

cndp

Commission nationale
du **débat public**

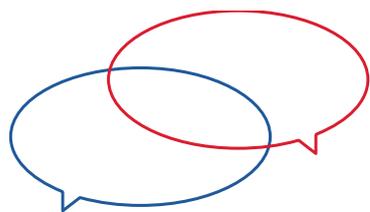
BILAN DE LA CONCERTATION

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

AVANT-PROPOS	5
SYNTHÈSE	5
Les enseignements clefs de la concertation.....	5
Les principales demandes de précisions et recommandations des garants.....	5
INTRODUCTION	5
Le projet objet de la concertation.....	5
La saisine de la CNDP.....	12
Garantir le droit à l’information et à la participation.....	12
LE TRAVAIL PRÉPARATOIRE DES GARANTS	13
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
DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION	16
Les modalités d’information, de mobilisation et de participation du public.....	18
AVIS SUR LE DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION	18
CHIFFRES CLEFS DE LA CONCERTATION	22
SYNTHÈSE DES ARGUMENTS, contributions et avis EXPRIMÉS	23
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
DEMANDE DE PRÉCISIONS ET RECOMMANDATIONS AU RESPONSABLE DU PROJET	28
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
LISTE DES ANNEXES	30
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**

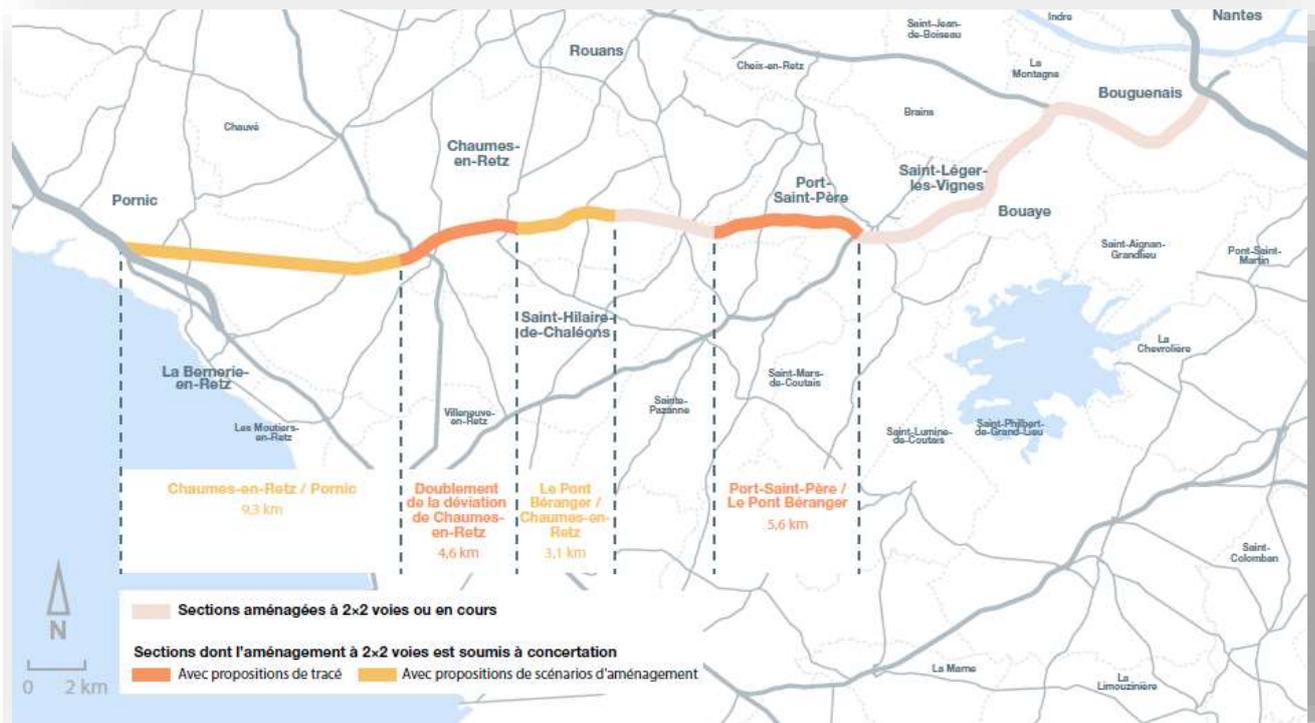
Conseil départemental de Loire Atlantique

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.

