jointes	Etat pour les réponses officielles	Réponse officielle
4	2020-11-03 13:06:48	2266	j. Plusieurs catégories / Autres	RD751	Des questions sur les données du problème	Le projet est présenté comme motivé en priorité par une question de sécurité de la circulation à cause d'une augmentation du trafic: ne peut-on pas avoir une analyse plus précise de la situation pour juger de l'opportunité de la solution de 2x2 voies de Nantes à Pornic ? Sans dénier l'augmentation progressive du trafic depuis plusieurs années, ne peut-on pas en chercher les causes (exemple: absence de solution transport en commun - fréquence des trains et bus - à la hauteur de la démographie du Pays de Retz, politiques foncières des communes) ? Et d'autres remèdes possibles ? Les données de trafic fournies concernent la déviation de Bouaye, à partir de laquelle le trafic se scinde vers Ste Pazanne (qui s'est beaucoup développé) et Noirmoutier (spot touristique). Sans dénier l'attractivité de Pornic, quelle part reste exactement dans cette direction ? Comme le montrent les données de la déviation de Bouaye, le trafic augmente nettement au printemps et surtout en été : ce ne sont pas les résidents du Pays de Retz qui circulent plus (en tout cas à ce point: +10 000 v/mois) , mais le signe d'autres usages (allers/retours entre Nantes et la côte dont une grande partie simplement journaliers - riverain je suis habitué à la vue de ces bouchons). On peut penser que l'effet de "fluidifiant" du projet concernerait surtout cet usage de l'axe, et donc l'encouragerait (cela a toujours été vérifié). De là, le "remède" risque fort de développer le mal (la tentation d'un rapide A/R sur la côte). Le Département ne fait-il pas cette analyse ? D'ailleurs, les statistiques d'accident ne sont-elles pas justement sur ces périodes (vacances, week-end) ?		Réponse du Département	L'étude de trafic du CEREMA disponible sur la plateforme, présente l'ensemble des trafics actuels et projetés sur l'ensemble des routes départementales du Pays-de-Retz entre le périphérique et la côte atlantique. - Cette étude donne des Moyennes Journalières Annuelles et prend en compte pour les prévisions les modes de déplacement alternatifs à la voiture individuel qui sont développés. L'évolution du trafic est liée pour beaucoup à l'augmentation de la population dans le département et notamment dans le Pays-de-Retz. - L'analyse de l'accidentologie est réalisée sur l'année civile et il n'est pas constaté plus d'accidents sur les périodes estivales. -
5	2020-11-02 15:54:21	1878	j. Plusieurs catégories / Autres	RD751	Réponses aux questions	De nombreuses questions restent sans réponse dont celle-ci : <a href="https://participer.loire-atlantique.fr/processes/nantes-pornic/f/218/proposals/1045">https://participer.loire-atlantique.fr/processes/nantes-pornic/f/218/proposals/1045</a> La question a été aussi posée en mairie de Port-Saint-Père et le technicien du Département est resté bouche bée ! Merci de répondre, sinon on pourrait penser que l'étude est bâclée, car il semble que toutes les conséquences sur l'agglomération de Port-Saint-Père aient été minimisées, voire ignorées.		Réponse du Département	Une réponse est apportée à toutes les questions posées. Certaines peuvent nécessiter plus de temps pour rédiger la réponse la plus adaptée. -
6	2020-10-26 15:20:23	2117	f. Sécurité	RD751	Coût d'un rond-point standard	Bonjour, La question de la sécurité sur l'axe Nantes-Pornic est un sujet récurrent dans les échanges. C'est bien légitime vu les données de l'accidentologie. C'est pourquoi je pense qu'il serait utile de fournir aux participants des éléments chiffrés sur le coût des rond-points du type de celui qui a été récemment mis en place (en 2019) au niveau de Ste Pazanne (croisement de routes standard, non doublées). Merci d'avance		Réponse du Département	Le coût de l'aménagement d'un carrefour existant en giratoire est très variable et fonction notamment de sa localisation, de ses caractéristiques géométriques (diamètre, nombre de branches), des emprises nécessaires... Pour celui auquel il est fait référence, rond-point provisoire aménagé au lieu-dit «La Paternière» au croisement des routes départementales 751 et 303, le coût global est de 350 k€. -
7	2020-10-26 15:07:40	2117	h. Déplacements et mobilités alternatives	6. Plusieurs sections / Autres	Pour comparer les investissements récents de la SNCF et ceux prévus pour la 2x2 voies Nantes Pornic	Dans un souci de transparence il serait utile aux citoyens de disposer des montants investis récemment pour le rail par la SNCF (ainsi que le département, l'Etat et la Région peut-être, puisque souvent cela est co-financé) : j'ai en tête 80M€ sur la ligne TER passant par Ste Pazanne. Merci par avance de nous fournir cette information		Réponse du Département	Les lignes SNCF Nantes Pornic (60 km) et Nantes Saint Gilles-Croix de Vie (84 km) qui présentent un tronçon commun de 30 km entre Nantes et Saint Pazanne ont effectivement fait l'objet de travaux de rénovation/sécurisation importants ces dernières années. Le coût des travaux sur les deux lignes présentant un linéaire total de 114 km, réalisés en 2009-2010 et 2014-2015, s'élève à 158 M€. -

	Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la question	Contenu de la question	Lien des pièces jointes	Etat pour les réponses officielles	Réponse officielle
8	2020-10-24 19:09:10	2117	j. Plusieurs catégories / Autres	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Cabotage ou trajet longue -distance sur l'axe Nantes-Pornic	Les chiffres apportés par les experts sont très intéressants dans l'ensemble. Toutefois s'agissant de discuter de l'intérêt d'une 2x2 voies sur l'axe Nantes-Pornic, il serait pertinent de connaître le type d'utilisation fait par ses usagers : mon expérience personnelle m'amène à mettre en doute le fait que plus de 50% (55% de mémoire) des usagers y restent moins de 5mn, comme c'est le chiffre moyen pour l'ensemble du département. Le fait de considérer que les trajets moyens de moins de 5 mn sont majoritaires oriente de fait les propositions et donc les décisions ultérieures vers des aménagements de type inter-bourg plutôt qu'un aménagement plus structurant comme la 2x2 voies. Cet axe étant en effet structurant, la durée moyenne d'utilisation doit en effet y être plus élevée (comme pour les autoroutes par rapport aux routes nationales). Sans doute avec une différence significative selon que l'on est entre Nantes et Bouguenais (cabotage) d'une part, Port St Père et Pornic (trajet longue-distance) d'autre part. Techniquement cela pourrait se mesurer, si la donnée n'est pas disponible, par exemple en suivant en voiture un nombre significatif (statistiquement parlant) d'automobilistes, ou en installant provisoirement, en 3 ou 4 lieux-clé, des capteurs capables de lire les plaques d'immatriculation (comme dans les parkings ou les péages d'autoroute)		Réponse du Département	Dans la présentation réalisée pour l'atelier du 21 octobre sur les mobilités, les chiffres repris de l'enquête ménages de 2015 indiquent que 63% des déplacements concernent des trajets de moins de 5 km (et non pas de moins de 5 mn) sur le Pays de Retz dans son ensemble (périmètre SCOT). Nous ne disposons pas de données équivalentes concernant uniquement les déplacements qui empruntent la RD751. -
