

ROUTE
NANTES
PORNIC

RD 751

CONCERTATION **PUBLIQUE**

DU 21 SEPT. AU 4 NOV.

BILAN DE LA CONCERTATION

UNE INITIATIVE **DU DÉPARTEMENT**

Loire
Atlantique

Table des matières

1.	Synthèse du bilan.....	4
2.	Bilan du dispositif d'information	8
	2.1. Périmètres de diffusion du message	8
	2.2. Les outils d'information mis en place	8
3.	Bilan de la participation du public aux différentes rencontres.....	14
	3.1. Les outils d'information du public	14
	3.2. Bilan des rencontres.....	14
	3.2.1. <i>Les réunions publiques</i>	15
	3.2.2. <i>Les ateliers participatifs</i>	15
	3.2.3. <i>Les permanences en mairie</i>	16
	3.2.4. <i>Les stands mobiles</i>	16
	3.3. La participation via les outils de contribution	17
	3.3.1. <i>Les registres-papiers</i>	17
	3.3.2. <i>La plateforme de participation</i>	17
4.	Méthodologie d'analyse des contributions recueillies lors de concertation publique	20
5.	Avis sur les modalités et le déroulement de la concertation	21
6.	Objectifs et bilans des ateliers organisés dans le cadre de la concertation	26
7.	Avis recueillis sur l'opportunité du projet	29
	7.1. Éléments quantitatifs	29
	7.1.1. <i>Avis, contributions et questions relevés lors de la concertation</i>	29
	7.1.2. <i>Avis sur l'opportunité de la mise à 2x2 voies de l'axe Nantes – Pornic</i>	30
	7.2. Éléments qualitatifs	31
	7.2.1. <i>Arguments en faveur du projet</i>	31
	7.2.2. <i>Arguments en défaveur du projet</i>	32
	7.2.3. <i>Les questions posées et les réponses apportées</i>	34
	7.2.4. <i>Alternatives aux projets</i>	39
	7.2.5. <i>Autres propositions</i>	42
	7.2.6. <i>Autres expressions</i>	42

CONCERTATION NANTES-PORNIC / SYNTHÈSE

8.	Avis recueillis sur la section Port-Saint-Père – Le Pont Béranger	43
8.1.	Les contributions recueillies la section.....	44
8.2.	L’opportunité d’aménager la section.....	44
8.3.	Les expressions sur les variantes d’aménagement proposées.....	44
8.4.	Les questions posées et les réponses apportées	45
8.5.	Les propositions alternatives suggérées.....	47
8.6.	Bilan de la concertation concernant la section	49
9.	Avis recueillis sur la section Le Pont-Béranger – Chaumes-en-Retz	51
10.	Avis recueillis sur le doublement de la déviation de Chaumes-en-Retz.....	51
11.	Avis recueillis sur la section Chaumes-en-Retz – Pornic.....	54
11.1.	Les contributions recueillies en chiffre.....	54
11.2.	Les expressions sur l’opportunité de la mise à 2x2 voies de la section.....	54
11.3.	Les expressions sur les scénarios proposés	54
11.4.	Les questions posées et les réponses apportées	56
11.5.	Les propositions alternatives suggérées.....	57
11.6.	Bilan de la concertation concernant la section	58
12.	Bilan des garants.....	59
13.	Conclusion et suites données à cette concertation	60

1. Synthèse du bilan

Pour répondre à une forte sollicitation locale de sécurisation et de poursuite des aménagements déjà réalisés, l'assemblée départementale a délibéré en octobre 2017 en faveur de l'aménagement complet à 2x2 voies de l'itinéraire Nantes – Pornic. Ce projet vise à préparer l'avenir en réfléchissant dès aujourd'hui à la mobilité de demain tout en préservant les espaces à vocation agricole et naturelle.

Sur les 40 km que représente cet itinéraire, 13 km sont aménagés à 2x2 voies à ce jour. Les travaux de doublement de la déviation de Port-Saint-Père sur 4 km environ sont déjà déclarés d'utilité publique et en cours de démarrage, notamment avec le déplacement et la protection des réseaux de concessionnaires.

Aussi, conformément au Code de l'environnement et au regard des caractéristiques du projet (linéaire supérieur à 20 km de 2x2 voies et montant inférieur à 300 M€), le Département de Loire-Atlantique a saisi la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) le 16 juillet 2019 afin de l'interroger sur les modalités d'information et de participation à mettre en œuvre pour soumettre à la participation du public le projet de mise à 2x2 voies des 23 km de la route départementale 751 restant à aménager.

Par délibération du 31 juillet 2019, la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a décidé qu'il y avait lieu d'organiser une concertation préalable au titre de l'article L 121-9 du code de l'environnement. Pour ce faire, elle a désigné deux garants du processus de concertation, MM. Claude RENOUE et Serge Quentin. Cette concertation préalable s'est déroulée du 21 septembre au 4 novembre 2020.

Les garants ont transmis, comme prévu par la réglementation, dans le mois qui a suivi la fin de la concertation, à savoir le 3 décembre 2020, un bilan présentant la façon dont celle-ci s'est déroulée. Ce bilan comporte une appréciation du processus de concertation, une synthèse des observations et propositions formulées par le public ainsi que des préconisations pour la poursuite de la concertation. Il est publié sur les sites internet du Département, de la Préfecture et de la CNDP.

En application de l'article R 121-24 du code de l'environnement, le Département devait, dans un délai de deux mois après cette publication, « préciser les mesures qu'il jugeait nécessaire de mettre en place pour tenir compte des enseignements tirés de la concertation ». La réponse de la collectivité devait donc intervenir avant le 4 février 2021.

Le calendrier des sessions de l'assemblée départementale n'étant pas compatible avec cette échéance, celle-ci, par délibération du 14 décembre 2020, a donné délégation à la commission permanente pour décider des mesures jugées nécessaires à mettre en place pour répondre au bilan des garants.

Cette concertation publique préalable a été organisée en lien avec les garants et suivant des modalités qui ont fait l'objet d'une validation de la CNDP le 29 juillet 2020. Celles-ci comprenaient plusieurs supports informatifs qui ont été mis à disposition :

- Le **livret de la concertation**, pour découvrir le projet et les modalités de la concertation, disponible **en ligne** et distribué **lors des rencontres**,
- Le **dossier de la concertation** pour prendre connaissance du projet de façon approfondie, consultable **en ligne** et dans **6 mairies** et dans le **bâtiment du Département**,
- Des **panneaux d'exposition** disposés dans **6 mairies** et un **bâtiment du Département**,
- **Une vidéo pédagogique** présentant les enjeux du projet et les modalités de concertation, disponible en ligne et diffusée lors des réunions publiques et ateliers.

Afin d'assurer une bonne information du public, de nombreux outils ont été mis en place sur le territoire du Pays de Retz. Ainsi, des affiches ont été disposées sur les supports du réseau abribus, dans les commerces et lieux publics et des dépliants présentant les différents temps de rencontre proposés ainsi que les modalités de participation à cette concertation ont été distribués. Par ailleurs, plusieurs communiqués ont été relayés par la presse locale et régionale ainsi que dans le magazine départemental et les bulletins municipaux lorsque c'était possible. D'autre part des SMS ont été adressés à des usagers de la route sur ce secteur et des bannières faisant la publicité de cette concertation ont été insérées sur des sites internet à forte audience. Enfin, cette concertation a été référencée sur le moteur de recherche

CONCERTATION NANTES-PORNIC / SYNTHÈSE

Google et publiée sur les réseaux sociaux et les sites internet du Département et des communes situées le long de l'itinéraire.

Pour mener à bien cette concertation, plusieurs types de rencontres ont été organisées dans le respect des règles sanitaires imposées par la conjoncture :

- **5 réunions publiques** se sont tenues sur la période, 4 en présentiel sur inscription préalable avec également la possibilité d'y participer à distance grâce à une retransmission en direct sur la plateforme tout en posant ses questions via une messagerie instantanée,
- **3 ateliers participatifs** ayant pour thèmes :
 - Comment concilier aménagements routiers et espaces naturels et agricoles ?
 - Quels aménagements entre Chaumes-en-Retz et Pornic ?
 - Quelles mobilités autour de l'axe Nantes-Pornic ?
- **5 permanences publiques** dans les mairies de Chaumes-en-Retz et de Port-Saint-Père afin de permettre des échanges plus personnalisés avec le public,
- **8 stands mobiles** sur 7 lieux différents le long de l'axe routier entre Rezé et Pornic. Ces stands mobiles avaient pour objectif de diffuser plus largement l'information de cette concertation publique et d'encourager le public à y participer en émettant un avis ou des propositions.

Ces rencontres se sont toutes déroulées en présence d'au moins un des garants de la CNDP, et le plus souvent des deux garants de cette concertation.

Dans ce contexte, les garants ont relevé que le Département avait mis en place un dispositif de concertation dense et multiple avec toute la volonté d'informer sur le projet proposé et de recueillir au maximum les avis et contributions du public pour étayer celui-ci. Ils ont par ailleurs conclu que le droit du public à l'information avait été respecté et que cette concertation avait été conduite avec toute la rigueur que nécessite un tel évènement et un tel projet. D'autre part, au vu de la variété et du nombre d'avis recueilli (près de 500 contributions), les garants ont également conclu que le Département avait fait le nécessaire pour permettre la participation du public à cette phase de concertation et ce, malgré la situation de crise sanitaire. Les modalités de concertation ont globalement été très bien accueillies par le public. Seuls deux points de vigilance sont à prendre en compte pour d'autres phases de concertation à venir : améliorer autant que possible la convivialité de la plateforme de participation citoyenne et veiller à mieux équilibrer le temps entre les échanges et les présentations du projet. Le Département s'est engagé à ce que ces points soient pris en compte, autant que possible, dans les démarches de concertation futures.

La concertation publique portait, comme indiqué ci-avant, sur les 23 km de l'itinéraire restant à aménager. Ceux-ci sont divisés en 4 opérations :

- La liaison entre Port-Saint-Père et Le Pont Béranger (3 variantes proposées),
- La liaison entre Le Pont Béranger et Chaumes-en-Retz (3 tracés proposés),
- La déviation de Chaumes-en-Retz (doublement proposé),
- La liaison entre Chaumes-en-Retz et Pornic (5 scénarios d'aménagement proposés).

La teneur des avis recueillis au cours des réunions publiques, des ateliers, des permanences publiques, des stands mobiles ou bien sur les registres et la plateforme de participation citoyenne est très variée. Il a été constaté que tous les avis avaient pu s'exprimer dans un cadre serein et de respect d'autrui. Il semble ainsi que toutes les questions et opinions sur le projet ont ainsi pu être mis sur la place publique.

Cette concertation a permis de mettre en avant des préoccupations communes comme celle de la sécurité routière par exemple mais aussi des avis très opposés sur ce que le Département doit envisager. En effet, pour certains, l'aménagement à 2x2 voies est annoncé depuis de nombreuses années et ils ne comprennent pas pourquoi ce n'est pas encore fait compte tenu des difficultés de circulation déjà constatées. Pour d'autres, les considérations actuelles d'évolution du climat, de préservation de la biodiversité et des terres agricoles, de limitation de l'artificialisation, de l'urbanisation, de la pollution et de

la consommation des énergies militent pour ne pas réaliser cet aménagement. Plusieurs personnes estiment d'ailleurs que les actions de sécurisation engagées depuis deux ans par le Département (fermeture d'accès, aménagements de carrefours, bandes axiales rugueuses interdisant de dépasser) sont tout à fait satisfaisantes et suffisantes. Rien qu'à l'analyse de ces seuls arguments, il a été constaté que le consensus ne sera sans doute pas possible et que quelle que soit l'orientation que prendra le Département à l'avenir vis-à-vis de ce projet, il pourra y avoir des personnes insatisfaites.

La concertation a également permis de mettre en exergue que les caractéristiques actuelles de l'itinéraire entraînent, en période de saturation, des reports de circulation sur le réseau de routes secondaires adjacent non prévu pour supporter de tels trafics. Cela occasionne par ailleurs des problèmes de sécurité routière et des nuisances dans les villages traversés. D'autre part, l'intérêt d'un aménagement intégral à 2x2 voies est interrogé si les problèmes de congestions constatés régulièrement aux extrémités de l'itinéraire ne sont pas résolus. Les études en cours avec Nantes métropole sur la faisabilité d'une voie réservée aux covoitureurs et aux transports en commun ont souvent été évoquées lors des rencontres. Mais, cela montre que les réflexions du Département à venir avec le public devront évaluer plus encore l'équilibre entre l'amélioration des conditions de circulation, la sécurité, d'une part, et les risques de report de circulation ou d'une nouvelle attractivité de l'itinéraire et donc de périurbanisation, d'autre part.

En outre, plusieurs estiment que le littoral s'est beaucoup urbanisé au cours des dernières années et est de plus en plus fréquenté. Ils craignent ainsi que l'aménagement de l'itinéraire à 2x2 voies n'accroisse cette tendance. De plus, les attentes essentielles d'une partie des riverains, usagers au quotidien de cet itinéraire sont, quel que soit le principe d'aménagement futur, de prendre en compte le risque de nuisances de bruit et leur besoin de desserte sécurisée qu'ils soient agriculteurs, entrepreneurs ou habitants. La question du bruit et de la proximité des habitations par rapport à la route avec le risque d'une expropriation a particulièrement été évoquée pour la section entre Port-Saint-Père et Le Pont Béranger, la déviation de Chaumes-en-Retz et le secteur du « Port » pour la liaison entre Chaumes-en-Retz et Pornic.