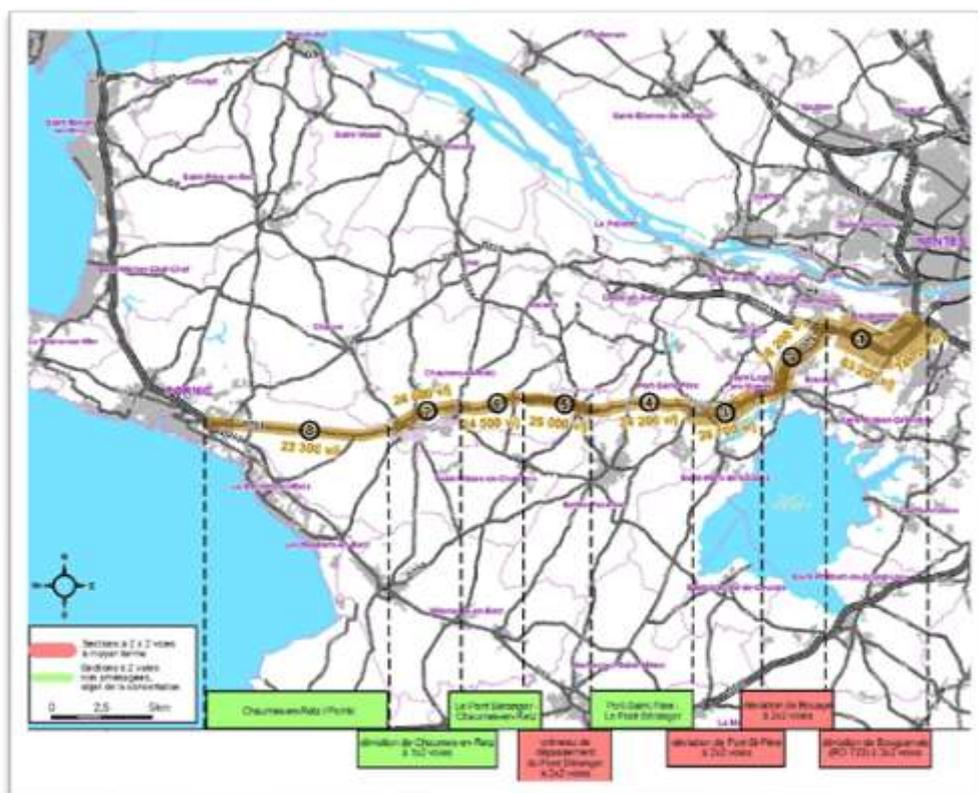
Il concerne 26,7 km sur les 40 km que développe l'itinéraire Nantes - Pornic et portera sur les quatre sections suivantes :

- 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 projet¹ 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](#)

¹ 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.

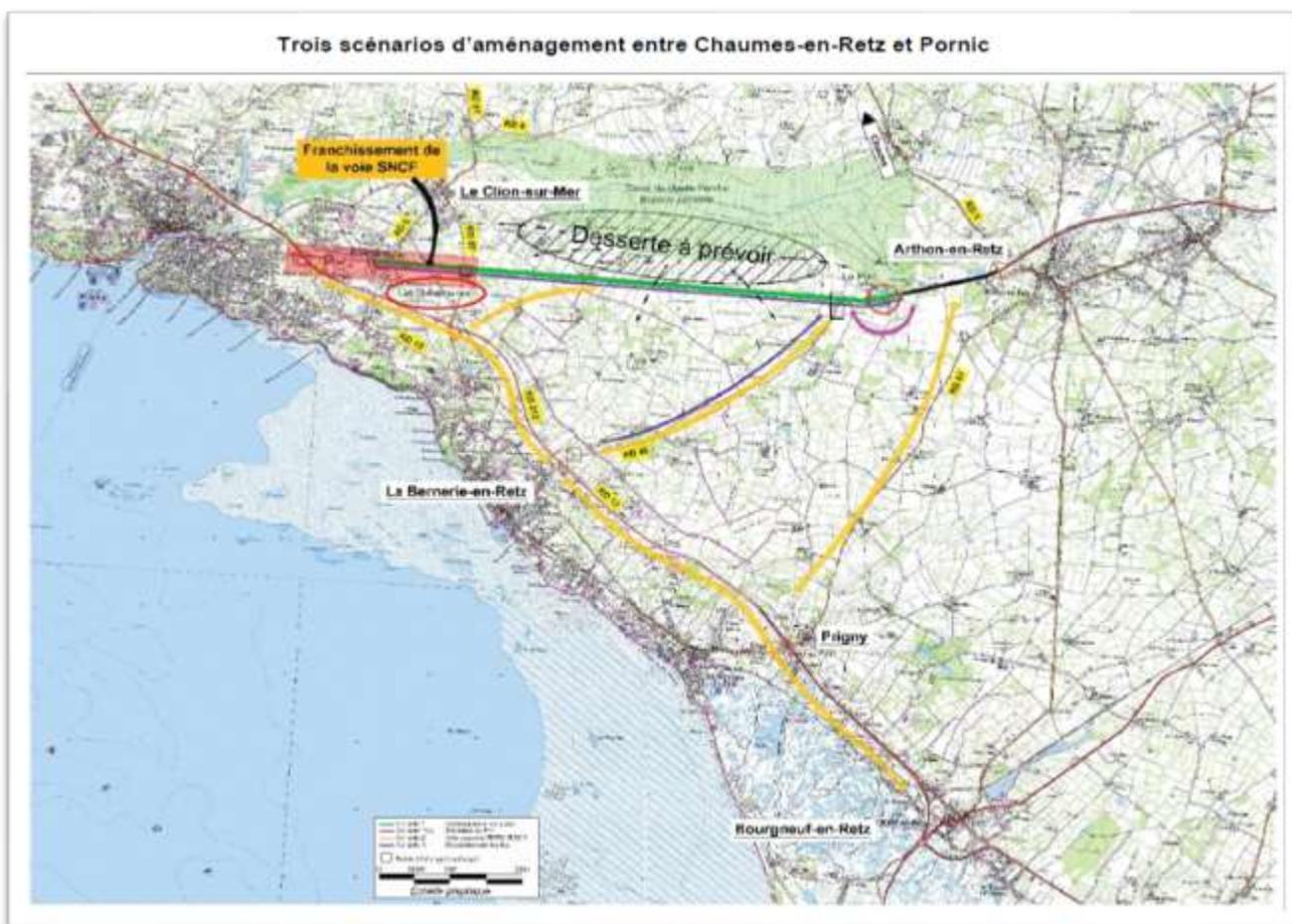
La présentation de ce doublement de la déviation se présente en deux vues.