9	2020-10-24 18:46:34	2117	a. Modalités de concertation et suite de la concertation	RD751	Méthodologie à améliorer	A l'attention des garants (et du maître d'ouvrage bien sûr) Le principe des ateliers est excellent pour faire discuter les gens de terrain entre-eux et faire remonter des propositions, originales ou non d'ailleurs. Toutefois les assemblées de participations ainsi constituées n'ont que peu de chance d'être représentatives : il est connu que ce sont les groupes minoritaires qui sont les plus actifs, notamment sur les réseaux sociaux (quid de la représentation réelle des "nantais du week-end" et des "touristes de l'été" ?). Il aurait été préférable de reprendre la méthode de la convention citoyenne sur le climat : 100 personnes sélectionnées au hasard avec validation de la représentativité par l'INSEE		Réponse des garants de la CNDP	Les ateliers participatifs sont effectivement et entre autres des lieux et des moments pour faire remonter après discussion des propositions collectives et originales. - En aucun cas les réunions publiques et les ateliers n'ont pour objectif de s'inscrire dans une sorte de consultation ou référendum, ce n'est pas le but recherché. - Il n'en demeure pas moins que l'ensemble des avis et contributions émis par le public reçoivent une réponse du maître d'ouvrage et que les garants dans leur bilan en tiennent compte. -
10	2020-10-23 10:44:05	1693	f. Sécurité	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Question issue de l'onglet Contribuez ! - 23/09/2020 15:06	Titre : Amélioration de la circulation Je suis tout à fait pour ces travaux. D'autant plus que les espaces des bas cotés sont en grandes parties réalisés. D'autre part, je l'utilise 4 jours par semaine. Je la trouve particulièrement anxiogène. (au vu du nombre d'accidents) De nombreux automobilistes comme moi roulent avec le soleil dans les yeux ce qui rend la visibilité parfois presque nulle. Cela permettrait aussi d'apporter, je suppose, un coup de pouce au développement économique (personnellement je ne suis pas concernée) MAIS 3 questions ; pourquoi un temps si long pour la réalisation ? Depuis combien d'années ce projet est-il sur la table ? Qu'est-ce qui bloque ?		Réponse du Département	Les délais d'élaboration des projets routiers, comme de tout projet d'infrastructure quel qu'il soit (voie ferrée, éoliennes, etc.), s'inscrivent en effet sur des temps longs compte tenu de la nécessité de mener des phases de concertation, et compte tenu également des procédures d'instruction et de validation de ces derniers qui sont particulièrement complexes. - De plus, les nouvelles réglementations en faveur de la prise en compte de l'environnement qui ont été mises en œuvre ces dernières années ont largement contribué à complexifier les conditions d'aboutissement de tels projets. - D'autre part, l'aménagement du réseau routier départemental, qui représente l'un des principaux budgets d'investissement du Département de Loire-Atlantique, fait l'objet d'une planification budgétaire qui priorise les nombreux projets à l'étude. - En conséquence, les différents projets en cours ne peuvent pas être menés simultanément (aménagement axe Nantes – Côte vendéenne par Machecoul, déviation de Nort-sur-Erdre, etc.). -
11	2020-10-23 10:37:39	1701	g. Environnement et/ou biodiversité	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Question issue de l'onglet Contribuez ! - 23/09/2020 17:38	Titre : Et pourquoi pas le train Il me semble préférable de financer les transports en communs plutôt que la route. Ne peut-on pas mettre cet argent pour augmenter le trafic ferroviaire entre Nantes et Pornic. Trains plus fréquent et temps de trajet plus court. Un dédoublement de cette voie unique est-il envisageable ?		Réponse du Département	Le Département de Loire-Atlantique ne dispose pas de compétence dans le domaine ferroviaire. Celle-ci a été confiée à la Région des Pays de la Loire dans le cadre des lois de décentralisation. Cependant, le Département est tout à fait favorable également à l'amélioration des liaisons ferroviaires sur son territoire, et en particulier à l'amélioration des liaisons desservant le Pays de Retz. -

	Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la question	Contenu de la question	Lien des pièces jointes	Etat pour les réponses officielles	Réponse officielle
12	2020-10-23 10:28:28	1701	c. Cadre de vie (bruit, santé, pollution,...)	RD751	Question issue de l'onglet Contribuez ! - 23/09/2020 20:36	Titre : Et que fait-on pour les 2 roues? Est-il prévu dans ce projet des aménagements spécifiques pour les 2 roues, les vélos et mobylettes ne peuvent-ils avoir une voie dédiée ? Quand on parle sécurité, c'est à ces usagers là que vont mes premières pensées, il en va de même pour les questions écologiques.		Réponse du Département	La réflexion globale d'aménagement de l'axe Nantes-Pornic prend en compte, à part entière, les déplacements doux sur le périmètre d'étude. - Par conséquent, des liaisons dédiées seront recherchées de manière à offrir à ces usagers des itinéraires les plus directs et sécurisés possibles entre les villages et les bourgs ainsi que de bourg à bourg. Ces derniers seront précisés pour chaque tronçon de l'itinéraire au vu de la solution d'aménagement qui sera retenue à l'issue de la concertation. - Le Département de Loire-Atlantique ne dispose pas de compétence dans le domaine ferroviaire. Celle-ci a été confiée à la Région des Pays de la Loire dans le cadre des lois de décentralisation. Cependant, le Département est tout à fait favorable également à l'amélioration des liaisons ferroviaires sur son territoire, et en particulier à l'amélioration des liaisons desservant le Pays de Retz. -
13	2020-10-22 16:20:47	1870	c. Cadre de vie (bruit, santé, pollution,...)	RD751	Question issue de l'onglet Contribuez ! - 06/10/2020 21:47	Titre : Contournement Sainte Pazanne? La circulation à Sainte Pazanne est infernale surtout l'été car les véhicules traversent le bourg pour aller à Noirmoutier et sur la côte. C'est la seule commune à ne pas avoir de déviation. Prévoyez vous quelque chose? De plus le franchissement du pont de cheviré dans le sens Sud nord est infernal, prévoyez vous une 3 voies entre porte de l'estuaire et porte d'Armor ? Et un vrai échangeur rond point d'Armor ? C'est bien beau d'attirer de plus en plus d'habitants il faut faire évoluer les infrastructures qui n'ont pas bougées depuis 20 ans!		Réponse du Département	La commune de Sainte-Pazanne et son centre-bourg sont traversés par la RD 758 qui est classée en Route principale de catégorie 2 au schéma routier actuel. De ce fait, cette voie n'a en l'état pas vocation à être déviée, mais uniquement à faire l'objet de travaux de recalibrage et de mise en sécurité des sections situées hors agglomération. - La RD 758 supporte environ 12500 véh/j (TMJA 2018) en moyenne annuelle entre Port-Saint-Père et le bourg de Sainte-Pazanne. Toutefois, une fraction importante de ce trafic s'oriente, en amont de la commune, vers Machecoul via la RD 95 (5000 véh/j environ) et ne traverse donc pas le centre-bourg. - L'aménagement à 2x2 voies de l'axe Nantes-Pornic devrait par ailleurs permettre de contenir l'augmentation des trafics sur cette voie en rendant plus attractifs des itinéraires alternatifs permettant de desservir de manière plus fluide et confortable le littoral sud-est du département. - La gestion et l'aménagement du périphérique nantais sont assurés par les services de l'Etat et non le Département de Loire-Atlantique. Ces derniers mènent des réflexions visant à améliorer la gestion de cette infrastructure et plus particulièrement des points d'échange avec le réseau local (départemental ou métropolitain). -