Le sujet des mobilités alternatives a également beaucoup été abordé au cours de la concertation. Il est ainsi confirmé que le projet devrait être l'occasion de favoriser par ses aménagements les déplacements de courte distance à pied ou à vélo mais aussi de conforter des aires multimodales propices à la poursuite du développement combiné des alternatives à l'autosolisme (covoiturage, lignes régulières d'autocars, marché à pied, vélo).

Le développement de la voie ferrée Nantes – Pornic a aussi régulièrement été évoqué comme une alternative à l'aménagement routier proposé. Le Département n'est pas opposé à l'amélioration de l'offre au public sur cette ligne dont la gestion revient à la Région. Au vu des trafics journaliers s'écoulant actuellement sur la route départementale (entre 13 000 et 26 000 véhicules suivant les secteurs), l'augmentation du cadencement et de la capacité d'emport dans les trains ne permettrait pas de répondre seule au besoin de déplacements. Ainsi, ces réflexions ne doivent pas être opposées mais s'inscrire en complémentarité. Pour cette raison, il a été décidé, pour faire suite aux recommandations des garants, de rendre compte à la Région des Pays de la Loire des expressions recueillies au cours de cette phase de concertation et de poursuivre les échanges déjà en cours en matière d'aménagement du territoire et de mobilité avec l'ensemble des collectivités intervenant sur ce territoire.

Par ailleurs, plusieurs demandes de précisions ont été relevées par les garants. Il s'agit notamment de personnes de Port-Saint-Père, de Chaumes-en-Retz et des hameaux environnants qui ont exprimé le souhait que les conditions de circulation et de desserte que supposerait chacune des hypothèses d'aménagement leur soient présentées. De même, une partie des agriculteurs souhaite disposer d'une vision claire des modalités de compensations et d'indemnisation des terres en fonction des variantes et tracés. D'autre part, des compléments d'information sont attendus de la part d'une partie des contributeurs sur le bilan carbone du projet ainsi que sur le bilan de l'accidentologie depuis la mise en œuvre des mesures d'interdiction de dépasser et l'aménagement de carrefours.

Compte tenu des avis émis sur le projet et des attentes de précisions de certains, il a été décidé d'organiser un temps supplémentaire d'études et de concertation avant de présenter les premiers dossiers en enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique. Cette nouvelle étape a vocation à permettre l'intégration de nouvelles options d'aménagement dans le champ de la réflexion et d'apporter une réponse plus précise aux sujets d'inquiétudes des riverains et exploitants agricoles. En attendant la

CONCERTATION NANTES-PORNIC / SYNTHÈSE

réalisation d'aménagements définitifs, le Département poursuivra la mise en œuvre d'actions de sécurité et leur évaluation sur la route actuelle.

Pour les 4 opérations du projet global, les dispositions suivantes ont été décidées :

- Liaison entre Port-Saint-Père et Le Pont Béranger : poursuivre, au vu des avis exprimés sur ce secteur pendant la concertation, les réflexions en vue d'un aménagement à 2x2 voies pour assurer le raccordement des flux vers et en provenance de Pornic ou de Vue à partir du Pont Béranger. Il s'agira de poursuivre les études suivant deux variantes (tracé historique et aménagement sur place) dans l'objectif d'une nouvelle phase de concertation avant des enquêtes publiques. Une attention supplémentaire sera portée notamment sur l'opportunité du maintien d'un point d'échange à La Paternière, sur l'évitement, autant que possible des habitations riveraines, le bruit, la circulation des piétons et cyclistes, les dessertes économiques et agricoles, l'emprise foncière et la biodiversité,
- Liaison entre Le Pont Béranger et Chaumes-en-Retz : ne pas donner suite, au vu des avis exprimés sur ce secteur pendant la concertation, aux tracés 2 et 3, en déviation par rapport à la route actuelle, au regard des enjeux environnementaux et agricoles. Les démarches à venir viseront à poursuivre les réflexions dans l'objectif d'un aménagement sur place de la route départementale et en vue d'une nouvelle phase de concertation avant des enquêtes publiques. Ces réflexions viseront à approfondir l'analyse du tracé 1 proposé à la concertation dans l'objectif d'un aménagement sur place suivant deux options ; 2x2 voies et 2 voies avec une attention portée notamment sur les habitations riveraines, le bruit, la circulation des piétons et cyclistes, les dessertes économiques et agricoles, l'emprise foncière et la biodiversité,
- Déviation de Chaumes-en-Retz : poursuivre, au vu des avis exprimés sur ce secteur pendant la concertation, les réflexions à 2x2 voies en vue d'une nouvelle phase de concertation avant des enquêtes publiques. Ces réflexions viseront notamment à approfondir les conditions d'aménagement des extrémités de la déviation avec une attention portée notamment sur les habitations riveraines, le bruit, la circulation des piétons et cyclistes, les dessertes économiques et agricoles, l'emprise foncière et la biodiversité,
- Liaison entre Chaumes-en-Retz et Pornic : poursuivre, au vu des avis exprimés sur ce secteur pendant la concertation, les réflexions en vue d'une nouvelle phase de concertation avant des enquêtes publiques. Ces réflexions viseront à approfondir les études de scénarios suivant deux options ; 2x2 voies et 2 voies visant à diffuser les flux à l'approche du littoral. Pour ces études, une attention sera portée notamment sur les habitations riveraines, le bruit, la circulation des piétons et cyclistes entre Chaumes-en-Retz et Pornic, les dessertes économiques et agricoles, l'emprise foncière et la biodiversité.

En ce qui concerne les phases de concertation à venir en post concertation, outre les enseignements précités de la concertation passée, les garants ont également formulé dans leur bilan les préconisations suivantes :

- Mise en place d'un comité de suivi 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 impactées par le projet (agriculteurs, riverains et résidents secondaires). Ce comité aurait pour objectif d'informer régulièrement le public sur les décisions inhérentes aux variantes et tracés,
- Poursuite des études en interaction avec les agriculteurs sur les options d'aménagement, les impacts et les mesures à envisager,
- Poursuite des études avec les collectifs locaux déjà constitués ou futurs, notamment de Port-Saint-Père, Chaumes-en-Retz et Pornic et, au-delà du groupe de travail, des représentants des riverains, résidents secondaires et usagers, afin de déterminer au mieux le ou les tracés à retenir,
- Poursuite du 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,

CONCERTATION NANTES-PORNIC / SYNTHÈSE

Le Département a décidé de donner également une suite favorable à ces préconisations qui s'inscrivent dans le sens d'une meilleure compréhension et conception du contenu du projet en fonction des secteurs et des hypothèses d'aménagement et, au final, d'une meilleure acceptation pour une partie de la population.

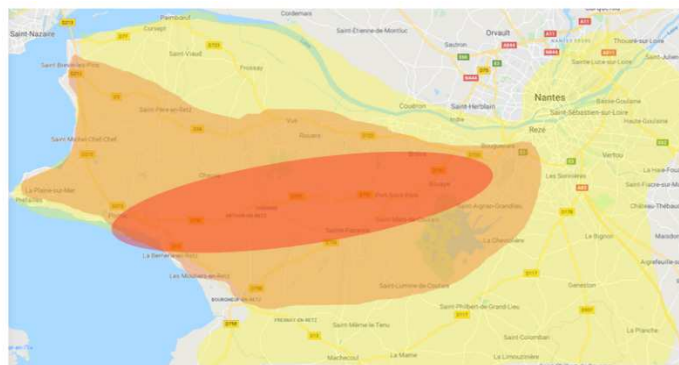
2. Bilan du dispositif d'information

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 tous.tes les habitants.tes de Loire-Atlantique et plus particulièrement à celles et ceux résidant ou se déplaçant dans le pays de Retz.

2.1. Périmètres 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).



2.2. Les outils d'information mis en place

Affichage public et diffusion ciblée

Affichage abribus

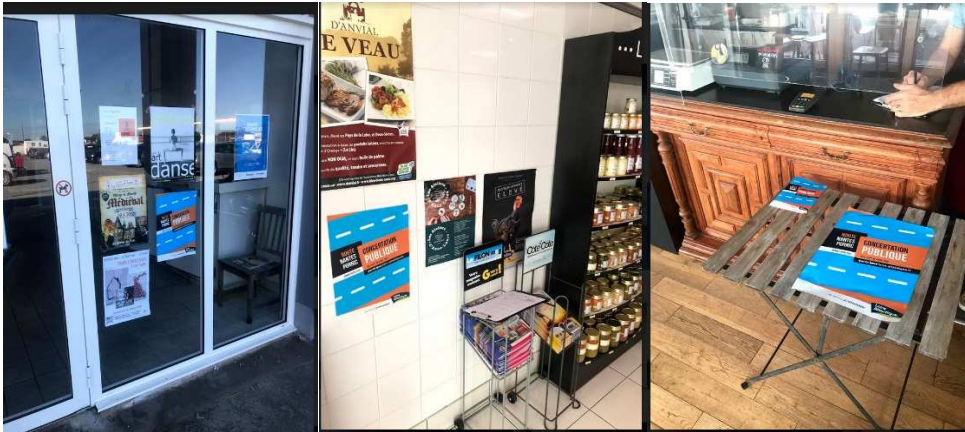
- 93 affiches diffusées entre le 14 septembre et le 12 octobre sur le pays de Retz.



CONCERTATION NANTES-PORNIC / SYNTHÈSE

Affiches et flyers dans les commerces et lieux publics

- 180 affiches format A3 et 4 500 flyers diffusés dans 180 commerces et lieux d'accueil du public de 19 villes du pays de Retz ;
- 1 000 flyers diffusés en mairies, lors des réunions publiques et sur le stand mobile.



Relai presse

Relation 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 ;
- Retombées presse : voir revue de presse en annexe 1.

Insertions presse

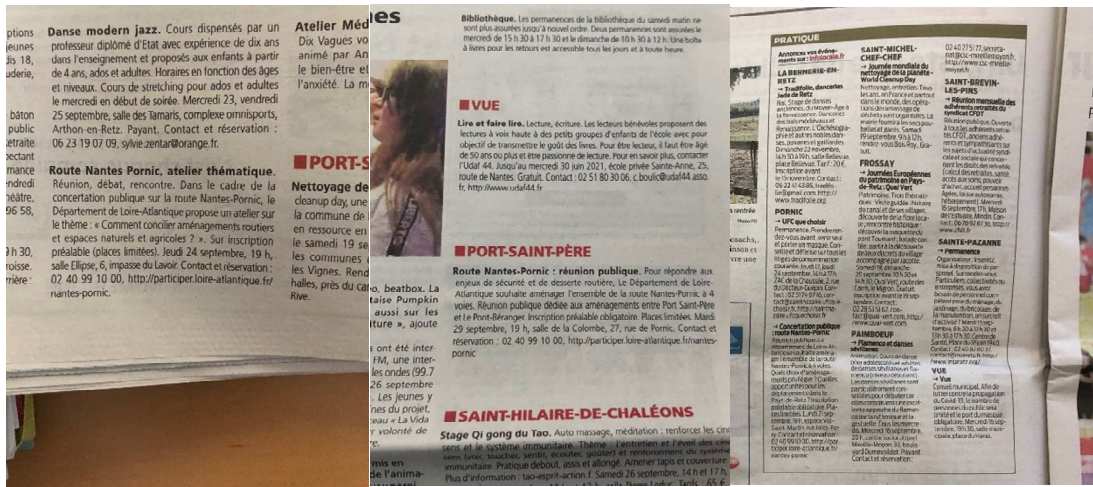
- 9 insertions publicitaires dans Ouest-France, Presse-Océan et le Courrier du pays de Retz, les 18, 21, 25 et 28 septembre et les 14 et 16 octobre.



Infocale

- 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...).