[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.

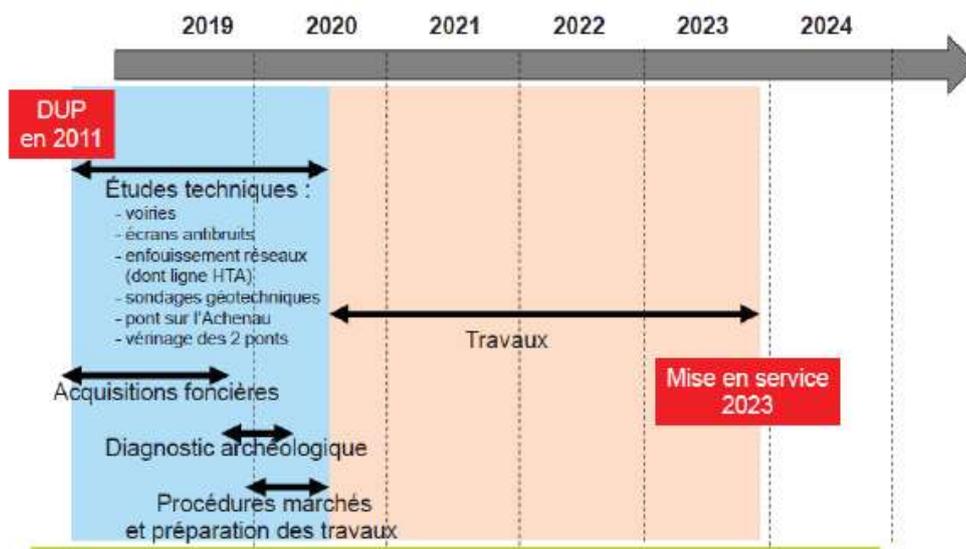
Il doit aussi s'inscrire dans une perspective de développement de l'ensemble du Pays-de-Retz et de la communauté d'agglomération de Pornic en particulier.

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.

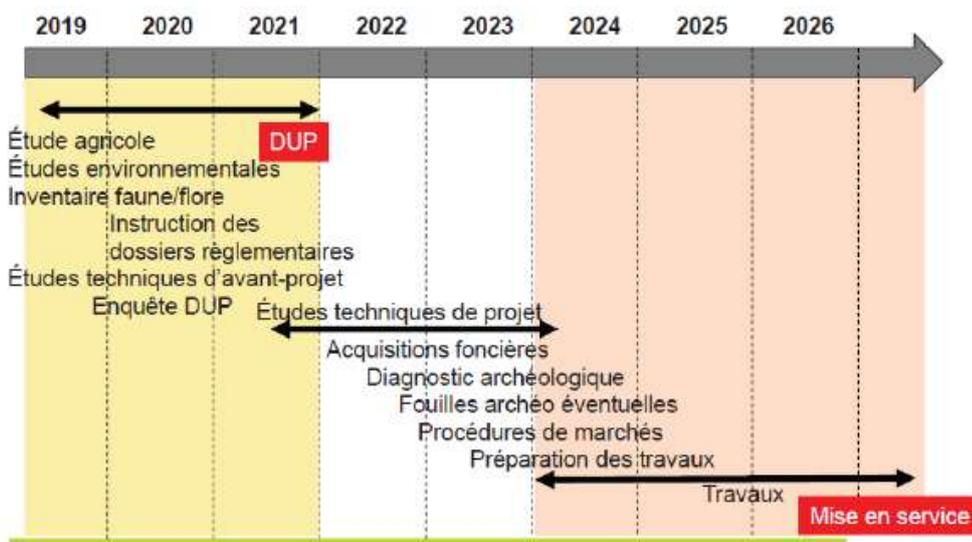
- **Calendrier prévisionnel du projet et Schéma décisionnel**

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.**

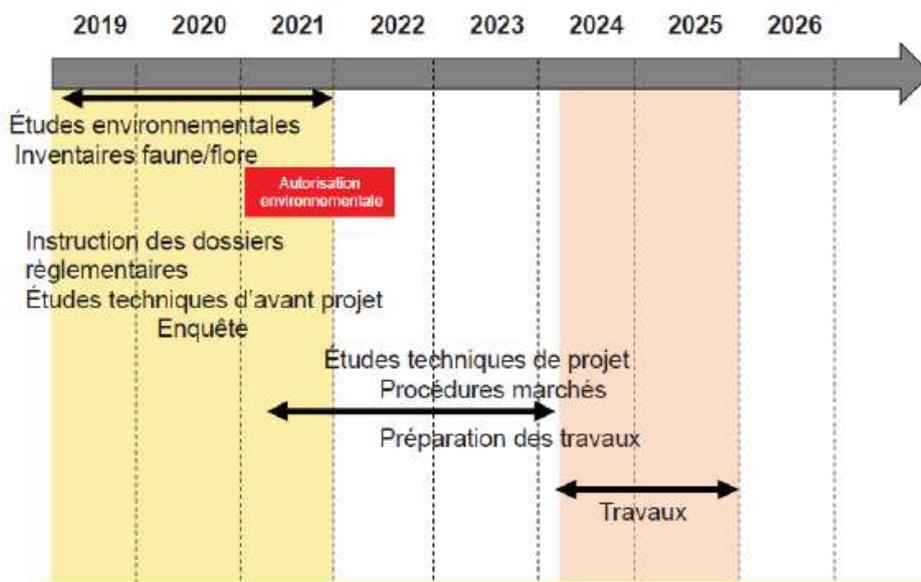
1) Doublement de la déviation de Port-Saint-Père



