

Annexe 12 - Tableau analytique des questions

Concertation axe Nantes-Pornic

Extraction du 6 novembre 2020 - Questions

p 1 / 11

	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 http://www.dir.ouest.developpement-durable.gouv.fr/la-prise-en-compte-de-la-securite-routiere-dans-l-r87.html), 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. https://participer.loire-atlantique.fr/processes/nantes-pornic/f/218/proposals/104211 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 déplaise, 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 : https://participer.loire-atlantique.fr/processes/nantes-pornic/f/218/proposals/1045 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.	https://participer.loire-atlantique.fr/uploads/decisions/attachment/file/869/Analyse_RD_751.jpg	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 parait 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 pronez 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 continuez sur quelques mètres ?! Faut il alerter la presse?.J'attends une petite part d'humanité ainsi qu'une réponse de la part du département !	https://participer.loire-atlantique.fr/uploads/decidim/attachment/file/845/2020_1005_145239.jpg	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.	https://participer.loire-atlantique.fr/uploads/decidim/attachment/file/821/IMG_20200930_02_1155.jpg	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: https://participer.loire-atlantique.fr/uploads/decidim/attachment/file/842/axe-nantes-pornic_etude-traffic-rapport.pdf - 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 https://www.ecologie.gouv.fr/pollution-lumineuse). 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. - https://participer.loire-atlantique.fr/uploads/decidim/attachment/file/842/axe-nantes-pornic_etude-traffic-rapport.pdf -
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-