CONCERTATION NANTES-PORNIC / SYNTHÈSE



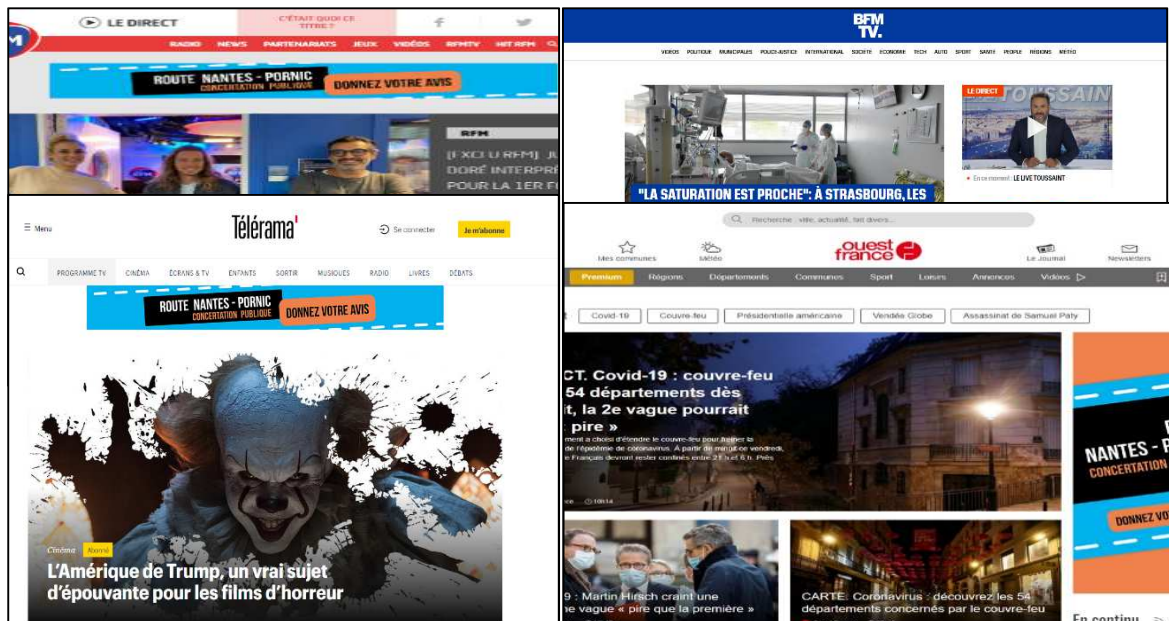
Digital

Campagne 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

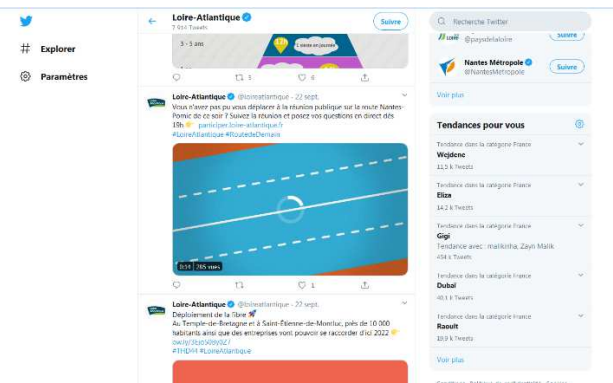
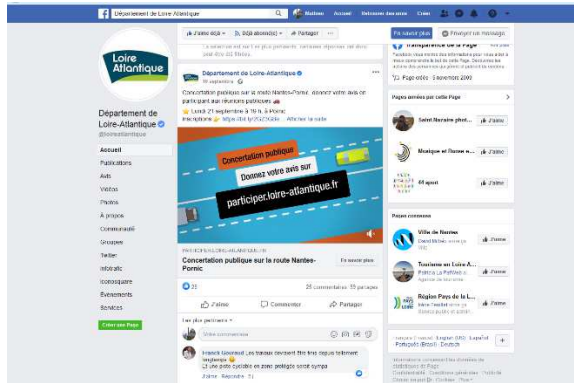
- Insertion de bannières publicitaires sur des sites à forte audience (Ouest-France, Leboncoin, Blablacar, Télérama, Europe 1, RFM...), du 21 septembre au 4 novembre ;
- Plus d'1 millions d'impressions réalisées (*nombre de fois où une bannière apparaît sur un écran*) ;
- Campagne visible aux alentours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



CONCERTATION NANTES-PORNIC / SYNTHÈSE

Réseaux sociaux

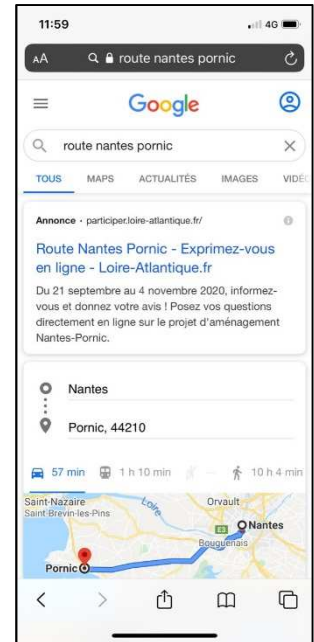
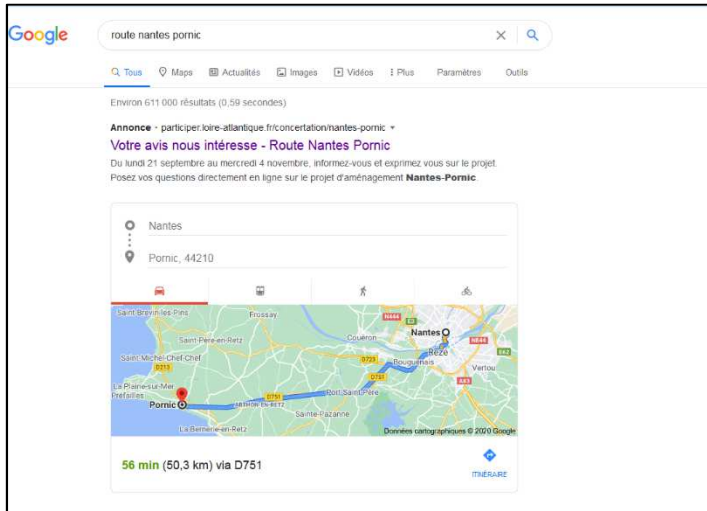
- Diffusion d'une courte vidéo « teasing » sur Facebook et Twitter ;
- Posts Facebook et Twitter à la communauté suivant le Département (63 800 abonnés Facebook et 71 900 abonnés Twitter) les 7, 16, 22 septembre et 4 novembre.



CONCERTATION NANTES-PORNIC / SYNTHÈSE

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

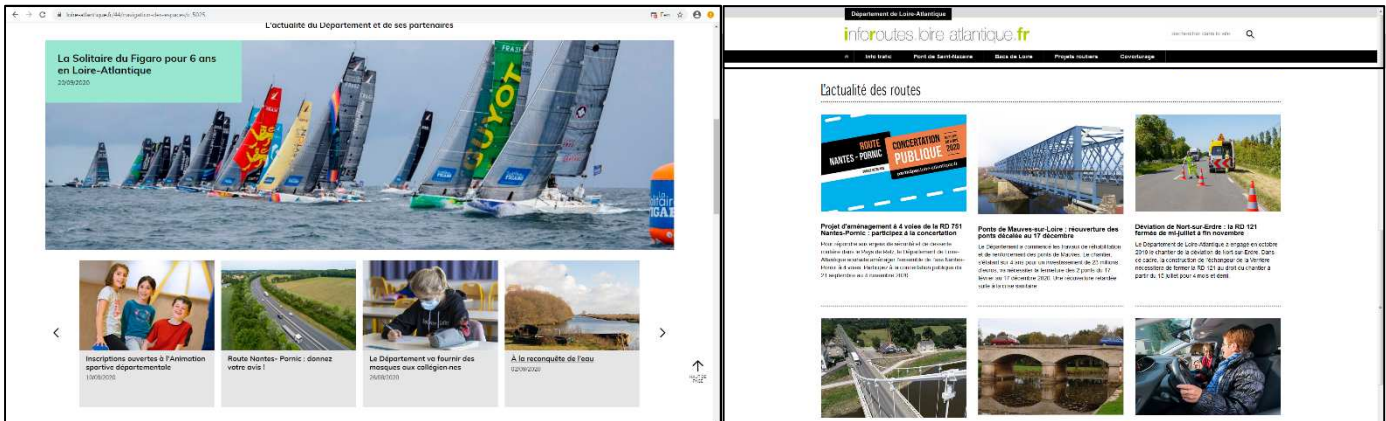
- Actualité dans le magazine d'octobre-novembre 2020 ;
- Diffusion à 708 361 exemplaires sur toute la Loire-Atlantique.



Site Loire-Atlantique et inforoutes.loire-atlantique.fr

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

CONCERTATION NANTES-PORNIC / SYNTHÈSE



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 située sur la route de Pornic (RD 723) à Bouguenais.

Relais de proximité

Kit de communication pour les communes



- Envoi d'un kit de 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...).

3. Bilan de la participation du public aux différentes rencontres

Le dispositif de concertation :

Lancée le 2 septembre 2020 par une phase d'information préalable, la concertation proprement dite s'est déroulée entre le 21 septembre, 10h00, et le 4 novembre 2020, 18h, afin d'informer sur le projet et permettre l'expression des avis et proposition notamment sur :

- l'opportunité de la mise à 2x2 voies de l'ensemble de l'axe Nantes-Pornic et des différents secteurs d'aménagement, de leurs caractéristiques techniques et des solutions alternatives ;
- l'évolution des modes de déplacement, et particulièrement ceux alternatifs à l'autosolisme ;
- les enjeux liés à la gestion économe de l'espace, en vue de limiter l'impact du projet sur les terres agricoles et les espaces naturels ;
- la poursuite de l'information et du dialogue autour des opérations et du projet, postérieurement à cette concertation préalable.

Un important dispositif de concertation a été mis en place, pour permettre l'information et la participation du public.

3.1. Les outils d'information du public

Plusieurs supports informatifs ont été mis à disposition :

- Le **livret de la concertation**, pour découvrir le projet et les modalités de la concertation, disponible **en ligne** et distribué **lors des rencontres** ;
- Le **dossier de la concertation** pour prendre connaissance du projet de façon approfondie, consultable **en ligne** et dans **6 mairies** et dans le **bâtiment du Département** ;
- Des panneaux **d'exposition** disposés dans **6 mairies** et un **bâtiment du Département** ;
- Une **vidéo** pédagogique présentant les enjeux du projet et les modalités de concertation, disponible **en ligne** et diffusée lors des **réunions publiques et ateliers**.

3.2. Bilan des rencontres

L'ensemble des rencontres proposées étaient ouvertes à toutes et à tous. En raison de la situation sanitaire, une inscription préalable était obligatoire, soit via la plateforme de participation soit par téléphone, pour participer aux réunions publiques, ateliers et permanences en mairie. En outre, le Département est allé à la rencontre de la population en mettant en place des stands mobiles, avec pour objectif de diffuser plus largement l'information de cette concertation publique en cours et d'encourager le public à y participer en émettant avis et propositions. L'ensemble de ces rencontres se sont déroulées en présence d'au moins un des garants de la CNDP, et le plus souvent des deux garants de cette concertation.

A la fin de ces rencontres, il était proposé aux participant.e.s de renseigner un questionnaire de satisfaction. Ainsi, 361 questionnaires ont été collectés lors de ces rencontres. Ceux qui ont été recueillis lors des réunions publiques et ateliers représentent 199 questionnaires sur 361 participant.e.s soit 55% d'entre eux.elles. Les autres rencontres ont abouti au recueil d'un nombre moindre de questionnaires par rapport au nombre de participant.e.s. C'est pourquoi il a été choisi de ne pas exploiter les données chiffrées mais de lire avec attention les remarques et commentaires afin de les prendre en compte.

3.2.1. Les réunions publiques

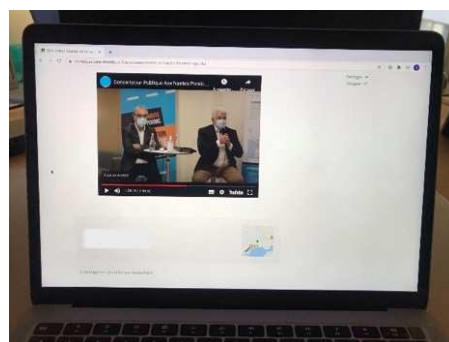
5 réunions publiques se sont tenues sur la période, 4 en présentiel avec également la possibilité d'y participer à distance grâce à une retransmission en direct sur la plateforme de participation tout en posant ses questions via une messagerie instantanée. La dernière réunion s'est déroulée entièrement à distance du fait du confinement survenu le 30 octobre 2020. Il était alors possible d'y assister en direct via la plateforme avec la possibilité de poster ces questions et remarques sur le tchat, ou via un outil de visio conférence (Teams), ce dernier permettant de prendre la parole au moment des échanges. Ces réunions se sont déclinées comme suit :



- 2 réunions publiques qui avaient pour but de présenter et d'échanger sur le projet dans sa globalité. Elles ont eu lieu les 21 septembre et 22 septembre à partir de 19h00 respectivement à Pornic et Bouaye. **264 personnes y ont participé** en présentiel et à distance ;
- 2 réunions publiques qui avaient pour but de présenter et d'échanger autour de l'avancement des études et des différentes options d'aménagement soumises à concertation par le Département concernant pour l'une, l'aménagement entre Port-Saint-Père et « Le Pont Béranger », pour l'autre, le doublement de la déviation de Chaumes-en-Retz. Elles se sont tenues à partir de 19h00, respectivement les 29 septembre à Port-Saint-Père et le 30 septembre à Chaumes-en-Retz. **370 participant.e.s** y ont assisté en présentiel et à distance ;
- La réunion d'avant clôture de la concertation, programmée le 3 novembre, a été organisée dans l'optique de présenter les premiers enseignements de la concertation. **255 vues en direct** ont été comptabilisées, que cela soit sur la plateforme ou sur Teams.

En outre, ces réunions ont toutes été enregistrées et peuvent être visionnées en différé sur la plateforme de participation dans l'onglet *Rencontres*. Les supports projetés et les comptes-rendus de ces réunions sont également disponibles sur la plateforme dans l'onglet *Présentation* dans le dossier intitulé *Comptes-rendus* des réunions publiques.