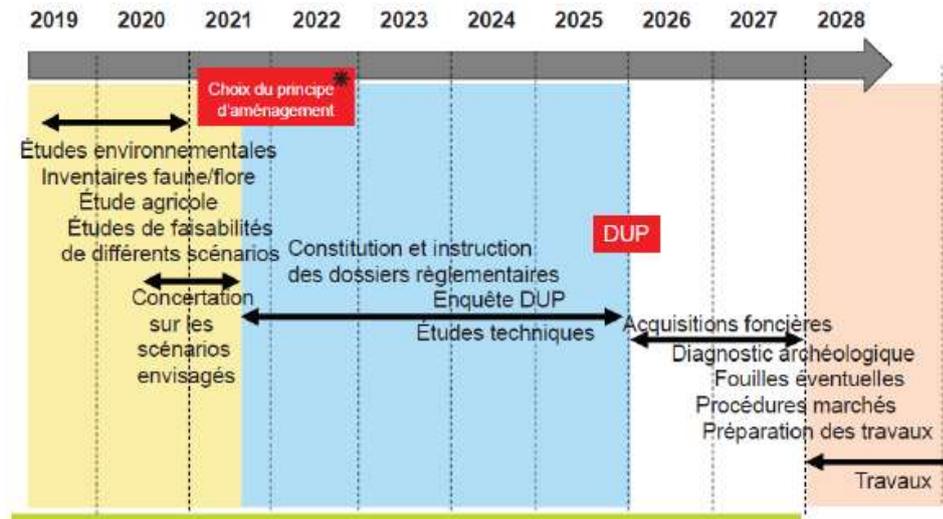
2) Aménagement à 2x2 voies entre Port-Saint-Père et Le Pont Béranger



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 (AMO²) 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**

² 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 CNDP³. 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.

³ 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 meilleure 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>	<i>Lieux</i>	<i>Nombre de participants⁴</i>
Réunions publiques	1 ^{ère} Réunion d'ouverture à Pornic	196
	2 ^{ème} Réunion d'ouverture à Bouaye	68
	Réunion à Port-Saint-Père	267
	Réunion à Chaumes-en-Retz	103
	Réunion de synthèse en visioconférence ⁵	255
Ateliers participatifs à Chaumes-en-Retz	1 ^{er} Atelier	32
	2 ^{ème} Atelier	32
	3 ^{ème} Atelier	25
Permanences en Mairies	1 ^{ère} Permanence à Port-Saint-Père	12
	2 ^{ème} Permanence à Chaumes-en-Retz	4
	3 ^{ème} Permanence à Port-Saint-Père	22
	4 ^{ème} Permanence à Port-Saint-Père	15
	5 ^{ème} Permanence à Chaumes-en-Retz	10
Stands mobiles	1 ^{er} Stand à Gare et Office Tourisme à Pornic	220
	2 ^{ème} Stand marché à La Bernerie	120
	3 ^{ème} à Super U Chaumes-en-Retz	160
	4 ^{ème} Stand Station-Service Avia à Bouguenay	50
	5 ^{ème} Stand Intermarché à Port-Saint-Père	100
	6 ^{ème} Stand marché de Pornic	200
	7 ^{ème} Stand Galerie Marchande C.C. Atout-Sud à Rezé	600
	8 ^{ème} Stand Galerie Marchande C.C. Atout-Sud à Rezé	400
Connexions Internet	- Plateforme dédiée	10.451
	- Mairie de Port-Saint-Père	5
Registres	- 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

⁴ En présentiel et par visioconférence

⁵ 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

Contributions et avis sur le projet	Nombre
- 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 DESSERTE 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 moule 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
Contributions	433	2	5	3	5	1	8	9
Questions	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	Déviations de Chaumes	Chaumes - Pornic
Opportunité de la mise à 2x2 voies du tronçon		82	12	17	30
Prise en compte des déplacements et mobilité alternative	104				
Économie (tourisme, emplois)	9				
Sécurité	93	12	1	1	2
Cadre de vie : bruit, santé, pollution	155	38	0	9	3
Environnement / Biodiversité	89	9	2	2	4
Espaces et activités agricole	33	6	0	0	1
Artificialisation des sols	40	4	1	2	2
Dessertes locales et rétablissement	8	15	0	1	0
Autres	73	6	1	2	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.