14	2020-10-22 16:17:48	1965	b. Options d'aménagement de la route départementale	2. Port-Saint-Père <-> Le Pont Béranger	Question issue de l'onglet Contribuez ! - 13/10/2020 10:51	Titre : Le choix des élus doit limiter les impacts sur l'agriculture ET sur les habitants. A la surprise générale nous découvrons 2 nouvelles variantes au contournement de PSP. Des années d'attente pour ça. Quitte à faire une concertation, alors prenez en les bonnes idées et revoyez votre copie. Les agriculteurs n'ont pas à subir les préjudices si marqués par la variante de référence ou alors il faut prévoir en urgence un remembrement et leur proposer des terrains disponibles près de leurs exploitations. Les habitants du bourg n'ont pas à subir les nuisances liées au bruit, à l'insécurité à la césure que provoqueraient les variantes 1 et 2. Le nouveau pôle santé n'a pas à être coupé du reste du bourg. Il faut absolument permettre le passage à pied et à vélo au-dessus de la RD tel qu'il existe aujourd'hui mais en l'améliorant. Il ne faut pas supprimer cela. C'est le minimum que l'on puisse demander aux 2 variantes!! On parle aujourd'hui de l'environnement, de diversifier les moyens de déplacement et on couperait une éventuelle liaison entre les communes de PSP et Ste Pazanne car aujourd'hui de nombreux habitants l'utilisent à vélo, à pied, pour faire leur footing, pour aller à l'école, à Intermarché... Cette liaison n'existe pas sur le papier mais elle bien réelle dans notre quotidien. Diminuer la consommation d'espace agricole oui, mais ne pas aggraver les nuisances causées aux habitants du bourg notamment en terme de bruit. Le doublement de la 2*2 dans les variantes 1 et 2 provoquera des nuisances sonores très importantes. Privilégier les espaces naturels et aggraver les conditions de vie des espaces urbains et faire en sorte que PSP soit plus que jamais une ville dortoir sans aucun intérêt, le		Réponse du Département	Le but de la concertation est de présenter des options d'aménagements mais également de faire émerger d'autres solutions. - La proposition que vous évoquez fera l'objet d'une analyse visant à apprécier sa faisabilité technique ainsi que les conditions particulières d'exploitation que sa mise en œuvre induirait. Au vu du bilan qui sera établi le Département arbitrera les suites qui seront données à cette proposition. -

	Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la question	Contenu de la question	Lien des pièces jointes	Etat pour les réponses officielles	Réponse officielle
15	2020-10-22 16:12:09	1971	a. Modalités de concertation et suite de la concertation	RD751	Question issue de l'onglet Contribuez ! - 15/10/2020 11:469	Titre : 84 millions pour les routes combien pour le rail ? Informations insuffisantes sur les alternatives Pour une parfaite équité et une complète transparence, il serait tout de même nécessaire de connaître le coût de modernisation de la voie ferrée TER pour la rendre plus rapide et plus fréquente (ou faire un tram/train). Quel est donc le coût d'une modernisation de cette voie ferrée en comparaison du coût de construction de cette 4 voies (y compris les portions en voie de réalisation ou déjà réalisées) ?			
16	2020-10-22 16:09:42	2028	f. Sécurité	RD751	Question issue de l'onglet Contribuez ! - 17/10/2020 12:19	Titre : Pseudo Autoroute gratuite Une route peut-elle être "accidentogène", c'est-à-dire créer elle-même les accidents ? Oui lorsqu'elle est mal entretenue, et donc que les budgets n'anticipent pas des entretiens réguliers. L'exemple de la Vendée est significatif qui fait de la programmation pluriannuelle. Le principe de la "rustine" ne traite pas du problème des affaissements dus aux poids lourds et au surcreusement des fossés. Non : en elle-même, la route ne provoque pas d'accident. Mais que dire du comportement de chacun ? Par exemple de cet individu qui, malgré les 3 bandes centrales, dépasse 3 voitures avant un virage sans visibilité ? De même, quelle vitesse sera autorisée : 110 comme les 4 voies bretonnes (de plus en plus limitées à 90), 90 comme la "route bleue" 4 voies très accidentogène, ou 80 comme actuellement par "sécurité" ?		Réponse du Département	La vitesse autorisée sur la RD 751 aménagée à 2x2 voies serait, hors contrainte particulière liée notamment à un abaissement localisé des caractéristiques géométriques du tracé de la route, de 110 km/h. -
17	2020-10-22 16:06:49	2077	j. Plusieurs catégories / Autres	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Question issue de l'onglet Contribuez ! - 21/10/2020 21:48	Titre : Et après, que deviendra le pays de Retz Faire une 2x2 voie c'est améliorer les échanges Nantes Pornic dans les deux sens. Cela va gêner indéniablement, une augmentation du trafic routier, une hausse du coup de l'immobilier, peut-être l'installation de nouvelles entreprises, et également accroître le nombre de touristes aux différentes périodes estivales. De ce fait, le calme, la quiétude, le charme du pays de Retz risque d'en prendre un grand coup. La ville de Pornic est déjà saturé en été. Quelles solutions ont été envisagées pour améliorer les places de parking ? Des parkings extérieurs avec navettes ? La saturation des plages, etc. La 2x2 voie n'est pas un risque qu'une opportunité... Augmenter les liaisons par le train aurait peut-être plus de sens.		Réponse du Département	Quelles que soient les suites données à la concertation citoyenne, une part non négligeable de l'augmentation du trafic routier devrait avoir lieu du fait du développement démographique et économique du Pays de Retz et de la forte attractivité du littoral, phénomènes qui contribuent pour une large part à l'augmentation des besoins de mobilités et des déplacements. - L'aménagement de la RD751 devrait en outre permettre de capter des trafics qui auraient emprunté d'autres itinéraires (cf la modélisation du CEREMA). Ces reports vers une RD751 à 2x2 voies permettraient de soulager les voies moins adaptées à une circulation de transit. - Il convient de souligner que les usagers de la RD 751 ne s'arrêtent pas tous à Pornic mais empruntent plutôt la route bleue, notamment pour l'accès à différents points du littoral du Sud-estuaire. L'attractivité de la ville de Pornic est liée à des facteurs propres à cette cité touristique fortement prisée, cette attractivité devrait continuer à exister, même si la RD 751 restait en l'état. - Par ailleurs, l'aménagement à 2x2 voies de la RD 751 ne doit pas être opposé au développement de l'offre ferroviaire, les deux modes étant, selon nous, nécessaires pour répondre à une demande de déplacements en augmentation. -