Lors de ces 5 réunions publiques, **un total de 109 questions et remarques a été comptabilisé**, que cela soit en présentiel ou sur le tchat dédié à cet effet. Toutes ces questions et remarques ont obtenu des réponses de la part d'un agent du Département, d'un élu ou d'un garant.



3.2.2. Les ateliers participatifs

3 ateliers se sont tenus à Chaumes-en-Retz, à partir de 19h et ce durant 2h30 afin d'approfondir l'information et la réflexion autour du thème proposé et permettre un travail en groupe. Ils se sont

CONCERTATION NANTES-PORNIC / SYNTHÈSE



déroulés les 24 septembre, 14 octobre et 22 octobre respectivement autour des questions suivantes :

- Comment concilier aménagements routiers et espaces naturels et agricoles ? Cet atelier a réuni **32 participant.e.s** ;
- Quels aménagements entre Chaumes-en-Retz et Pornic ? Cet atelier a réuni **34 participant.e.s** ;
- Quelles mobilités autour de l'axe Nantes-Pornic ? Ce dernier atelier a réuni **25 participant.e.s**.

Les supports projetés des ateliers ainsi que les comptes-rendus de ces 3 ateliers sont consultables et téléchargeables sur la plateforme dans l'onglet *Présentation* dans le dossier intitulé *Comptes-rendus des ateliers*.

Ces ateliers ont permis de recueillir les **contributions écrites et orales des participant.e.s réparti.e.s en groupes**. À l'issue des échanges, un membre du groupe effectuait une restitution de ce qui avait été dit durant la période de réflexion. Suite à ces restitutions, des échanges en plénière ont été effectués. Au cours des 3 ateliers, **18 questions et remarques ont été comptabilisées**, toutes ayant obtenu ensuite une réponse de la part d'un agent, d'un élu ou d'un garant présent.

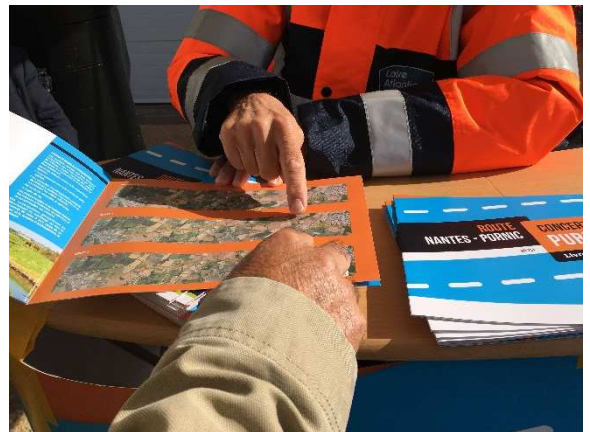
3.2.3. Les permanences en mairie

Programmées sur 5 demies-journées, les permanences permettaient à des personnes de rencontrer des technicien.ne.s du Département afin d'évoquer l'opportunité de mise à 4 voies, les principes et variantes d'aménagement proposés, ainsi que la situation individuelle des personnes directement impactées par ces projets sur les tronçons entre Port-Saint-Père et Le pont Béranger ou le doublement de la déviation de Chaumes-en-Retz. Ces rendez-vous étaient proposés sur des créneaux de 15 minutes, entre 14h à 18h, les 30 septembre (12 participant.e.s), 9 octobre (22 participant.e.s) et 20 octobre (15 participant.e.s), en mairie de Port-Saint-Père, et les 2 octobre (4 participant.e.s) et 21 octobre (10 participant.e.s), à la mairie annexe de Chéméré. **63 personnes** se sont donc rendues à ces 5 permanences.

3.2.4. Les stands mobiles

Des agents du Département ont animé **8 stands mobiles sur 7 lieux différents** le long de l'axe Nantes-Pornic afin d'aller au-devant de la population dans le but :

- D'informer sur le projet et le processus de concertation publique ;
- De présenter les différentes modalités de participation ;
- D'encourager les personnes à donner leur avis par les moyens proposés.



CONCERTATION NANTES-PORNIC / SYNTHÈSE

L'information du public a été privilégiée. Il a également été présenté la possibilité de poser des questions et de formuler des propositions, en insistant sur la nécessité de développer les arguments en faveur ou contre le projet. Par ailleurs, à compter du 28 septembre un registre-papier dit « mobile », a été mis à disposition afin que les personnes souhaitant donner leur avis de suite puissent le faire.

Ces rencontres se sont tenues à Pornic, autour du parvis de l'office de tourisme et de la gare le 23 septembre après-midi (220 participant.e.s) , sur le marché de la Bernerie-en-Retz, le 25 septembre matin (120 participant.e.s), au Super U de Chaumes-en Retz le 25 septembre après-midi (160 participant.e.s), à la station AVIA de Bouguenais le 28 septembre en fin d'après-midi (50 participant.e.s), à l'Intermarché de Port-Saint-Père le 30 septembre matin (100 participant.e.s), sur le marché de Pornic le 4 octobre matin (200 participant.e.s), et le 23 octobre après-midi (600 participant.e.s) et le 24 octobre (400 participant.e.s) matin dans la galerie commerciale Atout Sud à Rezé. Au total, les agents du Département et les garants sur place ont **estimé que 1850 personnes** avaient été rencontrées à l'occasion de ces 8 stands mobiles.

Un aperçu de ces rencontres est disponible sur la plateforme dans l'onglet *Présentation* dans le dossier intitulé Récits autour des stands mobiles.

3.3. La participation via les outils de contribution

Outre les rencontres, deux supports d'expression ont été déployés : les registres-papiers et la plateforme de participation citoyenne.

3.3.1. Les registres-papiers

Des registres-papiers ont été mis à disposition du public, entre le 21 septembre et le 4 novembre, au sein de 6 mairies et d'un bâtiment départemental aux horaires habituels d'ouverture. Ils constituaient ainsi un moyen de contribution écrit de proximité à Port-Saint-Père, Rouans, Saint-Hilaire-de-Chaléons, Chaumes-en Retz (Chéméré), La Bernerie-en-Retz, à Pornic (Sainte-Marie) et à Nantes (bâtiment Daviais, rue Sully). Un huitième registre a été mis à disposition des personnes sur les stands mobiles à compter du 28 septembre 2020.

Afin d'assurer le partage de ces contributions avec le reste du public, elles ont été retranscrites et publiées dans l'onglet *Contribuez !* sur la plateforme. De plus, les registres numérisés peuvent être consultés en page *Présentation*, dans le dossier intitulé Registres-papiers numérisés.

33 avis ont été déposés **par ce biais**.

Afin d'assurer le partage de ces contributions avec le reste du public, elles ont été retranscrites et publiées dans l'onglet *Contribuez !* sur la plateforme. De plus, les registres numérisés peuvent être consultés en page *Présentation*, dans le dossier intitulé *Registres-papiers numérisés*.

3.3.2. La plateforme de participation

The screenshot shows the website interface for 'participer.loire-atlantique.fr'. At the top, there is a search bar and a user profile for 'BROSSAUD Sophie' with a 'Modifier' link. The main navigation bar includes 'Accueil', 'Projets', and 'Aide'. The central content area features a large banner for the project 'Nantes-Pornic : quelle route pour demain ?' with the hashtag #nantespornic and dates 'Du 21 septembre au 4 novembre 2020, informez-vous et donnez votre avis !'. To the right, a progress indicator shows 'ÉTAPE 5 SUR 7' and a box for 'Étape 5 : Concertation préalable' with dates '21/09/2020 - 04/11/2020' and a 'Voir les étapes' button. The bottom navigation bar lists 'PRÉSENTATION', 'EN SAVOIR PLUS', 'CONTRIBUEZ !', 'QUESTIONS & RÉPONSES', 'RENCONTRES', and 'SUIVI DU PROJET', with 'PRÉSENTATION' being the active tab.

CONCERTATION NANTES-PORNIC / SYNTHÈSE

La plateforme de participation citoyenne du Département de Loire-Atlantique est un site web basé sur la solution Décidim et intégré par Open Sources Politics. Choisie par le Département pour favoriser l'information et la participation du public en toute transparence, elle présente le projet Nantes-Pornic : quelle route pour demain ? depuis le 2 septembre 2020.

Elle a, en l'occurrence, pour vocation :

- D'informer sur le projet et sur les modalités de la concertation ;
- De recueillir les questions, avis et contributions des participant.e.s ;
- De consulter les réponses institutionnelles aux questions posées ;
- De permettre l'inscription aux rencontres programmées ;
- De suivre l'actualité du projet.

Entre le 2 et le 20 septembre 2020, celle-ci permettait de s'informer sur le projet et de s'inscrire aux différentes rencontres programmées. Entre le 21 septembre et le 4 novembre inclus, elle a également accueilli les questions, avis et contributions des participant.e.s, ainsi que les réponses institutionnelles et les informations permettant de suivre le déroulement de la concertation et du projet. Depuis, le 4 novembre 2020, elle permet de continuer à s'informer sur les suites qui seront données à cette concertation. En outre, l'intégralité des informations mises en ligne par le Département et des contributions postées par les participant.e.s resteront accessibles en ligne.

Les fonctionnalités de la plateforme

Pour rappel, le menu proposait l'accès à 6 onglets, dont 4 onglets accessibles sans inscription permettaient de trouver des informations relatives au projet et à la concertation :

- L'onglet *Présentation* présente les informations générales sur le projet et le déroulement de la concertation. Au fur et à mesure de la concertation, il s'est enrichi de documents : comptes-rendus des rencontres, études, revue de presse mise à jour régulièrement... ;
- L'onglet *En savoir Plus* détaille les options et scénarii d'aménagement relatives aux différentes sections restant possiblement à aménager ;
- L'onglet *Rencontres* indique les dates, horaires et lieux des différentes rencontres proposées ainsi que les modalités d'inscription. Cette espace héberge également les vidéos des réunions publiques afin de les voir ou revoir en différé ;
- L'onglet *Suivi de projet* informe sur l'actualité du projet.

Les deux autres onglets, s'ils étaient visibles de tous nécessitaient de s'inscrire sur la plateforme avant de pouvoir prendre part à la concertation en ligne. Deux possibilités d'expression étaient ainsi offertes durant 45 jours :

- L'onglet *Questions et Réponses* permettait de formuler des questions à l'adresse du Département ou des garants de la concertation qui s'étaient engagés à y apporter des réponses en ligne au cours de la concertation ;
- L'onglet *Contribuez !* permettait de faire part de ses remarques, avis et idées.

Ces deux onglets offraient la possibilité aux participants.e.s de préciser leurs contributions en sélectionnant une section parmi les 6 proposées et/ou en choisissant une catégorie parmi les 10 suggérées. **Parmi les contributions et questions postées directement sur la plateforme par les participant.e.s, 54% ont été sectorisées et 84% ont été catégorisées.** Les deux secteurs les plus sélectionnés sont « Aménagement global de l'axe Nantes-Pornic » (145) et « Port-Saint-Père <-> Le Pont Béranger » (63) tandis que les deux catégories les plus sélectionnées ont été « Plusieurs catégories / Autres » (111) et « Options d'aménagement de la route départementale » (99).

CONCERTATION NANTES-PORNIC / SYNTHÈSE

Ces choix reflètent notamment le grand intérêt des participant.e.s pour discuter de l'opportunité d'aménager l'axe dans sa globalité ou sur certains secteurs de la route. Ils témoignent aussi du grand nombre de commentaires relatifs à la section entre Port-Saint-Père et Le Pont Béranger, des réflexions autour des variantes proposées ainsi que des alternatives d'aménagement suggérées par certain.e.s.

Il y avait, de plus, la possibilité d'ajouter une pièce-jointe à chaque contribution. Celle-ci a été utilisée à 37 reprises, permettant notamment aux contributeur.rice.s, d'illustrer leur proposition d'un plan, d'adjoindre un cahier d'acteur ou un courrier, ou encore d'étayer une réflexion, le nombre de caractères étant limité à 5000 dans le corps de la contribution.

Les chiffres de la participation en ligne

Au 6 novembre 2020, date à laquelle tous les avis déposés sur registres-papiers ont pu être intégrés sur la plateforme, **507 contributions** étaient dénombrées sur la plateforme (hors doublons¹, contributions retirées², contributions modérées³).

Elles se répartissent ainsi :

- **432 avis postés directement** dans l'onglet Contribuez ! par **319 comptes différents**⁴ ;
- **33 avis déposés sur les registres-papiers**, par **33 personnes différentes**. Ceux-ci ont été anonymisés, retranscrits et publiés sur la plateforme⁵ ;
- **1 mail** adressé au Département, également publié après anonymisation⁶ ;
- **41 questions** postées dans l'onglet Questions & réponses par **22 comptes différents**.

Ces chiffres démontrent l'utilité de la mise en place de la plateforme puisque la participation en ligne a été nettement privilégiée par rapport à l'outil classique pour ce type de concertation, le registre-papier. Il reste néanmoins nécessaire afin de permettre de contribuer à ceux et celles qui ne seraient pas équipés d'outils numériques ou insuffisamment à l'aise avec cette modalité. Par ailleurs, afin d'assurer la transparence des contributions recueillies auprès du public, le Département a fait le choix de retranscrire ces avis manuscrits et de les poster sur la plateforme, tout comme le courrier électronique reçu sur la boîte mail du Département.