Les tableaux analytiques des contributions et questions peuvent être consultés par les liens suivants :

https://www.debatpublic.fr/sites/cndp.portail/files/documents/tableau_analytique_des_contributions.pdf -

https://www.debatpublic.fr/sites/cndp.portail/files/documents/tableau_analytique_des_questions-1.pdf

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 :

https://www.debatpublic.fr/sites/cndp.portail/files/documents/tableau_suivi_des_precisions_et_recommandations_rd_751.pdf

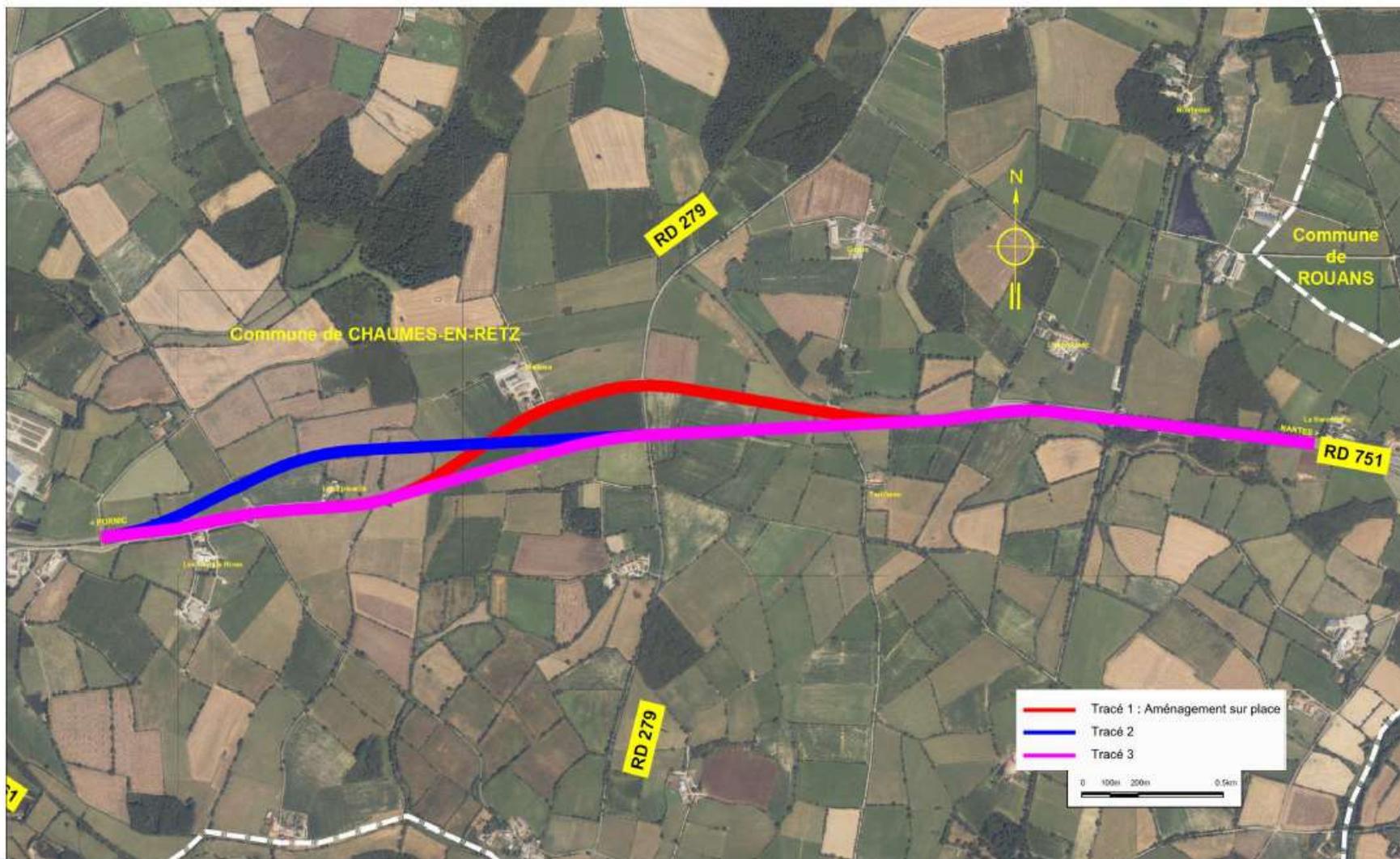


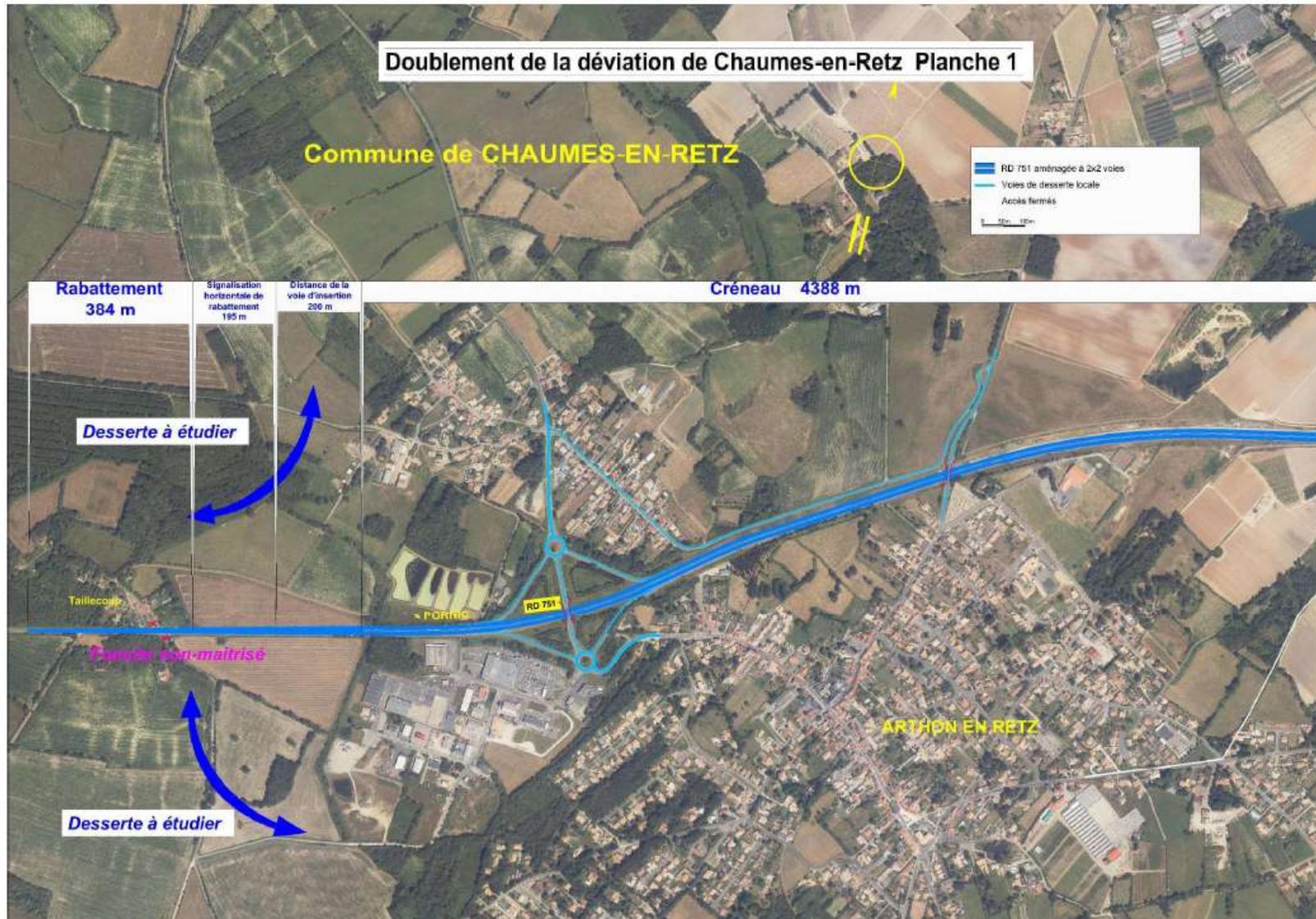
LISTE DES ANNEXES