18	2020-10-22 16:05:00	2079	c. Cadre de vie (bruit, santé, pollution,...)	4. Déviation de Chaumes-en-Retz	Question issue de l'onglet Contribuez ! - 21/10/2020 22:35	Titre : Bruit : y a t'il des mesures ? Dans la synthèse en ligne est indiqué : "atténuation des niveaux de bruit prévisibles à long terme". L'atténuation mentionnée doit être précisée :- la nuisance sonore routière sera atténuée uniquement en fonction des prévisions d'émission sonores calculées donc théoriques ? - des mesures de la nuisance actuelle sont-elles réalisées (les précédentes mesures diffusées ont plus de 15 ans). PEUT ON PROFITER DU PROJET POUR AMÉLIORER LA QUALITÉ SONORE DU CADRE DE VIE- secteur bourg Chéméré-IMPACTÉ PAR LE TRANSPORT ROUTIER ? ? ?		Réponse du Département	Sur le plan de la méthode, des mesures de bruit sont dans un premier temps réalisées in situ, de part et d'autre de la déviation, pour relever les niveaux sonores constatés avec les trafics observés aujourd'hui. Cet état des lieux sert de base pour calculer les niveaux sonores futurs générés par le projet d'aménagement routier. Ils sont calculés à l'horizon de 20 ans après la mise en service, en fonction du niveau de trafic estimé à cet horizon et de la vitesse qui sera autorisée (110 km/h pour une déviation mise à 2x2 voies). - C'est le projet de mise à 2x2 voies qui déclenche l'obligation pour le maître d'ouvrage de protéger les secteurs qui dépasseraient les seuils limites définis dans l'arrêté du 5 mai 1995. En l'absence d'aménagement, le Département, en tant que gestionnaire d'infrastructure, n'est pas tenu d'intervenir sur son réseau routier. - Pour le doublement de la déviation de Chaumes-en-Retz, les résultats de l'étude de bruit ne sont pas encore disponibles. Dans l'hypothèse où il serait décidé d'aménager à 2x2 voies, ils seront présentés au public dans le cadre de concertations à venir et en tout dernier lieu, les riverains pourront s'exprimer dans le cadre de l'enquête publique qui concernerait cette section (envisagée fin 2021 le cas échéant). -

	Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la question	Contenu de la question	Lien des pièces jointes	Etat pour les réponses officielles	Réponse officielle
19	2020-10-22 16:01:09	2079	d. Desserte locale	4. Déviation de Chaumes-en-Retz	Question issue de l'onglet Contribuez ! - 21/10/2020 22:49	Titre : Transport multimodal pour Chaumes-en-Retz L'axe routier accueille un réseau de transport en commun. Vu l'évolution sociale du secteur, ce moyen de transport collectif devrait se développer. La commune accueille aussi de nombreux covoitureurs, cyclistes, randonneurs, ... aux abords de l'axe routier objet du projet. Comment est intégrée ces nombreux moyens de déplacements dans le projet ? Une opportunité pour la création d'une/des aire/s dédiées aux arrêts de car/aire de covoiturage/parking vélos ont-elles été proposées ? Les usages actuels de loisirs et déplacements seront-ils préservés ? Développés ? Profitons de ce projet pour intégrer des solutions innovantes de transport multimodal.		Réponse du Département	Le modèle du CEREMA qui a servi à prévoir les estimations de trafic futur prend en compte l'évolution possible des parts modales des différents modes de transport. - Les questions de la multimodalité et de l'opportunité de créer des aires de cars, aires de covoiturage, parkings vélos, pistes cyclables sont pris en compte à part entière dans les études conduites sur les différentes sections à aménager. Ces sujets ont d'ailleurs été largement évoqués dans l'atelier 3 sur les mobilités. -
20	2020-10-22 15:53:03	1878	j. Plusieurs catégories / Autres	RD751	Analyse des variantes Port-Saint-Père	Section Port Saint-Père. Mes questions concernent l'analyse des variantes présentée dans le dossier Port-Saint-Père. Sur quoi vous basez-vous pour avancer que les variantes 1 et 2 auront un effet neutre, (en gris sur l'image) tant sur l'urbanisme que sur l'effet de coupure ? L'effet de coupure devient moins contraignant avec les variantes 1 et 2 que la situation actuelle ! Pourriez-vous développer ? Les variantes 1 et 2 seront meilleures pour l'urbanisme que la variante de référence ? Expliquez comment une 2X2 voies passant dans l'agglomération sera meilleure pour l'urbanisme à Port-Saint-Père qu'une 2x2 voies qui le contourne.	<a href="https://participer.loire-atlantique.fr/uploads/decisions/attachment/file/869/Analyse_RD_751.jpg">https://participer.loire-atlantique.fr/uploads/decisions/attachment/file/869/Analyse_RD_751.jpg</a>	Réponse du Département	L'analyse des variantes présentées dans le dossier de concertation apprécie les incidences de ces dernières en prenant en compte l'intégralité de la liaison qui se développe sur plus de 6 Km et non uniquement le tronçon au droit du bourg de Port-Saint-Père. D'autre part, les appréciations sont formulées en comparant l'évolution de la situation actuelle en l'absence d'aménagement (qui est liée notamment à l'augmentation des trafics qui devrait se poursuivre) avec la situation qui serait relevée dans le cadre de chacune des options d'aménagement. - Concernant le volet urbanisme, les variantes 1 et 2 ne contraignent pas les perspectives de développement de la commune telles que décrites dans le PLU (Plan Local d'Urbanisme) alors que la variante de référence paraît un peu plus préjudiciable de ce point de vue. - Pour ce qui est de l'effet de coupure, notre analyse fait ressortir une dégradation de la situation en l'absence d'aménagement (variante 0) du fait de l'augmentation attendue de la circulation routière. Les déplacements inter-villages et de village à bourg seraient par conséquent davantage pénalisés qu'aujourd'hui. Les variantes 1 et 2, du fait de la mise en place de franchissements dénivelés sur ou sous la RD 751 et d'itinéraires de desserte locales parallèles à l'axe Nantes – Pornic, permettraient d'éviter ce renforcement de l'effet de coupure. Celui-ci resterait, de notre point de vue, à son niveau actuel. - Par ailleurs, l'analyse des différentes options d'aménagement réalisée par le Département avec l'appui du bureaux d'étude SCE fait partie intégrante du champ de la concertation. Les suggestions d'adaptation formulées dans ce cadre seront
21	2020-10-22 15:52:57	2082	b. Options d'aménagement de la route départementale	RD751	Question issue de l'onglet Contribuez ! - 22/10/2020 9:04	Titre : Sortie pour rejoindre le périphérique dans le sens Pornic-Nantes Bonjour, Je suis surprise de voir des travaux sur l'axe Pornic-Nantes qui exclut la portion où il y a le plus de bouchons tous les jours ! Il y a de grosses difficultés à circuler au niveau de la sortie qui mène au périphérique/pont de Cheviré dans le sens Pornic-Nantes tous les matins en semaine. Les bouchons sont sur plusieurs kilomètres. Pourquoi ne pas envisager des travaux sur cette portion ?		Réponse du Département	Le Département n'a pas en charge le périphérique de Nantes qui est gérée par l'Etat. L'ensemble des collectivités et l'Etat travaillent sur des solutions qui pourraient permettre de réduire ces bouchons quotidiens dans ce secteur. -
22	2020-10-22 12:05:26	1878	j. Plusieurs catégories / Autres	2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	Limitation vitesse ?	Bonjour A l'heure où la vitesse tend à être limitée à 30 km/h en agglomération, quelle serait la vitesse limite de la portion dans l'agglomération de Port-Saint-Père dans les version V1 et V2 ? Réduction de vitesse + échangeur, ce ne sont pas des conditions pour créer des bouchons en cas de fort trafic ?		Réponse du Département	La section de la RD 751 au droit de Port Saint Père est située « hors agglomération » au sens du code de la route, et ce quelle que soit la variante retenue. En conséquence il sera possible de porter la vitesse maximale autorisée à 110km/h. -
23	2020-10-17 12:05:30	1589	g. Environnement et/ou biodiversité	RD751	Château De La Jarrie	Bonjour, Dans les scénarios 3 et 4, le château de la Jarrie fait-il l'objet d'un classement ? Cordialement, Philippe		Réponse du Département	Le château ne fait pas l'objet d'un classement particulier. Le bois qui l'entoure est un Espace Boisé Classé recensé dans le PLU de la commune de Pornic au titre du code de l'urbanisme, ce qui montre l'intérêt pour la commune de conserver ce boisement. -