De plus, **377 personnes** « suivent » le projet sur la plateforme, c'est-à-dire qu'elles ont fait le choix d'être informées au fur et à mesure des actualités du projet, ce qui ne manque pas de témoigner de l'intérêt des personnes pour ce projet et les suites qui y seront données.

Par ailleurs, les statistiques de fréquentation de la plateforme issues de Google Analytics⁷ indiquent sur la période du 2 septembre au 4 novembre 2020 inclus :

- **8175 utilisateurs**, c'est-à-dire d'internautes qui ont visité une ou plusieurs fois le site sur la période ;
- **6191 nouveaux utilisateurs**, c'est à dire d'internautes ayant visité pour la première fois le site.

¹ Doublons : contributions identiques postées par un même auteur en plusieurs exemplaires. Dans ce cas, le Département les a supprimées pour ne laisser visible qu'un seul de ces posts et a prévenu l'auteur de ce fait.

² Contributions retirées : Contributions retirées par leurs auteur.rice.s après les avoir postées. Dans les deux cas, il s'agissait de doublons.

³ Contributions modérées : Contributions supprimées par le Département. Dans les deux cas survenus, il s'agissait de spams.

⁴ Certains comptes représentent plusieurs participant.e.s car ils ont permis de poster des avis et contributions élaborées à plusieurs (familles, collectifs de citoyen.ne.s, de professionnel.le.s riverain.e.s du projet, de conseils municipaux,..).

⁵ Avis postés par le Département avec le compte registrepapier.

⁶ Avis posté avec le compte Département de Loire-Atlantique

⁷ Indicateurs de tendance de la fréquentation par les internautes réalisés par Google à partir des cookies.

A noter que le nombre de participant.e.s a augmenté de manière constante témoignant à la fois de la notoriété croissante du dispositif ainsi que de la maturation progressive des points de vue en vue de leur expression.

Au-delà de la possibilité de s'exprimer, **la plateforme a donc été un vecteur important d'information**. Elle a permis d'obtenir des informations institutionnelles sur le projet et la concertation mais aussi de prendre connaissance des avis et questions des un.e.s et des autres comme en témoignent les statistiques relatives aux pages les plus vues :

- La page *Présentation* a été vue 12 824 fois ;
- La page *Contribuez !* : a été vue 11 969 fois ;
- La page *En savoir plus* a été vue 2 637 fois ;
- La page *Rencontres* a été vue : 1 187 fois ;
- La page *Questions & réponses* : 817 fois.

C'est sur la page *En savoir plus* que les internautes sont restés le plus longtemps avec une moyenne de 4'16". De plus, un grand nombre de documents ont été téléchargés à commencer par la carte globale en page présentation (498 fois), **l'ensemble des cartes en ligne représentant 2237 téléchargements** devant le dossier de concertation téléchargé à 1 572 reprises. La partie 3 portant sur la section Port-Saint-Père/le Pont Béranger a fait l'objet de 463 téléchargements devant les parties 1 et 2 portant sur les généralités et les enjeux.

Globalement toutes les parties du dossier de concertation ont fait l'objet de téléchargements pour un total de 1 572 téléchargements sur la période. En dehors du dossier de concertation et des cartes afférentes, c'est le livret de la concertation qui a été le plus téléchargé (260) devant le tableau de comparaison multicritères (188) et le flyer de la concertation (82).

En conclusion de cette partie sur la participation du public, à l'instar des garants qui soulignent dans leur bilan la large mobilisation du public et que « ...les échanges furent fructueux et argumentés. »⁸, le Département souhaite souligner la qualité du débat public tout au long de cette concertation, sur le fond, grâce au temps et à l'énergie consacrés par les citoyen.ne.s, leur apports largement construits et constructifs, comme sur la forme, pour la très bonne tenue des discussions. Que les garants de cette concertation, ainsi que l'ensemble des participant.e.s, soient ici remerciés pour le climat tout à fait favorable dans lequel les discussions se sont déroulées permettant à chacun.e de s'exprimer en toute liberté et d'entendre les différents points de vue.

4. Méthodologie d'analyse des contributions recueillies lors de concertation publique

L'ensemble des contributions recueillies durant la concertation, dans le cadre des réunions, des ateliers, des permanences, des stands mobiles ou par le biais de la plateforme de participation et les registres papiers ont été pris en compte et analysés lors de la phase d'exploitation des données et avis issus de cette démarche de participation du public.

Les contributions individuelles déposées sur la plateforme de participation citoyenne, sur les registres papiers mis à la disposition du public dans les mairies ou lors des autres temps d'échanges avec le public (réunions publiques, ateliers, stands mobiles, etc.) ont été compilées dans une base de données en vue de leur exploitation par les services du Département.

Ces derniers ont procédé à une lecture systématique de l'ensemble des avis collectés. Cette lecture est intervenue dans un cadre collectif de manière à partager la compréhension des contributions relevées et

⁸ Bilan de la concertation, CNDP, page 5

à fiabiliser le plus possible l'interprétation qui en a été faite. Elle a permis en outre d'identifier les questions posées afin qu'une réponse puisse être apportée à chacune d'entre elles.

La démarche mise en œuvre a consisté à noter pour chacune des contributions recueillies les éléments d'information suivants :

- Point de vue exprimé sur les modalités d'organisation de la concertation ;
- Sur l'opportunité générale de la mise à 2x2 voies de l'axe Nantes-Pornic :
 - avis sur le projet global ;
 - thématiques abordées dans l'argumentaire développé par le contributeur ;
 - propositions alternatives ou complémentaires suggérées.
- Sur chacune des quatre sections soumises à la concertation :
 - avis sur l'opportunité de l'aménagement de la section ;
 - thématiques abordées dans l'argumentaire développé par le contributeur ;
 - avis sur les scénarios ou variantes présentés par le maître d'ouvrage ;
 - proposition de scénarios ou de variantes alternatives.

L'approche thématique a pris en compte les différentes catégories suivantes :

- conditions de circulation et autres mobilités ;
- économie du territoire (agriculture, tourisme, emplois, ...)
- sécurité routière ;
- cadre de vie (habitat, bruit, santé, pollution, ...)
- environnement, biodiversité et milieux naturels.

L'outil ainsi constitué a permis d'établir à la fois une analyse quantitative et qualitative des contributions recueillies.

5. Avis sur les modalités et le déroulement de la concertation

Concernant l'avis apporté sur les modalités et le déroulement de la concertation, c'est bien sûr à la CNDP et aux garants désignés de s'exprimer principalement. Dans leur rapport, ces derniers saluent la mobilisation du public, la qualité des échanges et l'engagement du maître d'ouvrage qui « a tout mis en œuvre pour satisfaire autant que faire se peut l'attente du public et réussir la concertation »⁹. Pour cette autorité indépendante, « ...cette concertation répond parfaitement aux exigences de l'information et de la participation... »¹⁰. A l'appui, les garants reprennent aussi les principales observations issues des réponses aux questionnaires de satisfaction.

En complément, dans un souci d'exhaustivité, une analyse des contributions portant spécifiquement sur le dispositif de concertation a été réalisée. En effet, il était possible pour les contributeur.rice.s sur la plateforme de sélectionner la thématique : a.Modalités de concertation et suite de la concertation. Ainsi sur les 507 contributions, 53 ont choisi explicitement cette catégorie et, au total, il a été fait mention de la concertation en ligne à 65 reprises.¹¹ De même, les remarques formulées au sein des formulaires de satisfaction ont été étudiées. Ces expressions diverses, abordant des sujets aussi différents que

⁹ Bilan de la concertation, CNDP, page 5

¹⁰ Bilan de la concertation, CNDP, page 23

¹¹ Toutes les contributions mentionnant la concertation, quelle que soit la catégorie sélectionnée, ont été ainsi prises en considération.

l'information, l'organisation de la concertation, ou encore l'association des citoyen.ne.s dans la suite de la concertation montrent le niveau d'attente, toujours plus élevé, des citoyen.ne.s en matière de concertation, y compris à l'égard d'une démarche largement reconnue comme très satisfaisante par les garants, ainsi que par de nombreuses personnes, qui en ont témoigné au cours et à l'issue des différentes rencontres. A l'occasion des stands, de nombreuses personnes ont, par exemple, fait part de leur pleine satisfaction concernant l'organisation de tels stands visant à informer les citoyen.ne.s au plus près de leur lieu de vie.

Nous reprenons ici, regroupée en **3 grandes thématiques**, et d'une façon volontairement détaillée, ces expressions citoyennes qui, dans l'esprit de la démarche de concertation portée par le Département, appellent écoute et attention afin de satisfaire au maximum possible les attentes du public qu'il s'agisse, de questions de fonds, de conditions d'accueil ou encore d'ergonomie des outils.

Information sur le projet et accès à la concertation (35 contributions)

Des commentaires concernant la communication autour du projet ainsi qu'autour de la mise en place d'un dispositif de concertation ont été apportés.

Malgré les moyens mobilisés, 4 contributions jugent insuffisante la promotion d'un tel dispositif.

De plus, les informations transmises autour du projet n'ont pas été suffisantes pour certaines personnes (6 contributions) alors que 2 contributions font mention de la qualité des informations transmises. Pour compléter les informations mises à disposition de tous, 2 études¹² (étude de bruit de la section entre Port-Saint-Père et Le Pont Béranger et étude de trafic de l'itinéraire) ont été publiées sur la plateforme à la suite de demandes de plusieurs participant.e.s.

Enfin, des participant.e.s (23 contributions) mentionnent la limitation en nombre de caractères des contributions. Face à cette limitation, certaines personnes ont pris l'initiative de publier leurs contributions dans un document posté en pièce jointe et/ou de poster plusieurs contributions à la suite. Les pièces-jointes permettaient une mise en forme élaborée sans contrainte de longueur de texte.

BARDELLI déplore ainsi « si certaines personnes concernées par les « déconstructions » n'avaient pas été membres du conseil municipal de la ville de Port St Père, certains habitants concernés par l'expropriation dans les variantes 1 et 2 n'auraient même pas eu connaissance de ces dernières ».

Alta appuie son propos lorsqu'il.elle écrit « Je tenais tout d'abord à vous dire que j'ai été mise au courant de la concrétisation de ce projet -dont nous parlons depuis plusieurs années- de manière tout à fait officieuse, c'est-à-dire par communication intra familiale. Merci de nous en avoir informé par mail, par courrier ou par communiqué dans nos boîtes aux lettres... Cela en dit long sur l'état de "concertation publique" dont vous vous vantez ».

Lorsque *Théo* remercie pour « la documentation bien fournie », *Daniel Bouyer - Cœur de Retz Entreprises* énonce une liste d'informations manquantes au projet.

Romain E se questionne et se plaint de la limitation du nombre de caractères des contributions tandis que d'autres utilisent la possibilité d'ajouter une pièce-jointe pour présenter leur avis et contributions.

Des commentaires sur la plateforme se retrouvent aussi au sein de 6 questionnaires de satisfaction, comme cela a été souligné par les garants dans leur bilan qui en demandent l'étude, et dans la mesure du possible, au Département de remédier aux critiques.

Des utilisateur.rice.s ont en effet évoqué le fait que la plateforme leur avait été « très utile pour se sourcer en information, de manière à avoir une information exacte car officielle ». De plus, la manière dont les citoyen.ne.s pouvaient participer, par le biais de contributions et/ou de questions, a été appréciée. La possibilité d'ajouter une pièce jointe à chacune des contributions a également été qualifiée de « très positive ».

Toutefois, d'après certains commentaires, quelques points restent encore à améliorer sur la plateforme :

¹² Étude des trafics routiers sur le Pays-de-Retz et étude de bruit de la section Port-Saint-Père / Le Pont Béranger

CONCERTATION NANTES-PORNIC / SYNTHÈSE

- Dans le visionnage des contributions, le mode « les plus récentes » est demandé comme mode par défaut afin de faciliter l'accès aux contributions pour les personnes consultant régulièrement la plateforme. Cette requête pourra faire l'objet d'une demande de développement auprès du fournisseur de la plateforme. Dans l'attente, il serait possible de réaliser un document récapitulatif posté régulièrement pour aider chacun.e à suivre le fil des questions/réponses comme suggéré par un.e participant.e ;
- Un manque d'ergonomie de la plateforme est soulevé dans certains commentaires. Une personne évoque qu'il est « difficile de se retrouver dans les menus ». Nous avons constaté que 40% des utilisateur.rice.s de la plateforme avaient utilisé un smartphone pour y accéder, or, le logiciel est conçu avant tout pour naviguer depuis un ordinateur, même si les contenus sont accessibles depuis un smartphone ou une tablette. C'est probablement ce qui explique cette difficulté ;
- La visibilité des pièces jointes postées, bien qu'elles soient très appréciées, a été questionnée, tout comme la limitation à 5000 caractères des contributions. A l'avenir, sans doute faudra-t-il expliciter la possibilité et les usages de la pièce-jointe. En effet, elles permettent de joindre des tableaux, graphiques, photos ou études détaillées qui ne peuvent être publiés dans le corps de la contribution. Ainsi, maintenir une limitation dans le nombre de caractères tout en permettant l'ajout d'une pièce jointe reste, selon le Département, la formule apportant la meilleure lisibilité aux propositions.