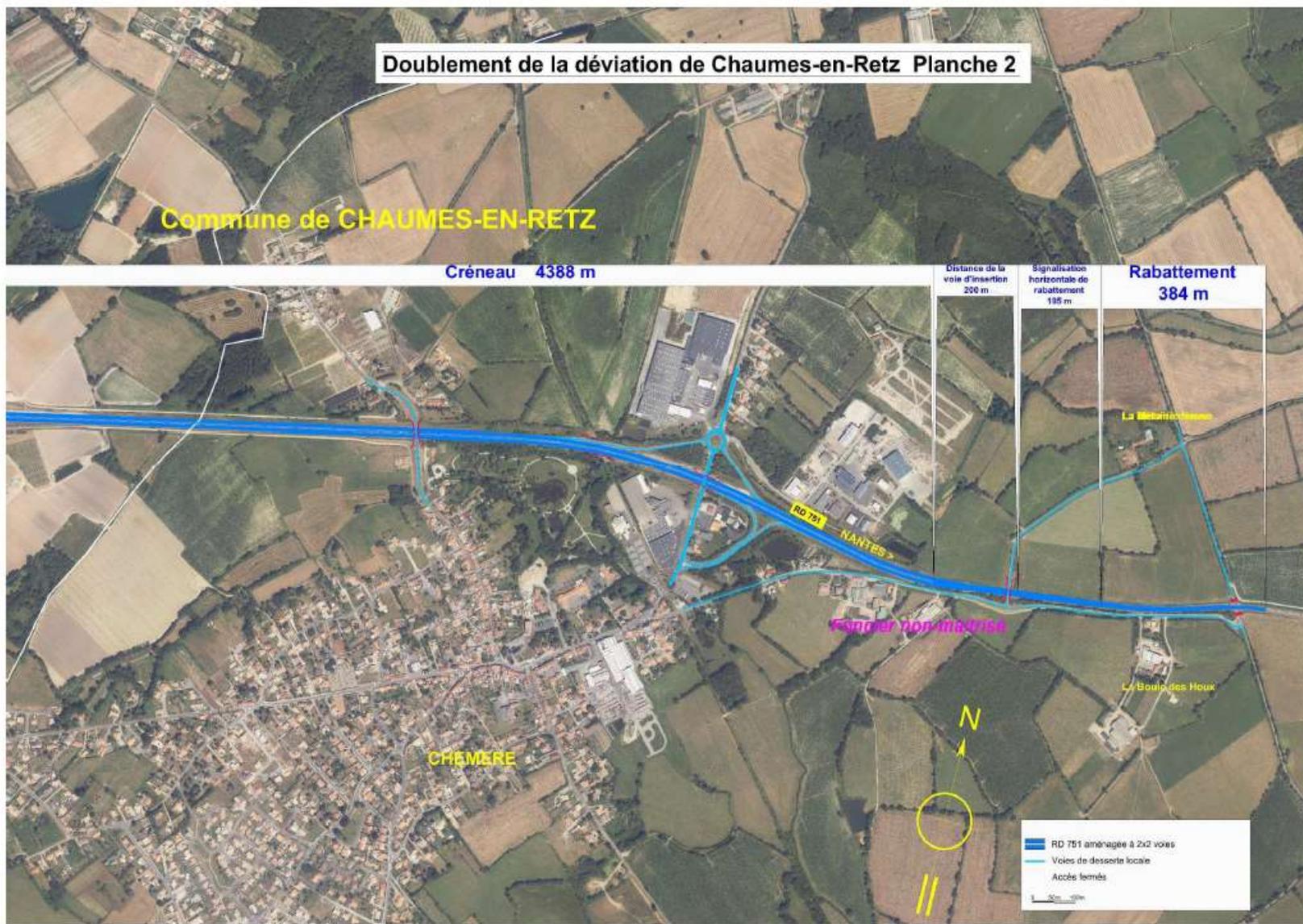
- **ANNEXE 1 – Variante de référence**
- **ANNEXE 2 – Variante 1**
- **ANNEXE 3 – Variante 2**
- **ANNEXE 4 – Trois propositions de tracés**
- **ANNEXE 5 – Planche 1**
- **ANNEXE 6 – Planche 2**
- **ANNEXE 7 – Interlocuteurs - Acteurs**
- **ANNEXE 8 – Compte rendu de la réunion avec les acteurs**
- **ANNEXE 9 – Dispositif d'information**
- **ANNEXE 10 – Annonces légales**
- **ANNEXE 11 – Tableau analytique des contributions**
- **ANNEXE 12 – Tableau analytique des questions**
- **ANNEXE 13 – Tableau des précisions et recommandations des garants**