24	2020-10-17 11:45:44	1589	j. Plusieurs catégories / Autres	RD751	Nombre de KM par scénario ?	Bonjour, Il serait pertinent de verser à la concertation, le nombre de km actuels pour chacune des options présentées permettant de relier la route bleue. À chaque fois à partir du croisement de la D66 après le village le Port, jusqu'au début de la route bleue à 2X2 voies (au niveau du Chaudron). Scénario 1 par la D751 : 7,2km Scénario 2 par la D213 : 7,7km Scénario 3 par la D66 : 9,6km Le scénario 3 est le plus cher, et le plus consommateur en foncier et ne répond donc nullement aux objectifs du Département d'économie foncière. Cordialement, Philippe		Réponse du Département	Le Département prend note de cet avis concernant la longueur, le coût et les différences de consommation foncière des scénarios. La longueur est en effet un critère parmi d'autres à prendre en compte dans l'analyse comparative des variantes. -

	Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la question	Contenu de la question	Lien des pièces jointes	Etat pour les réponses officielles	Réponse officielle
25	2020-10-17 11:43:36	1589	c. Cadre de vie (bruit, santé, pollution,...)	RD751	Protection phonique	Bonjour,Page 45: Qu'impose actuellement la réglementation en matière de protection phonique ?Ce point mérite d'être précisé.- Qu'entend on par "niveau raisonnable d'exposition au bruit" ? - Qu'entend on par "les habitations les plus exposées" ? Combien sont-elles par scénario?Cordialement,Philippe		Réponse du Département	Le «niveau raisonnable d'exposition au bruit» correspond aux niveaux sonores maximaux admissibles édictés dans l'arrêté du 5 mai 1995. Ils varient selon l'usage et la nature des locaux exposés au bruit, la nature de l'aménagement (construction neuve ou modification significative d'une voie existante) et du bruit ambiant préexistant. - «Les habitations les plus exposées» sont celles qui après aménagement et à l'horizon de 20 ans dépassent ces seuils et doivent donc être protégées dès la réalisation des travaux. - En l'état d'avancement des études, seule la section Port-Saint-Père – «Le Pont Béranger» a fait l'objet d'une étude de bruit recensant les habitations exposées. Elle est disponible sur la plateforme du Département participer.loire-atlantique.fr/nantes-pornic, onglet Présentation – Documents à consulter – Etudes. -
26	2020-10-17 11:39:19	1589	j. Plusieurs catégories / Autres	RD751	Zone d'activité en projet.	Bonjour,Page 44 & 70: Sur la section à aménager Chaumes en Retz Pornic, il est indiqué une zone d'activité en projet. De quel projet s'agit-il ?Cordialement,Philippe		Réponse du Département	Sur la section Chaumes-en-Retz - Pornic, il existe un zonage d'urbanisation future inscrit dans le PLU de Pornic, situé au niveau de la RD 97 («Les Duranceries») et destiné à accueillir des activités économiques. Il n'existe pas de projet défini à ce jour dans cette enveloppe d'urbanisation future. -
27	2020-10-17 11:35:55	1589	j. Plusieurs catégories / Autres	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Comment intégrer au projet les études en cours	Bonjour,Page 40: Il est indiqué que des études spécifiques sur certaines portions sont en cours.Comment intégrer les résultats de ces études à cette concertation en cours ?Cordialement,Philippe		Réponse du Département	Les études et documents de concertation sont disponibles sur la plateforme participer.loire-atlantique.fr/nantes-pornic, onglet Présentation – Documents à consulter. Outre le dossier de concertation, on y trouve une rubrique Etudes, ainsi que les diaporamas présentés en réunion, qui contiennent les informations communiquées au public. -
28	2020-10-17 11:27:25	1589	f. Sécurité	RD751	Perspectives du trafic sur la RD751 depuis 2000?	Page 38: Afin de s'assurer de la crédibilité des études présentées, quelles étaient les perspectives de trafic sur la RD751 en 2020 il y a 10 ans, voire 20 ans ?Le CEREMA peut-il présenter ses publications et les confronter aux nouvelles perspectives de cette concertation ?Cordialement,Philippe.		Réponse du Département	Le modèle du CEREMA SIM44 a été exploité pour établir les perspectives de trafics sur la RD 751 et permettre au Département de mener ses études sur les différentes sections qui restent à aménager sur l'axe Nantes - Pornic. L'étude du CEREMA a été mise en ligne sur la plateforme. - Le Département ne possède pas d'autre étude prospective. - Il peut être indiqué que le trafic sur la section Chaumes-en-Retz - Pornic était de 13000 véhicules par jour en 2018, 10470 véhicules par jour en 2010, 7 110 véhicules par jour en 2000. -
29	2020-10-17 11:22:04	1589	c. Cadre de vie (bruit, santé, pollution,...)	RD751	Incidence de l'emprise foncière pour les habitations concernées?	Bonjour,Page 37: L'emprise foncière pour une 2X2 voies nécessite d'après le profil en travers présenté, 22m hors remblais et déblais.Quelle incidence pour les habitations riveraines pour chacun des scénarios proposés et combien d'habitations et de villages sont concernés par scénario ?D'autre part, combien de carrefours y a t-il aujourd'hui sur chacune des sections prévues à l'aménagement et combien de carrefours "d'importance secondaire" ?Cordialement,Philippe		Réponse du Département	Entre Chaumes-en-Retz et Pornic, le Département a souhaité présenter au public des grands scénarios d'aménagement, mais il ne s'agit en aucun cas de tracés. A cette étape des études, qui viennent de démarrer, l'objectif était d'obtenir des réactions et contributions sur des partis d'aménagement contrastés sans examiner les impacts détaillés de tracés potentiels. - Un atelier a eu lieu le 14 octobre à ce sujet, dont le compte rendu est disponible sur la plateforme de participation. - Courant 2021, dans le cadre des études de faisabilité en cours sur la section Chaumes-en-Retz - Pornic, les variantes seront plus précisément dessinées et leurs impacts feront l'objet d'analyses multicritères et de nouveaux temps de concertation. -

	Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la question	Contenu de la question	Lien des pièces jointes	Etat pour les réponses officielles	Réponse officielle
30	2020-10-16 12:29:00	1812	g. Environnement et/ou biodiversité	RD751	Collision voiture / Faune RD751 : enquête, estimation et impact d'un doublement	Nous donnons rarement une voix à la faune sauvage...pourtant elle le mérite! Etudions le cas des collisions voiture / faune...Il semble que des entités comme l'ONCFS (Office national de la chasse et de la faune sauvage) , le FGAO (Fonds de garantie des assurances obligatoires) et la Dir Ouest évoquent de temps en temps des relevés ou des rapports sur les collisions voitures / faunes. J'ai pu lire ici et là 40000 collision recensées en 2008, et le rapport de Dir Ouest (seulement les grands axes) indique même +15000 collisions recensées sur les grands axes en trois ans, soit 400/mois...sans compter tous les oubliés de la route qu'on voit souvent en bord de RD : renards, hérisson, mustélidés... donc le chiffre est sûrement faramineux par an!!! Dans ce même rapport, on note que les chouettes (rapaces nocturnes) paient un lourd tribut...Avez-vous une estimation des chouettes présentes dans notre région? (se rapprocher des assos concernées)Traverser une route simple pour eux sans