L'organisation de la concertation (17 contributions) :

La manière d'organiser cette concertation a été mentionnée dans 17 contributions. Parfois saluée, d'autres fois critiquée, elle a notamment permis à certain.e.s de proposer des alternatives, des idées supplémentaires et des questionnements qui permettraient de l'améliorer.

6 contributions font part de leur satisfaction quant à la mise en place de cette concertation. Elle a par ailleurs été exprimée à l'occasion de plusieurs rencontres et notamment lors des stands et des ateliers par de nombreuses personnes. En effet, le fait de se déplacer pour informer les citoyen.ne.s et venir recueillir leurs réflexions et idées au plus près de leur lieu de vie a été extrêmement bien accueilli par les participant.e.s. De même, l'animation de réflexion en groupes a été vivement appréciée.

Cependant, une contribution en ligne la juge comme un moyen de retarder la réalisation de la 2x2 voies en écrivant « vous faite trainer les choses (par cette consultation) », une critique parfois entendue lors de stands mobiles.

Une insatisfaction a également été soulevée quant à la confidentialité de échanges individuels lors des permanences.

6 autres contributions s'accordent sur le fait qu'un tel projet devrait être réfléchi et discuté en partenariat avec d'autres collectivités que le Département. Des problématiques en lien avec la gouvernance des territoires et des collectivités sont ainsi soulevées. De plus, 2 contributions évoquent la mise en place de dispositifs différents de celui choisi.

Pour illustrer ces constats, quelques verbatim ont été extraits des contributions :

- *CRB* écrit « Je remercie le département et l'Etat d'avoir mis en place cette concertation pour ce projet », appuyé par *GRVL* qui note « Je vous remercie pour toutes ces concertations qui nous permettent aujourd'hui de pouvoir nous exprimer ». Enfin, *GGN* nous fait part qu'il.elle qualifie cela de « très respectueux des citoyens et démocratique » ;
- *Jean T* écrit « un projet incluant la part de la région et de l'agglomération de Nantes avec des réunions communes s'impose ». Il est suivi par *Collectif* qui espère « que tous ces éléments soient pris en compte dans une réflexion réévaluée sur les priorités de développement des infrastructures au niveau de la Région ». Enfin, le *Collectif local Pornic Service Public* s'exprime sur le fait que « Les citoyens en ont ras le bol de cette décentralisation qui fige les décisions chacun dans leur rôle » ;

CONCERTATION NANTES-PORNIC / SYNTHÈSE

- *LE PELTIER* mentionne « une consultation de type convention citoyenne ? » tandis que *Benoit* propose un référendum comme celui organisé en Nouvelle-Calédonie qui « n'inclut pas tous les habitants, notamment les nouveaux arrivants » et propose « d'accorder une écoute supplémentaire à ceux qui sont nés et ont éventuellement passé toute leur vie au Pays de Retz. » ;
- *GRVL* salue la présence et l'investissement des garants en écrivant « Merci aux deux Garants pour leur accompagnement et le suivi de ces débats » ;
- *Nicolas et Orlane Gautreau* écrivent « (...) on se retrouve dans une salle avec les 2 garants, 2 personnes du Département et les gens qui viennent échanger- Résultat : 8 personnes dans une petite salle = bruit de fond important et pour le côté individuel, on a vu mieux ! » ;
- *Tartampion* nous fait part de son étonnement quant aux contributions publiées par « des rezéens qui se disent pour le projet dans son ensemble en deux mots ». En effet, les 23 et 24 octobre 2020, deux stands mobiles ont été organisés dans la galerie Atout Sud de Rezé visant à informer les citoyens de la mise en place d'une concertation publique ainsi qu'à les inciter à participer. Pour cela, un registre papier était présent pour ceux et celles qui souhaitaient donner leur avis immédiatement. Ces avis ont donc été retranscrits à l'issue de ces deux rencontres.

Enfin, 2 contributions déplorent le fait qu'une concertation publique n'avait pas été mise en place lors de l'élaboration de la variante de référence sur le tronçon Port-Saint-Père / Le Pont Béranger.

- *Environnement* explique son insatisfaction clairement lorsqu'il écrit « La variante de référence, tant sollicitée par certains citoyens, ainsi que par certains élus a été imposée aux exploitants agricoles en 2008. Aucune discussion, personne n'a tenu compte des investissements réalisés par ces exploitants, il y a 12 ans. On leur a imposé un choix, sans concertation, discussion ».

Il y a bien eu, à l'époque (2009), une exposition publique et un registre en mairie. Toutefois, ces remarques soulignent l'évolution des pratiques en matière de concertation, le dispositif étant d'une toute autre ampleur en 2020 afin de s'assurer de l'information et de l'expression du plus grand nombre.

Prise en compte des contributions et suites à la concertation (33 contributions) :

Alors que 11 contributions font part de questionnements quant à l'impartialité du Département, 9 expriment leurs attentes vis-à-vis de celui-ci et des Garants pour que l'ensemble des avis soit bien pris en compte. De plus, 2 contributions questionnent les méthodes utilisées pour le faire.

CHAGNEAU pose la question clairement sur la plateforme de participation en écrivant « J'aimerais savoir comment vont être prises en compte toutes les contributions qu'elles soient écrites sur la plateforme ou orales lors des réunions publiques. (...) Comment sera prise la décision finale ? » et *SC* exprime ses attentes clairement « (...) merci de bien étudier le projet de cette nouvelle variante proposé par le conseil municipal de Port-Saint-Père, avant de prendre une décision ».

La méthodologie d'analyse des contributions est présentée au sein de ce document, dans le point précédent. Par ailleurs, un export de l'intégralité des contributions et questions sur la plateforme pourra être consulté sur le [portail Open Data du Département](#).

CD_le_déçu a écrit « La réunion finale en visio d'hier a été révélatrice des décisions importantes déjà prises en amont de la consultation. (...) Les échanges nourris à propos de la sécurité ont là encore souligné un choix déjà acté au plus haut niveau, en dépit de cette consultation citoyenne ».

Benoit écrit « Svp utilisez également le conditionnel dans vos réponses car le futur (dans vos précédentes réponses aux autres questions) indique déjà une prise de position positive à ce projet. » Effectivement, à l'avenir il sera veillé à utiliser plus systématiquement le conditionnel.

Alors que la représentativité des points de vue est questionnée à 5 reprises, la concertation et les différents débats qui ont eu lieu ont permis à chacun.e et collectivement, de se forger un avis, voire d'en changer, sur un sujet, en écoutant ceux des autres participant.e.s. À noter que la représentativité des points de vue

n'est pas recherchée dans le cadre d'une concertation préalable mais bien le recueil de la diversité des intérêts et des opinions.

CD_le_déçu écrit « Toutefois les assemblées de participant.e.s ainsi constituées n'ont que peu de chance d'être représentatives : il est connu que ce sont les groupes minoritaires qui sont les plus actifs, notamment sur les réseaux sociaux (quid de la représentation réelle des « nantais du week-end » et des « touristes de l'été » ?) ».

Tartampion s'interroge sur « la représentativité des participant.e.s lors de la réunion publique de fin de concertation du 3 novembre 2020 qui s'est déroulée à distance et nécessitant donc des outils numériques dont tout le monde ne dispose pas. Il commente « je m'interroge sur le caractère public de cette réunion et je mets en doute sa validité. Malgré tous les efforts du Département pour faire participer la population grâce aux moyens modernes de communication, il y a eu finalement peu d'interventions, et c'est compréhensible (...) Cette réunion aurait dû être reporté afin qu'elle se déroule dans des conditions normales. ».

COLLECTIF exprime très bien l'influence des autres participant.e.s dans sa contribution en écrivant « En assistant aux réunions publiques des 21 et 29 septembre derniers, je défendais au début mon quartier comme tous les habitants mais au fur et à mesure j'ai entendu la colère des autres habitants affectés par les variantes 1 et 2. ».

Enfin, 5 contributions proposent et se proposent d'associer les citoyen.ne.s à nouveau dans les suites qui seront données à la concertation. Cette action est par ailleurs recommandée par les garants dans leur bilan qui suggèrent de mettre en place, dans les suites de la concertation, un « comité de suivi (...) 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 impactées par le projet »¹³.

Groupe-citoyens-Port-Saint-Père estime qu'il est « nécessaire de : * POURSUIVRE la réflexion avec les citoyens » tandis que les membres de *Collectif* se disent « disponibles pour participer à la poursuite de la réflexion ».

De plus, le *Collectif Local Pornic Service Public* se dit « à votre disposition sur sa boîte mail pour vous aider dans votre décision allant dans notre sens » tout comme *Daniel Bouyer, Cœur de Retz Entreprises* qui écrit clairement « Nous souhaitons donc Mr le Président, au sein du Club Cœur de Retz Entreprises, avec les Élus et les Responsables locaux, créer un groupe de travail dans lequel nous pourrions discuter et étudier l'intégration du projet de la RD 751 dans le Pays de Retz ».

Le groupe local de bénévoles nantais *The Shifters* énonce également « nous restons ouverts à la discussion et serions ravis de vous faire une présentation de nos résultats, notamment des spécificités du scénario TSP qui explore les alternatives possibles au projet de quatre voies ».

En conclusion, les principaux points soulevés ainsi que les appréciations formulées sur la forme de cette concertation peuvent être récapitulés de la manière suivante :

- Absence de concertation lors des phases d'études antérieures ;
- Interrogation sur la représentativité des avis exprimés compte-tenu de leur « nombre limité » ;
- Point de vue sur la gouvernance d'un tel projet qui devrait être coordonné par les différentes collectivités compétentes en matière de transports et non uniquement par le Département ;
- Qualité des documents, et notamment le dossier de concertation, mis à la disposition du public qui ont permis une bonne prise de connaissance du projet ;
- Insuffisance des données communiquées dans les documents mis à disposition ;
- Insuffisance de l'information sur la concertation. Une information plus directe par courrier aurait été souhaitée ;

¹³ Bilan de la concertation, CNDP, page 29

- Déroulement des permanences dont les conditions sont jugées peu satisfaisantes ;
- Profils des participants aux ateliers qui sont jugés non représentatifs ;
- Accueil réservé à la démarche : Initiative saluée du fait de la possibilité d'expression qu'elle offre aux personnes qui souhaitent donner leur avis ou concertation alibi dans la mesure où les choix seraient déjà arrêtés ;
- Interrogation sur le caractère public de la réunion de clôture au vu du faible nombre d'interventions ;
- Réponses aux questions posées en réunions publiques exclusivement axées sur la justification du projet ;
- Interrogation sur les modalités d'exploitation des contributions recueillies ;
- Interrogation sur les suites qui seront données à la concertation (décisions, ...) ;
- Souhait d'être associé aux nouvelles étapes de concertation qui interviendront dans les prochains mois.

Sur la forme, il est noté au travers de ces avis, des interrogations quant à la sincérité de la démarche et les inquiétudes quant aux suites qui lui seront effectivement données. D'autre part, les observations recueillies permettront au Département d'améliorer les dispositifs qui seront mis en œuvre lors des prochaines démarches de concertation dans le cadre de cette opération ou dans le cadre des autres projets qu'il conduit.

Il doit être précisé, en réponse à certaines interrogations, que les avis exprimés permettent avant toute chose de compléter la connaissance des enjeux dont dispose le maître d'ouvrage et d'éclairer sa prise de décision. La décision finale concernant la poursuite de la réflexion et les choix à opérer dans ce cadre relèvent de la responsabilité exclusive des élus du Département. En aucun cas ce type de démarche de concertation ne doit être interprétée comme étant un référendum visant à statuer sur la poursuite du projet.

Toutes les propositions, suggestions et alternatives ne pourront pas être prises en compte au-delà de cette étape du projet, ne serait-ce que du fait de la multiplicité de ces dernières et de leur caractère contradictoire. Pour autant, le Département a bien l'intention de prendre en compte le plus largement possible les observations formulées, notamment lorsque ces dernières sont de nature à enrichir et améliorer le projet à l'étude.

6. Objectifs et bilans des ateliers organisés dans le cadre de la concertation

Le dispositif de concertation intégrait l'organisation de trois ateliers dont l'objectif visait à offrir des temps d'échanges spécifiques aux personnes souhaitant participer de manière plus active aux réflexions et à la construction du projet. Le nombre de participants était à chaque fois limité à une quarantaine de personnes de manière à faciliter les échanges (à noter que ce plafond n'a jamais été atteint).

Ces ateliers ont été conçus dans leur organisation en deux temps :

- Un temps de partage d'information visant à mieux faire comprendre les enjeux du projet autour de la problématique traitée ;
- Un temps d'échanges visant à faire émerger des idées et solutions pour le projet.

Atelier 1 : comment concilier aménagements routiers et espaces naturels et agricoles ?

Jeudi 24 septembre 2020 à Chaumes-en-Retz, 32 participants.

Objectif : permettre aux participant.e.s de prendre connaissance des enjeux d'urbanisation et d'artificialisation des sols ainsi que des conséquences des aménagements routiers sur les espaces naturels et agricoles et d'échanger par petits groupes de manière à tenter de faire émerger des pistes permettant de limiter ces consommations foncières ou de manière à limiter l'ampleur des impacts induits par ces aménagements.