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 agglomération. 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-Agglomération.
- 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

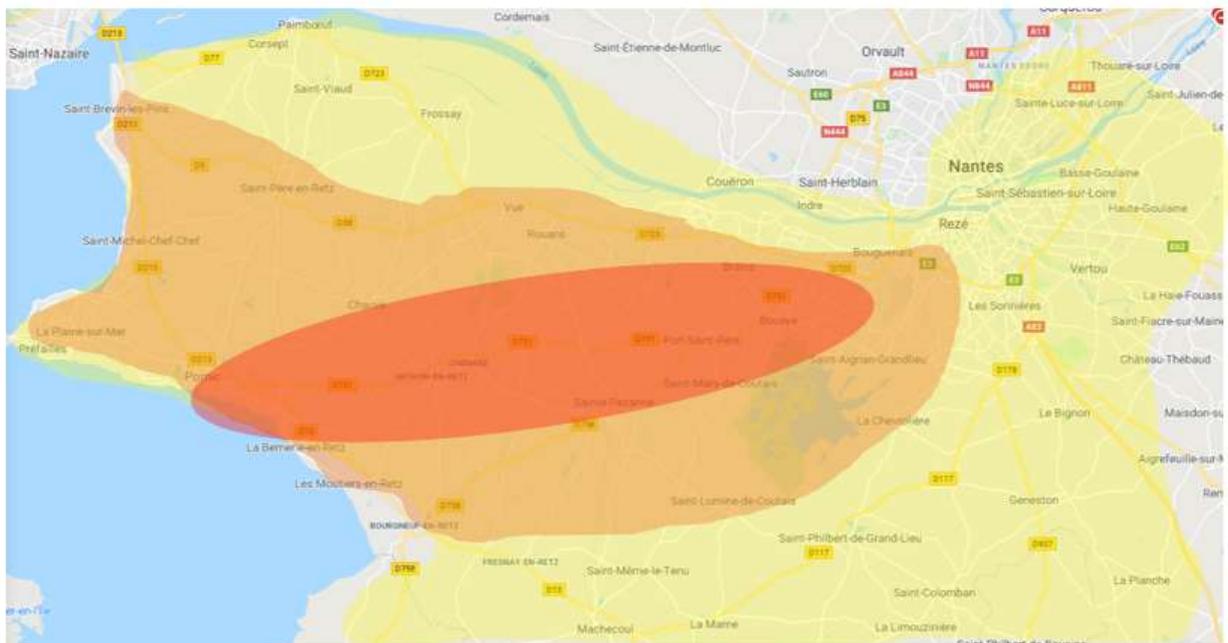
Bilan du dispositif d'information

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, 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

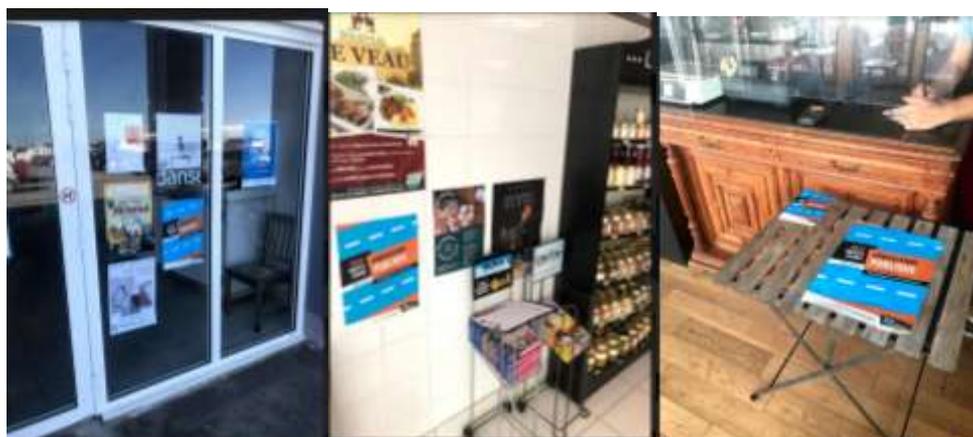
Affichage abribus

- 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...).