terre plein central, c'est déjà dur sans aucun aménagement de sécurité pour eux (point de traversée)...traverser une 2*2 double mathématiquement le temps de traversée...Avez-vous des estimations des collisions voiture-faunes sur la RD751? Si aucune, pourriez-vous imaginer de mettre en place un suivi avant projet? Quel serait l'impact (par étude de tracé similaire en France 2*2 vs route simple) sur la faune locale? En cas de section 2*2, peut on penser à donner une voix aux animaux et prévoir /étudier des points de passages à gérer?En cas de 2*2 malgré nos arguments contre, peut on imaginer innover en passant la route limitée à 90km/h de nuit...afin de donner une		Réponse du Département	Il a été relevé sur la RD 751, sur les 40 km entre Bouguenais et Pornic, et sur la période 2015-2019, 76 accidents impliquant la faune sauvage, dont 64 des sangliers, 2 des renards, 2 des blaireaux et 8 des cervidés. - Les trois-quarts de ces collisions sont intervenus sur des sections à 2 voies non aménagées. Les tronçons à 2x2 voies, bien que plus circulés, paraissent moins accidentogènes à ce niveau. Ce constat est lié à la présence de «protections» qui limitent les risques d'intrusion d'animaux sur la route (clôtures, grillages, écrans, merlons, ...). -
31	2020-10-16 11:00:39	1812	c. Cadre de vie (bruit, santé, pollution,...)	RD751	Les travaux, mes déviations d'amour non évoquées	En étant opposé à ce projet pour son inutilité, son coût environnemental et son timing d'un autre temps #autosolisme #plusvite, je me permets toutefois de faire avancer le débat: la doc n'évoque pas les déviations envisagées, section par section et donc années par années. Fermeture complète de route, travaux de nuit, etc.. Combien de temps/d'années de galère pour tous les habitants du Pays de Retz? Quels sont les tracés des déviations envisagées?...elles devraient faire parties de votre dossier, sinon pourquoi consulter les habitants de la région!?		Réponse du Département	La durée des travaux d'aménagement de chaque section prise individuellement peut être estimée à 3-4 ans en fonction de l'ampleur de ces derniers. Le maintien des continuités locales existantes ainsi que d'une bonne fluidité du trafic sur l'axe Nantes – Pornic sera bien évidemment pris en compte dans l'organisation du chantier. Les options d'aménagement sur les quatre sections restant à aménager sont présentées sur la plateforme de participation du public, en particulier dans le dossier de concertation qui est téléchargeable dans son intégralité. -
32	2020-10-15 13:35:17	1812	g. Environnement et/ou biodiversité	RD751	Bilan carbone d'un scénario au pire d'un tel projet	Disons le, je suis d'abord opposé à ce projet: je suis un habitant du Pays de Retz et ce projet me paraît être un beau GPI (Grand Projet Inutile). J'ai déjà exposé mes arguments dans le débat. Ici, abordons le point d'un bilan carbone du projet : quel serait-il, prenant en compte les scénariis les pires pour un résultat svp? Le bilan carbone doit bien sur tout inclure, de sa conception à sa touche finale. Et puis vous pouvez aussi présenter en vision bonus que rouler à 110km/h (si cela serait la vitesse adoptée d'une telle route) produit plus de CO2 que de rouler à 80km/h, avec vos projections de mobilité + 20000 v/jour. Svp utilisez également le conditionnel dans vos réponses car le futur (dans vos précédentes réponses aux autres questions) indique déjà une prise de position positive à ce projet. Merci		Réponse du Département	Le projet présenté à la concertation n'a pas fait l'objet, à ce stade d'avancement de la réflexion, de bilan carbone. Une telle évaluation sera réalisée dans le cadre du dossier d'évaluation socio-économique qui sera joint aux dossiers d'enquête préalable d'utilité publique. -

	Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la question	Contenu de la question	Lien des pièces jointes	Etat pour les réponses officielles	Réponse officielle
33	2020-10-09 11:50:26	1402	c. Cadre de vie (bruit, santé, pollution,...)	RD751	Nuisance sonore	Bonjour.J'habite à la jonction entre l'aménagement bouaye/port saint-père et port saint pere/le pont beranger (12 rue du clos de retz) Je viens d'avoir connaissance du tracé et aménagement de la portion entre bouaye et port saint pere. Aucun dispositif anti bruit n'est prévu pour nous!Vous prouvez soit disant la loi d'antériorité ! Et oui ma maison a été construite en 2010!!! Et alors??? Vous fichez vous de la qualité de vie des habitants du bourg ? Il y a un merlon de prévu un peu avant ma maison! Pourquoi ne pas le continuer sur quelques mètres ?! Faut il alerter la presse?.J'attends une petite part d'humanité ainsi qu'une réponse de la part du département !	<a href="https://participer.loire-atlantique.fr/uploads/decidim/attachment/file/845/2020_1005_145239.jpg">https://participer.loire-atlantique.fr/uploads/decidim/attachment/file/845/2020_1005_145239.jpg</a>	Réponse du Département	Votre question concerne le projet de doublement de la déviation de Port-Saint-Père, secteur qui n'entre pas dans le périmètre de la concertation en cours. Vous pouvez consulter l'historique du projet global dans la page Etape. Le lotissement dans lequel vous résidez ne peut, en effet, bénéficier de protections acoustiques dans la mesure où vos constructions ont été autorisées postérieurement au dossier d'approbation de principe de la mise à 2x2 voies de la déviation de Port-Saint-Père. - Par contre, dans l'hypothèse d'une mise à 2x2 voies de la liaison Port-Saint-Père - «Le Pont-Béranger», entraînant une modification de la configuration de la RD 751 entre «Le Champ d'Alouette» et la RD 64, l'antériorité jouerait en votre faveur. Le secteur sur lequel vous résidez pourrait bénéficier de la mise en place de protections phoniques, notamment si les études de bruit montraient que ce dernier projet devait conduire à des impacts supplémentaires. - La préservation du cadre de vie des riverains du futur tracé de la liaison Port-Saint-Père – «Le Pont Béranger» constitue bien l'un des enjeux majeurs des études qui devront être menées par le Département si la réalisation de ce projet devait être confirmée. -
34	2020-10-02 21:52:35	1828	f. Sécurité	RD751	Nuisances sonores. 1 pied sur la 2x2	J'espère bien un mur anti bruit.. comme pour la case aux renard devant les maisons longeant la 4 voies proposé sur port st pere. Il serait aberrant de vivre avec une 2x2 à la campagne qui divise une commune sans penser au mal vivre des riverains et à la décote immobilière des habitations limitrophes. Etant déjà proche de l'axe comme au restaurant de l'auberge du pays de retz, le bruit est déjà persistant et subir plus de nuisance sonore serait préjudiciable pour beaucoup d'habitants. J'attends une réponse concrète sur la route qui longe jusqu'à Intermarché sur Port st père car nous n'avons eu aucune information de projet en tant que riverains et je dois venir ici prendre des infos. Je ne me sens pas décisionnaire mais expulsé de ma campagne. Dois-je me battre contre un autre mur pour vivre sereinement et paisiblement dans la rue du buis? Ou dois je vendre ma maison maintenant ? Sachant que mettre de la lumière dans ma rue pour sécuriser mes enfants vers l'école coûte trop cher, maintenant je dois les orienter aux bruits sûrement...Je reste dans un doute profond déjà depuis 1 moment et une retour serait appreciable.	<a href="https://participer.loire-atlantique.fr/uploads/decidim/attachment/file/821/IMG_20200930_02_1155.jpg">https://participer.loire-atlantique.fr/uploads/decidim/attachment/file/821/IMG_20200930_02_1155.jpg</a>	Réponse du Département	Les riverains de la rue du Buis bénéficieront dans le cadre du projet de doublement de la déviation de Port-Saint-Père, dont les travaux vont débuter en fin d'année 2020, d'une protection acoustique de type merlon de terre. Celle-ci a été dimensionnée de manière à contenir les niveaux de bruit en façade des habitations riveraines en deçà des seuils réglementaires. -