Lors de cet atelier, plusieurs intervenants ont présenté un état des lieux de l'artificialisation des sols à différents niveaux :

- évolutions de l'utilisation de la voiture et conséquences en termes de politique d'urbanisation et d'artificialisation des sols ;
- évolutions des consommations d'espaces agricoles et naturels au sein du Pays de Retz et enjeux que ces dernières soulèvent ;
- objectifs de l'aménagement et principaux enjeux auxquels le projet doit répondre.

Le travail en groupe des participants a porté sur :

- les enjeux à prendre en compte dans le cadre du projet ;
- les pistes pour limiter l'emprise directe de l'aménagement sur son environnement ;
- les pistes pour maîtriser l'urbanisation autour de l'aménagement.

Les principales pistes avancées par les participants à l'atelier recouvrent des thématiques très larges qui s'inscrivent bien au-delà du périmètre immédiat de l'aménagement routier et traduisent une sensibilité forte du public présent à l'atelier aux enjeux de la maîtrise de l'artificialisation des sols :

- une limitation de l'emprise du projet ;
- une réutilisation maximum de l'existant ;
- une optimisation de l'existant avec un développement des aménagements ponctuels de sécurité ;
- une redistribution des terres en friches à l'agriculture ;
- une limitation des nouveaux arrivants dans les communes ;
- une optimisation des zones d'activités existantes.

Atelier 2 : quels aménagements entre Chaumes-en-Retz et Pornic ?

Mercredi 14 octobre 2020 à Chaumes-en-Retz, 34 participants.

Objectif : permettre aux participants d'analyser les cinq scénarios d'aménagement proposés entre Chaumes-en-Retz et Pornic au regard des enjeux propres à cette section et d'en relever pour chacun les points forts et points de vigilance.

Au préalable, les éléments suivants ont été présentés au public :

- les objectifs de l'aménagement et les principaux objectifs auxquels le projet doit répondre ;
- les enjeux relevés dans l'aire d'étude de cette section ;
- les différents scénarios proposés.

Le travail en groupe des participants a porté sur :

- une analyse des différents scénarios ;
- une évaluation collective des impacts et potentialités offerts par chacun d'entre eux.

Pour la majorité des participants, les enjeux à prioriser quels que soient les scénarios sont :

- la prise en compte de l'environnement ;
- une préservation du foncier pour limiter les impacts sur les milieux agricoles.

Une attention particulière est demandée sur :

- le carrefour du « Port » ;
- les habitations en bordure de la route ;
- le patrimoine ;
- les circulations agricoles.

Au final, le bilan de l'atelier fait ressortir un souhait que l'aménagement sur place de la route existante soit privilégié partout où cela est possible.

Atelier 3 : quelles mobilités autour de l'axe Nantes-Pornic ?

Jeudi 22 octobre à Chaumes-en-Retz, 25 participants.

Objectifs : permettre, d'une part, aux participants de prendre connaissance des enjeux de mobilité aujourd'hui dans le Pays de Retz d'une manière globale et autour de cet axe de façon plus spécifique, et d'autre part de réfléchir aux solutions permettant de développer des mobilités alternatives.

Dans un premier temps, plusieurs intervenants ont présenté un état des lieux des mobilités sur le territoire :

- résultats d'une enquête de déplacements de 2015 sur le Département ;
- état des lieux des lignes de bus et ferroviaires au départ de Nantes ;
- interventions en matière de mobilités sur le territoire de Pornic Agglo Pays de Retz ;
- objectifs de l'aménagement et principaux enjeux auxquels le projet doit répondre.

Le travail en groupe des participants a porté sur :

- la mobilité aujourd'hui, ses difficultés, ses contraintes ;
- la mobilité demain ;
- la mobilité demain sur l'axe Nantes-Pornic.

Les principaux constats établis au sein des différents groupes de participants sont les suivants :

- trop d'aménagement sont faits en faveur de l'utilisation de la voiture individuelle ;
- manque « d'efficacité » des transports en commun (fréquence, horaires, tarifs accessibilité...) ;
- absence d'itinéraires dédiés aux modes doux et aux deux-roues en particulier ;
- déficit d'aires de covoiturage sécurisées.

Au final, les besoins exprimés par les participants pour une amélioration des mobilités sur le territoire sont les suivants :

- développer les transports en commun (dessertes rapides depuis Nantes, dessertes des bourgs) avec des tarifs attractifs et une accessibilité vers les gares/arrêts améliorée ;
- développer les parkings de covoiturage ;
- développer les itinéraires cyclables de bourg à bourg et entre village avec des parkings sécurisés.

7. Avis recueillis sur l'opportunité du projet

7.1. Éléments quantitatifs

7.1.1. Avis, contributions et questions relevés lors de la concertation

Au total, **507 avis**, contributions, questions ont été déposés sur la plateforme ou sur les registres papier durant la période de concertation (dont 32 avis sur registres papier).

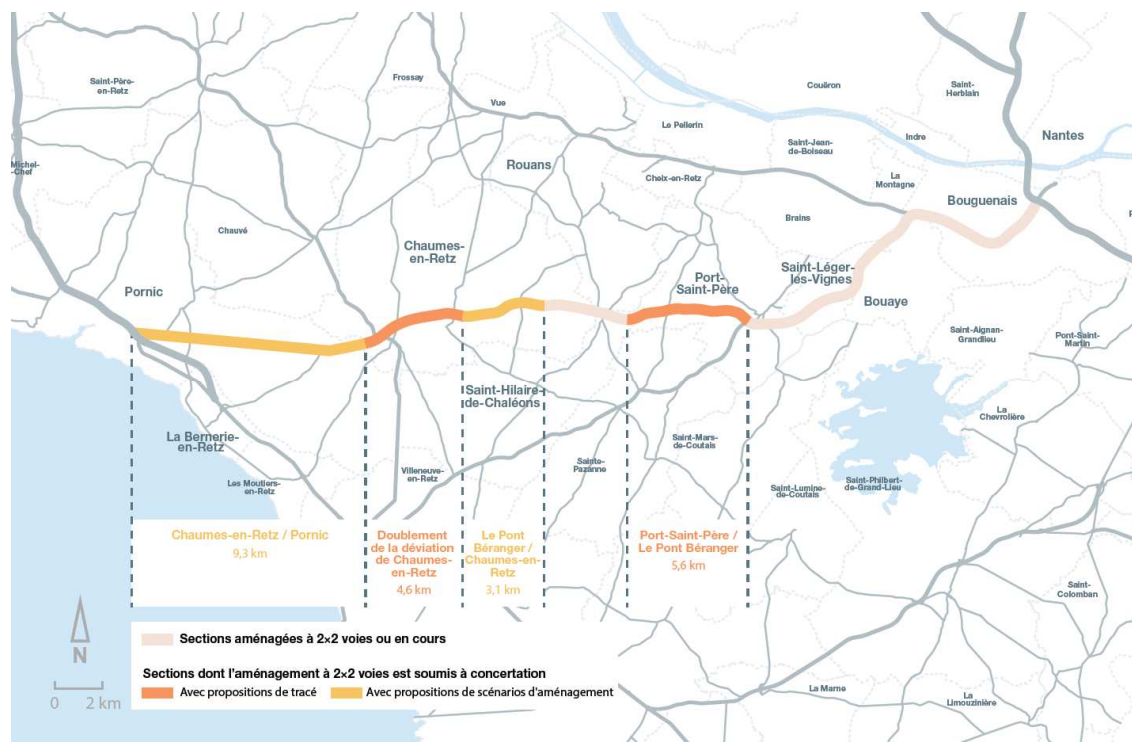
Il est relevé 300 contributeurs uniques (ayant déposé un seul avis, contribution, question) et 55 contributeurs multiples (de 2 jusqu'à 35 contributions, avis et questions). Au total, il est donc dénombré **355 participants** au travers de la plateforme et des registres papier mis à disposition du public.

La participation relevée lors de cette démarche de concertation est donc importante à l'échelle des projets habituellement portés par le Département de Loire-Atlantique. Elle doit cependant être relativisée au regard de la population concernée par ce projet de manière directe ou indirecte (population 2017 du Pays de Retz de plus de 62 000 habitants et population des communes traversées par la RD 751 de 33 000 habitants).

Plusieurs participants très actifs ont ainsi fait le choix de déposer des avis multiples en évoquant à chaque fois une thématique précise (modes de déplacement, environnement, ...). D'autres ont fait part, comme le permet la plateforme de participation citoyenne, de leurs éléments de réflexion au fur et à mesure du déroulement de la concertation, réagissant aux précisions apportées par le Département ou aux contributions des autres participants.

Les participants ont déposé 41 questions sur la plateforme. Pour 8 d'entre elles, il s'agissait en fait d'une contribution dans laquelle des éléments de questionnaire sur le projet ont été relevés. Celles-ci ont de ce fait été analysées à la fois comme un avis/contribution et comme une question à laquelle il a été répondu. Les autres questions ont bien été déposées en tant que telles sur l'onglet « questions/réponses » et ont également fait l'objet de réponses.

Rappel du projet soumis à la concertation



7.1.2. Avis sur l'opportunité de la mise à 2x2 voies de l'axe Nantes – Pornic

Au total, 261 personnes se sont exprimées de manière explicite sur la mise à 2x2 voies de l'itinéraire, dont 146 pour la mise à 2x2 voies de la RD 751 et 115 contre cet aménagement.

56 % (146/261) des contributions qui évoquent la question de l'opportunité du projet global proposé par le Département sont favorables à la mise à 2x2 voies de l'axe Nantes-Pornic et 44 % ont fait part de leur opposition à celle-ci.

Les avis favorables à l'aménagement évoquent les principaux arguments suivants :

- Améliorer les conditions de circulation sur la RD 751 ;
- Nécessité de résorber les effets induits par la saturation de l'axe qui conduit à des reports importants sur des routes inadaptées ;
- Améliorer la desserte du Pays de Retz, notamment sur le plan économique et touristique ;
- Apporter une réponse aux problèmes de sécurité routière ;
- Nécessité d'accompagner le développement démographique du territoire ;
- Nécessité d'achever la mise à 2x2 voies dans les meilleurs délais s'agissant d'un projet dont il est question depuis plusieurs décennies.

A contrario, les avis défavorables à l'aménagement s'appuient sur les arguments suivants :

- Enjeux fonciers liés à la préservation des terres agricoles ;
- Projet en contradiction avec l'orientation souhaitée vers la zéro artificialisation nette ;
- Projet en contradiction avec les enjeux climatiques qui impliquent de réduire la part de la voiture dans la mobilité ;
- Impacts excessifs sur la biodiversité qu'il convient de préserver ;
- Concurrence avec l'offre ferroviaire qu'il convient de développer prioritairement ;
- Nécessité de développer prioritairement les modes de déplacement alternatifs (cars, covoiturage, vélo et offre ferroviaire) ;
- Pertinence du projet très réduite en termes de gains de temps compte-tenu de la saturation des réseaux routiers aux extrémités du projet ;
- Impacts disproportionnés sur l'habitat et le cadre de vie ;
- Saturation de l'axe limitée à quelques périodes de durée réduite ;
- Absence d'enjeux de sécurité routière compte-tenu des aménagements récents mis en œuvre.

Ces différents arguments sont repris à de multiples reprises. Le dénombrement ci-après regroupe ces derniers par grandes thématiques :

- Autres modes de déplacement : évoqués à 104 reprises ;
- Enjeux économiques et touristiques : évoqués à 25 reprises ;
- Sécurité routière : évoquée à 87 reprises ;
- Cadre de vie, nuisances et pollution : évoqués à 41 reprises ;
- Enjeux environnementaux et de biodiversité : évoqués à 65 reprises ;
- Enfin, 22 contributeurs évoquent des solutions alternatives.

7.2. Éléments qualitatifs

7.2.1. Arguments en faveur du projet

Le projet de mise à 2x2 voies de l'axe Nantes-Pornic a suscité l'approbation de 146 des 261 contributeurs qui se sont exprimés sur l'opportunité générale de cet aménagement.

Les avis correspondants s'appuient d'une manière générale sur un souhait d'amélioration des conditions de circulation sur la RD 751 et le réseau routier secondaire connecté à cette dernière, sur une attente de sécurisation des déplacements sur un itinéraire jugé très accidentogène, sur un souci d'anticipation de l'évolution démographique et d'accompagnement du développement économique du Pays de Retz comme du département, sur le constat que seul l'aménagement de la route permettra d'apporter une réponse pertinente aux besoins de déplacements des habitants du Pays de Retz et enfin sur la nécessité d'apporter une réponse aux phénomènes de reports de trafics sur des axes secondaires mal adaptés.

Amélioration des conditions de circulation

L'aménagement de la RD 751 à 2x2 voies revêt, selon de nombreux contributeurs (112 au total), un caractère indispensable et urgent. Il est noté une impatience certaine de voir les travaux se concrétiser sur le terrain s'agissant d'une opération dont il est question depuis plusieurs décennies et qui a déjà fait l'objet de plusieurs démarches de concertation.

Cet aménagement est perçu comme étant avant tout susceptible de faciliter les déplacements des habitants dans le Pays de Retz et entre Pornic et Nantes. Il permettrait ainsi de supprimer ou de limiter les phénomènes de bouchons et de ralentissements régulièrement relevés sur l'axe aujourd'hui. Certains contributeurs précisent néanmoins que le projet devrait, pour atteindre ces objectifs, intégrer le retraitement de ses extrémités dont le fonctionnement est ressenti comme étant particulièrement dégradé.