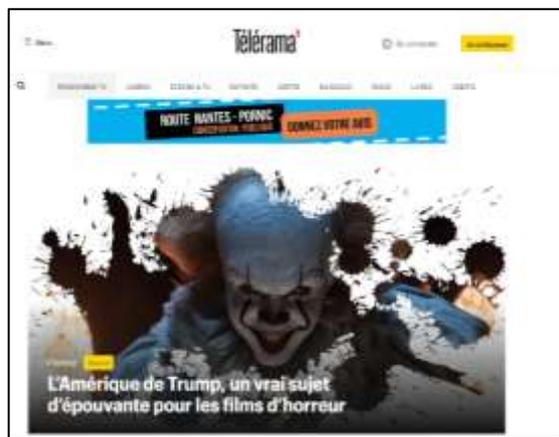
Digital

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).



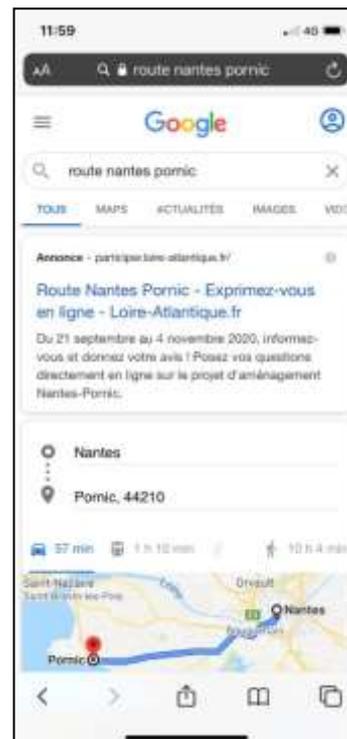
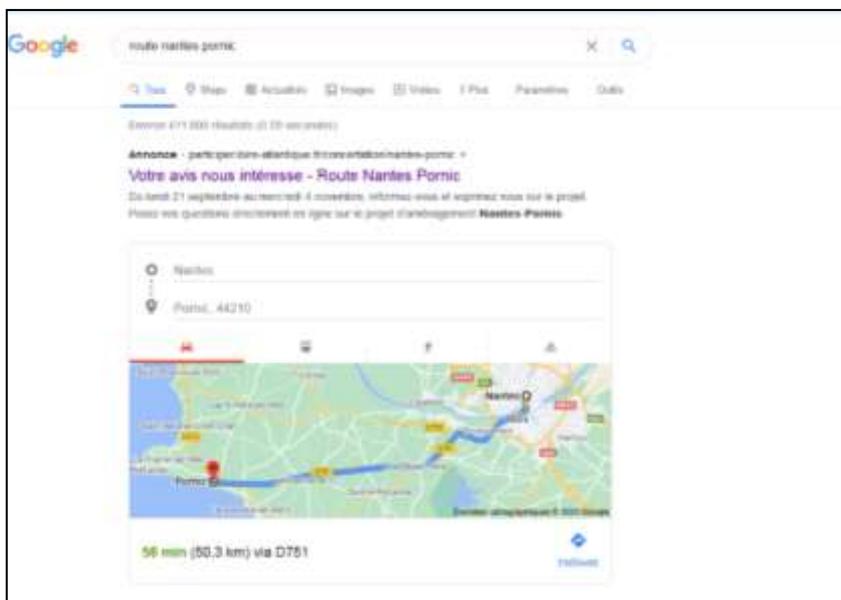
Réseaux sociaux

- 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

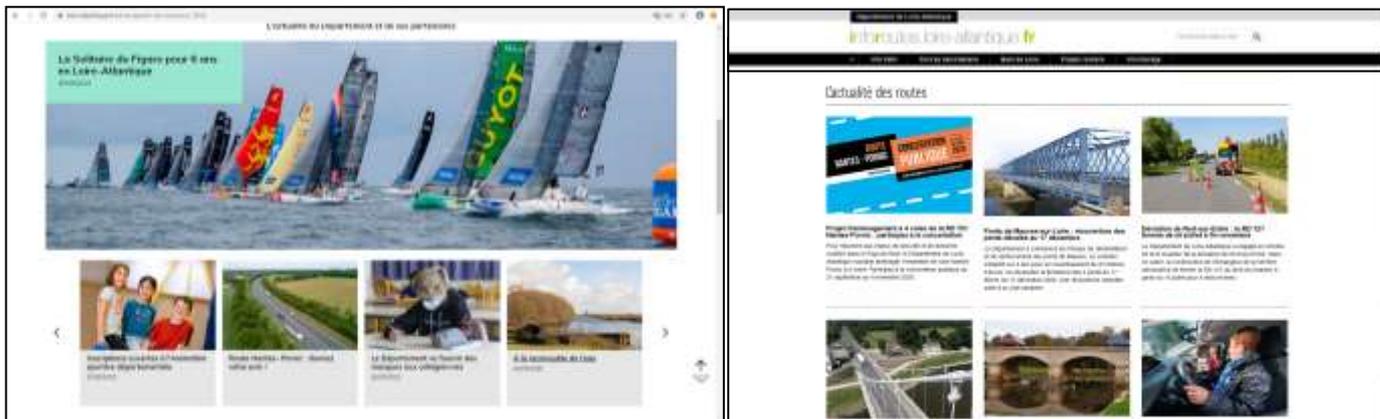
Magazine Loire-Atlantique

- 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 :

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

**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 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

- 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 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 ;
- 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
www.debatpublic.fr