35	2020-10-02 08:57:05	1558	j. Plusieurs catégories / Autres	RD751	L'étude CEREMA ne semble pas disponible.	Bonjour,Le projet repose sur les projections de trafic réaliser par le CEREMA, hors l'étude n'est pas présente dans le dossier. Ce qui empêche de vérifier la pertinence de ces prévisions de trafic, notamment par rapport aux engagements pris par le département.Cette étude fait partie des pièces fondamentales du dossier. Et d'après nos modélisations cette étude n'intègre pas les engagements du département, ni d'ailleurs du gouvernement. Je vous demande donc où peut-on se procurer cette étude? afin de pouvoir vérifier (et affiner) nos résultats.Merci.		Réponse du Département	L'étude de trafic réalisée par le CEREMA qui a servi de support au projet est disponible sur la plateforme de participation du Département de Loire-Atlantique au lien suivant: <a href="https://participer.loire-atlantique.fr/uploads/decidim/attachment/file/842/axe-nantes-pornic_etude-traffic-rapport.pdf">https://participer.loire-atlantique.fr/uploads/decidim/attachment/file/842/axe-nantes-pornic_etude-traffic-rapport.pdf</a> - Les aménagements proposés par le Département font suite à cette étude de l'évolution à venir des trafics sur le Pays de Retz. Cette étude du CEREMA prend en compte des hypothèses d'évolution de la démographie et des parts modales de chacun des modes de déplacement sur ce territoire. -

	Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la question	Contenu de la question	Lien des pièces jointes	Etat pour les réponses officielles	Réponse officielle
36	2020-10-01 15:41:22	1812	g. Environnement et/ou biodiversité	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	Pollution lumineuse: éclairage artificiel axe Nantes-Pornic?	Constat: un doublement de la voie sur cet axe aurait-il un effet sur la pollution lumineuse de notre ciel et de la biodiversité. J'ai parcouru la majorité des documents à disposition et je n'ai trouvé aucun élément à ce jour permettant de comprendre quelles options seraient posées en cas de doublement de la voie sur les différentes sections. Ces sections seraient-elles illuminées en permanence de nuit ou bien uniquement jusqu'à 22h par exemple et entre 6h et 8h du matin, ou bien sans éclairage adjacent? A ce jour, le code de l'environnement préconise déjà un certain nombre de points pour les entreprises et éclairages publics. (ex de lecture <a href="https://www.ecologie.gouv.fr/pollution-lumineuse">https://www.ecologie.gouv.fr/pollution-lumineuse</a> ). Y aurait-il un éclairage artificiel sur l'axe si doublement, sous quelle forme est-il envisagé si oui? Y'a-t'il des arguments favorisant son instauration? Je suis évidemment défavorable à plus de pollution lumineuse, les zones industrielles et commerciales rivalisent déjà d'assez ingéniosité futile pour éclairer le ciel au loin avec des néons et des enseignes lumineuses ou des lumières sur des enseignes fixes jusqu'à minuit ou le 1h légal... s'il vous plaît réfléchissez avant toute action sur l'éclairage artificiel? Y'a-t'il des normes à respecter en terme d'éclairage artificiel des routes à connaître?		Réponse du Département	Pour ce qui concerne l'éclairage public, il n'existe pas de règle nationale sur les aménagements interurbains. Par ailleurs, le Département a décidé depuis la fin des années 2000 de ne plus éclairer les aménagements hors agglomération. -
37	2020-10-01 15:32:59	1812	f. Sécurité	RD751	Accidentologie RD751 - Effets des premiers éléments sécurisants?	Deux améliorations locales ont été apportées récemment et une nationale: 1) L'interdiction quasi totale de doubler sur l'axe Nantes-Pornic par la création d'une double ligne continue et d'éléments au sol 2) la création à Port Saint Père au lieu-dit "Paternière" d'un rond point à un ex-croisement dangereux 3) la limitation de la vitesse max autorisée à 80km/h Une étude (suivi des données de sécurité) est-elle en cours sur cet axe pour estimer de l'effet positif des ces 3 points cumulés. Les partisans du projet de doublement de voie sautent souvent sur l'aspect "sécurité", mais ne pourrait-on pas déjà être satisfaits de l'amélioration existante... car il paraît grotesque et illusoire de croire qu'il faut doubler en France toutes les voies majeures pour faire disparaître les accidents, d'autant plus dans une urgence climatique et sociale, de sens aux projets. Je suis persuadé que rendre obligatoire le port du casque à la conduite aurait plus d'effets sur les vies sauvées à moindre coût. Merci de communiquer toute donnée de sécurité nouvelle connue.		Réponse du Département	Les mesures de sécurisation qui ont été mises en œuvre sur la RD 751 sont très récentes. En conséquence, le Département de Loire-Atlantique ne dispose pas encore du recul nécessaire pour dresser un bilan fiable et significatif de l'efficacité de ces dernières même s'il semble bien que ces dispositifs aient sensiblement amélioré la situation. -
38	2020-09-26 08:55:27	1751	c. Cadre de vie (bruit, santé, pollution,...)	2. Port-Saint-Père <> Le Pont Béranger	Suppression rond point la paternière	La suppression du rond point de la Paternière entraînera une modification de la circulation à Ste Pazanne, augmentation des poids lourds obligeant de passer par le centre bourg pour la desserte zone artisanale. Quelles mesures pensez-vous prendre.		Réponse du Département	La suppression, dans le cadre de la mise à 2x2 voies de la RD 751, du rond point de «La Paternière» avec la RD 303 pourra effectivement entraîner une modification de la circulation des poids lourds en provenance ou à destination de la zone artisanale des Berthaudières. Cette desserte pourra être réorganisée à partir de l'échangeur du «Pont Béranger» et de la RD 79 ou de l'échangeur de Port-Saint-Père et de la RD 758. -
39	2020-09-25 20:56:23	1747		RD751	Aménagement de la RD751	Bonjour Suite à l'étude des propositions faites pour la concertation de l'aménagement de la RD751 : Pourquoi dans les scénarios proposés il n'existe pas de proposition d'aménagement de déviation qui permettrait de déléster en parallèle la desserte pour Noirmoutier et Pornic en même temps? C'est à dire de faire une 2x2 voies au environ de port saint père... pont Béranger pour rejoindre Bourgneuf en Retz sur la RD 213 (route bleue)? Merci de votre réponse Cordialement		Réponse du Département	Le Département n'a pas proposé un aménagement entre Port-Saint-Père et Villeneuve-en-Retz pour s'appuyer autant que possible sur les aménagements déjà réalisés au «Pont Béranger» et à Chaumes-en-Retz. L'itinéraire Nantes-Pornic actuel constitue par ailleurs un axe assez central pour la desserte du Pays de Retz dans son ensemble. Enfin, la création d'un tracé complètement nouveau à 2x2 voies s'inscrirait difficilement dans l'objectif d'une moindre artificialisation des sols que s'est fixé le Département. -

	Date de la publication	Identifiant Auteur	Catégorie	Secteur	Titre de la question	Contenu de la question	Lien des pièces jointes	Etat pour les réponses officielles	Réponse officielle
40	2020-09-21 20:28:56	1572	j. Plusieurs catégories / Autres	1. Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic	2X2 voies ou trois voies. créer un petit périphérique à Pornic	Impact de la circulation entre les véhicules entrant sur Pornic et Sortant vers Nantes. Le solde est plus de voitures entrantes que sortantes aux heures les plus importantes. L'évolution des services publics, trains, transport en commun, augmentation de la population ont-ils été bien pris en compte et calibré ? Pornic une ville de retraités, de tourisme. Quels sont les métiers d'avenir qui permettraient un accroissement de population. Une trois voies pourquoi pas? réguler l'afflux de véhicules versus point de stationnement à Pornic. Et surtout pas de périphérique. Navette à l'année à Pornic, augmentation rotation train pour Nantes, train direct ou semi direct et autres. Accessibilité des gares pour les petites communes. Des transports collectifs peu cher et respectueux des enjeux écologiques de demain.		Réponse du Département	Les aménagements proposés par le Département font suite à une étude de l'évolution des trafics sur le Pays de Retz. Cette étude, réalisée par le CEREMA, est disponible sur la plateforme de participation (cf. lien); elle prend en compte des hypothèses d'évolution de la démographie et des parts modales de chacun des modes de déplacement sur ce territoire. - <a href="https://participer.loire-atlantique.fr/uploads/decidim/attachment/file/842/axe-nantes-pornic_etude-traffic-rapport.pdf">https://participer.loire-atlantique.fr/uploads/decidim/attachment/file/842/axe-nantes-pornic_etude-traffic-rapport.pdf</a> -
41	2020-09-21 16:45:33	1498	c. Cadre de vie (bruit, santé, pollution,...)	RD751	Nuisances sonores	Bonjour,Sachant que les nuisances sonores sont une des principales sources de stress et que des solutions existent de nos jours pour palier à celles-ci, je suppose que tout a été étudié et budgété dans ce projet pour mettre en œuvre une solution technique qui permettra de diminuer les nuisances sonores actuelles dues à la route de Pornic.Pourriez-vous ainsi mettre à notre disposition les études acoustiques réalisées, les solutions techniques retenues pour réduire le bruit de fond, l'impact estimé en dB par localisation des habitations concernées.Et ce dans les 3 scénarii envisagés.Pourriez vous en sus me confirmer que ces simulations prennent en compte les vents dominants et indiquer la part du budget de chacun des 3 scénarii allouée à ce poste ?En vous remerciant par avance,		Réponse du Département	Les études de définition des variantes d'aménagement de la liaison Port-Saint-Père – «Le Pont Béranger» ont effectivement donné lieu à la réalisation d'études acoustiques dont l'objectif visait: - - d'une part à identifier les habitations potentiellement concernées par des nuisances significatives (c'est-à-dire exposées à des niveaux de bruit supérieurs aux seuils réglementaires);- d'autre part à pré-dimensionner les protections phoniques qui devront accompagner la réalisation de ce projet.Les protections envisagées sont de deux types: - - merlons anti-bruit;- écrans acoustiques.Leur hauteur, variable, est définie en fonction du niveau de protection à atteindre. La réglementation en vigueur identifie deux types de situation: - - habitation située en bordure d'une voie aménagée sur place (cas du tronc commun et des variantes 1 et 2): lorsque le niveau de bruit avant aménagement est supérieur à - 60 décibels sur la période diurne, l'aménagement ne doit pas entraîner une augmentation du niveau de bruit. Il ne doit pas non plus générer, toujours sur la période diurne, de niveaux de bruit supérieurs à 65 décibels;- habitation située en bordure d'aménagement neuf (cas de la variante de référence, hors tronc commun): les niveaux de bruit ne doivent pas dépasser après mise en service de l'infrastructure 60 décibels sur la période diurne.Le dimensionnement des protections prend en compte les volumes de trafics attendus «à long terme», c'est-à-dire à un horizon de 20 ans après la mise en service de l'infrastructure. Il prend également en compte la distribution annuelle des vents constatée localement. - A ce stade, les dispositifs suivants ont été pré-

# ANNEXE AU BILAN - REPONSES A APPORTER PAR LE MAITRE D'OUVRAGE ET LES ACTEURS DECISIONNAIRES A LA CONCERTATION PREALABLE

Tableau de suivi des demandes de précisions et des recommandations				
Demande de précisions et recommandations des tiers garants <small>(degré de précision attendu, délais... Chaque recommandation doit être numérotée pour assurer son suivi par la CNDP et le public)</small> 04/12/2020		Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée <small>Si le(s) maître(s) d'ouvrage ne sont pas responsables de l'action à mettre en place, indiquer le nom de l'entité responsable</small> JJ/MM/AAA	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus JJ/MM/AAA	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris JJ/MM/AAA
Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse	Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s, etc.			
1	1) Répondre aux attentes des personnes de Port Saint Père, Chaumes, des communes et hameaux environnants, qui souhaitent que leur soit présentées assez tôt par variante et tracé, les sorties, bretelles et dessertes locales dessinées en tenant compte des contributions. La même chose est demandée s'agissant des zones humides.			
2	2) Répondre aux agriculteurs qui, depuis l'étude de contexte, demandent en fonction des variantes et tracés que leur soit présentés précisément et même exhaustivement les modalités de compensations de terre, et s'ils doivent être indemnisés, comment et en quelles conditions ils le seront, si perte d'exploitation il y a.			
3	3) Répondre aux associations se reprenant les unes aux autres, qui demandent une étude carbone en fonction des variantes.			

# ANNEXE AU BILAN - REPONSES A APPORTER PAR LE MAITRE D'OUVRAGE ET LES ACTEURS DECISIONNAIRES A LA CONCERTATION PREALABLE

4	<p>4) Répondre à ceux qui demandent ou souhaitent qu'une étude de l'accidentologie conduite à comparer l'état antérieur de la route avant les travaux d'aménagement et l'état aujourd'hui après travaux, à savoir les giratoires, les lignes continues et la réduction de la vitesse à 80 km/h.</p>			
5	<p>5) Mettre en place un comité de suivi qui pourra s'appeler différemment si le maître d'ouvrage estime qu'il pourrait se confondre avec le comité de pilotage déjà installé du Conseil départemental. Celui-ci constitué d'institutionnels, élus ou autres, des chambres par exemple mais aussi de membres d'associations, de publics divers en mesure de représenter au plus près, les personnes impactés par le projet, notamment aux agriculteurs riverains et résidents secondaires.</p>			
	<p>6) Remédier aux trois points ayant reçu un avis très mitigé du public : <b>a)</b> Une difficulté à bien se repérer sur la plateforme - <b>b)</b> Une durée de présentation du projet ressentie comme trop longue lors des réunions publiques et ateliers - <b>c)</b> Une insuffisance de temps consacré aux échanges avec la salle.</p>			
<p>7) Apporter un complément de réponse à la question n° 5 (2020-11-02 15:54:21) de Tartampion - ident. 1878.</p>				
<p>8) Apporter une réponse à la question n° 15 (2020-10-22 16:12:09) de Départ. L.A. - ident. 1971</p>				