D'autres avis soulignent l'intérêt du projet au regard des évolutions du trafic qui sont perçues comme inéluctables.

Par ailleurs, il est mentionné un intérêt réel de ces travaux pour l'amélioration des déplacements domicile-travail et pour faciliter les possibilités de dépassement qui sont, en l'état actuel, jugées très largement insuffisantes, notamment du fait des aménagements de sécurisation réalisés au cours de l'année 2019 (bandes axiales renforcées interdisant de dépasser sur 20 km environ ce qui pose problème lorsqu'un tracteur ou une voiturette se trouve sur l'itinéraire).

Enfin, la mise à 2x2 voies permettrait également, sur les périodes de pointe, de résorber les phénomènes de reports de trafics sur des axes parallèles à la RD 751 ou sur des routes secondaires adjacentes à cette dernière. La situation de la RD 80 entre Port-Saint-Père et Le Pellerin illustre particulièrement cette attente. Celle-ci est actuellement empruntée sur les périodes de pointe par des flux de véhicules recherchant des itinéraires alternatifs afin de contourner les principaux points de ralentissement. Ces transferts sont vécus comme source de nuisances et d'insécurité par les riverains de ces voies.

Amélioration de la sécurité routière

La prise en compte des enjeux de sécurité routière apparaît comme l'un des objectifs prioritaires de l'aménagement pour les contributeurs qui se sont exprimés en faveur de la mise à 2x2 voies de la RD 751 (point de vue formulé par 53 contributeurs différents). La route actuelle est décrite par ces derniers comme étant particulièrement dangereuse ou anxiogène. L'intérêt des aménagements réalisés récemment par le Département est bien souvent reconnu sans toutefois être jugé comme étant suffisant par tous. De nombreux risques liés à la densité du trafic, aux comportements de certains usagers et au manque de possibilités de dépassement persistent. Dans ces conditions, la mise à 2x2 voies de l'itinéraire est perçue comme étant la solution qui permettrait de réduire de manière très significative, voire déterminante, le risque d'accidents encouru par les usagers qui empruntent au quotidien ou plus occasionnellement cette route.

L'intérêt du dispositif séparateur qui serait implanté sur le terre-plein central de la future 2x2 voies (qualifié de « muret » par certains) est souligné à plusieurs reprises.

La suppression des accès riverains et des carrefours à niveau ainsi que la dénivellation des points d'échanges avec le réseau secondaire sont identifiées comme autant d'interventions qui contribueraient à apporter une réponse aux difficultés rencontrées par les usagers qui doivent traverser la RD 751 ou accéder à celle-ci.

La profession agricole apparaît, au regard de ces enjeux, aux yeux de certains, comme l'une des bénéficiaires de ces aménagements.

Accompagner le développement économique et démographique du Pays de Retz

Le projet permettrait, pour certaines personnes (36 contributeurs au total), d'accompagner le développement démographique et économique du territoire desservi par la RD 751. Face à un rythme marqué de progression de la population résidant sur le Pays de Retz et à la nécessité de garantir le développement économique de ce territoire, l'aménagement et la mise à niveau des infrastructures routières sont ressentis par ces personnes comme étant essentiels.

Absence d'offre de transports alternatifs efficiente

La mise à 2x2 voies de l'axe Nantes-Pornic est également perçue par certains contributeurs comme étant incontournable du fait de l'absence d'offre de transports alternatifs susceptibles de répondre aux besoins de mobilité de la population du territoire. L'intérêt du train et de l'amélioration de la ligne Nantes-Pornic ne sont en revanche pas niés d'une manière générale. Toutefois, le potentiel d'évolution de l'offre ferroviaire en matière de cadencement et d'emport serait limité et de ce fait dans l'incapacité de répondre de manière satisfaisante, à lui seul, à l'évolution du besoin de déplacements généré par l'augmentation de la population.

7.2.2. Arguments en défaveur du projet

Comme indiqué précédemment, le rejet de la mise à 2x2 voies de l'axe Nantes-Pornic a été exprimé de manière explicite à 115 reprises.

Les avis correspondants s'appuient d'une manière générale sur une argumentation détaillée, voire dans un certain nombre de cas très étayée.

Les motifs évoqués portent sur des enjeux ayant trait à la capacité de l'axe et de ses dispositifs d'échanges, à la sécurité routière, à l'environnement, au développement de modes de déplacement alternatifs, aux nuisances et à la préservation du cadre de vie et au développement du territoire.

Capacité de l'axe et de ses dispositifs d'échanges

Différentes problématiques liées à la capacité des infrastructures routières ont été évoquées dès lors que l'axe Nantes-Pornic serait aménagé à 2x2 voies (au total, 58 contributeurs ont développé un argumentaire s'appuyant, pour certains en partie, sur cette thématique).

Le projet apparaît tout d'abord comme susceptible d'aggraver les phénomènes de saturation déjà constatés sur la RD 751 en période estivale ainsi que sur les périodes de pointe. Il serait également de nature à accentuer les difficultés rencontrées par les usagers à ses extrémités, qu'il s'agisse du raccordement de la liaison sur le périphérique nantais ou de son raccordement sur la Route bleue à Pornic. Dans ces conditions, les gains de temps que pourrait procurer l'aménagement, du fait de l'abaissement des temps de parcours, apparaissent illusoire compte tenu du renforcement des phénomènes d'embouteillage aux extrémités.

Selon d'autres contributions, l'aménagement serait susceptible de provoquer des transferts de trafics depuis d'autres itinéraires concurrents de la RD 751 (RD 723, RD 758, ...) qui n'auraient pas été pris en compte par le Département. Ces derniers conduiraient donc à une détérioration

des conditions de circulation sur l'axe Nantes-Pornic et notamment sur les extrémités de ce dernier.

Enfin, certains avis, en nombre plus limité, considèrent que la RD 751 ne connaît pas de problèmes capacitaires avérés ou prétendent que les hypothèses de croissance adoptées par le Département sont surévaluées. De ce fait, il n'y a pas lieu d'envisager sa mise à 2x2 voies.

Sécurité routière

Les problématiques de sécurité routière seraient, selon certaines personnes, déjà solutionnées du fait des aménagements de sécurité qui ont été mis en œuvre par le Département en 2019 (giratoire de « La Paternière », bande axiale continue, ...). La mise à 2x2 voies de l'axe ne serait donc pas justifiée.

D'autres contributeurs considèrent que les accidents sont dus exclusivement au comportement des usagers et qu'il n'est pas nécessaire de ce fait de modifier l'infrastructure.

Enfin, pour d'autres participants, il y a avant tout lieu de sécuriser la route actuelle. Cet objectif peut être atteint au travers d'aménagements ponctuels de sécurité dans la continuité de ceux réalisés en 2019. Par conséquent, l'aménagement à 2x2 voies de l'axe ne leur semble pas nécessaire.

Les enjeux de sécurité routière ont ainsi été évoqués par 21 contributeurs différents.

Enjeux environnementaux

Les enjeux environnementaux constituent l'un des principaux axes de remise en cause de la pertinence du projet de mise à 2x2 voies de l'axe Nantes-Pornic. Ce type d'argument a été repris par 70 des 115 contributeurs s'opposant au projet envisagé par le Département.

La mise à 2x2 voies de l'axe Nantes-Pornic générerait, selon certaines contributions, des impacts sur les milieux naturels et la biodiversité excessifs et irréversibles. Ces derniers apparaissent disproportionnés par rapport aux bénéfices attendus dans le cadre du projet.

D'autres avis pointent l'incohérence d'un tel projet, qui se traduirait par une augmentation des émissions de gaz carbonique, vis-à-vis des enjeux climatiques et des politiques mises en œuvre au niveau national pour lutter contre le réchauffement climatique.

L'artificialisation des terres agricoles et des espaces naturels est évoquée à plusieurs reprises pour contester la pertinence de l'aménagement de l'axe Nantes-Pornic. De plus, le projet s'inscrirait en contradiction avec les orientations en matière de limitation de l'artificialisation des sols.

Vie et développement du territoire

Il est reproché également que ce projet porterait atteinte à la qualité de vie des habitants du territoire en favorisant l'étalement urbain, en accélérant la surfréquentation du territoire et en impactant le coût de l'immobilier qui deviendrait inaccessible à toute une frange de sa population (thématique abordée par 14 contributeurs différents).

Développer les autres modes de déplacement

Le développement des autres modes de déplacement constitue, pour 74 contributeurs, une alternative à la mise à 2x2 voies de l'axe Nantes-Pornic. Ce point de vue est souvent exprimé en écho aux inquiétudes vis-à-vis des impacts potentiels du projet sur l'environnement et le cadre de vie des habitants.

Les principales alternatives évoquées sont le covoiturage, les transports en commun en général, le développement de la pratique du vélo mais surtout le renforcement de l'offre ferroviaire au travers de l'aménagement de la ligne existante, de l'augmentation du cadencement et de la mise en œuvre de politiques tarifaires plus attractives (le développement du ferroviaire en tant qu'alternative à la mise à 2x2 voies de la RD 751 est évoqué à 46 reprises).

L'encouragement du télétravail comme solution visant à limiter les déplacements est également exprimé à plusieurs reprises.

Nuisances et cadre de vie

Les impacts potentiels du projet sur le cadre de vie des habitants localisés dans la bande d'études ont conduit 30 contributeurs à rejeter l'idée d'une mise à 2x2 voies de la RD 751. Sont plus particulièrement évoqués la pollution générée par le trafic qui entraînerait une altération de l'air environnant, l'accroissement des nuisances sonores du fait de l'intensification du trafic et de l'augmentation des vitesses ainsi que l'impact du projet sur le bâti, qui pourrait être direct (nécessité de démolir les habitations concernées) ou indirect (dépréciation de la valeur des habitations situées à proximité de la voie).

Autres motifs de rejet du projet

Plusieurs autres motifs de rejet du projet sont également formulés de manière moins fréquente. Pour certains, cet aménagement constituerait un gaspillage d'argent public compte tenu de son faible intérêt et de ses impacts importants. L'impact de celui-ci en termes de suppression d'emplois est également soulevé.

7.2.3. Les questions posées et les réponses apportées

- (...) *Pourriez-vous (...) nous indiquer la donnée suivante : différence de coût d'entretien / année lissée d'une route classique 2 voies à une route 4 voies par km de voirie et par année lissée ? (...)*

Le coût d'entretien courant, programmé, d'exploitation et de sécurisation d'une route est variable suivant différents critères notamment le niveau de service prévu, le trafic supporté, le contexte environnant... Globalement, le ratio moyen du coût par km sur un réseau structurant d'une 2x2 voies, qui est de l'ordre d'environ 30 000 €/km/an, est le double d'une section à 2 voies.

- (...) *comment vont être prises en compte toutes les contributions qu'elles soient écrites sur la plate-forme ou orales lors des réunions publiques (...)*

Toutes les contributions formulées sur la plateforme ou lors des réunions publiques ou en ateliers vont être analysées par le Département. Comme mentionné lors de la réunion publique de fin de concertation, ce projet « fait débat » : on relève donc des contributions montrant notamment une opposition au projet mais également des contributions demandant une réalisation rapide du projet. Toutefois, plusieurs contributions ne s'inscrivent pas seulement dans ce raisonnement binaire et apportent de vraies plus-values à étudier.

La concertation a été réalisée sous l'égide de deux garants désignés par la Commission Nationale du Débat Public qui rendront compte de la participation et de la qualité de la concertation. Ils veilleront à ce que l'ensemble des contributions soient analysées. Ils indiqueront également au Département des objectifs de concertation à suivre pour la période de post-concertation préalable.

Les décisions finales seront prises par le Département qui a en charge l'aménagement du réseau routier du département. Compte tenu des débats suscités par ce projet, certains sont susceptibles de constater que leur avis n'aura pas été suivi. Il aura pour autant été entendu.

- *Le projet est présenté comme motivé en priorité par une question de sécurité de la circulation à cause d'une augmentation du trafic : ne peut-on pas avoir une analyse plus précise de la situation pour juger de l'opportunité de la solution de 2x2 voies de Nantes à Pornic ? (...)*

L'étude de trafic du CEREMA, disponible sur la plateforme, présente l'ensemble des trafics actuels et projetés sur l'ensemble des routes départementales du Pays de Retz entre le périphérique et la côte atlantique. Cette étude donne des Moyennes Journalières Annuelles

CONCERTATION NANTES-PORNIC / SYNTHÈSE

et prend en compte pour les prévisions les modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle qui sont développés. L'évolution du trafic est liée pour beaucoup à l'augmentation de la population dans le département et notamment dans le Pays de Retz. L'analyse de l'accidentologie est réalisée sur l'année civile et il n'est pas constaté plus d'accidents sur les périodes estivales.

- (...) je pense qu'il serait utile de fournir aux participants des éléments chiffrés sur le coût des ronds-points du type de celui qui a été récemment mis en place (en 2019) au niveau de Sainte-Pazanne (croisement de routes standard, non doublées) (...)

Le coût de l'aménagement d'un carrefour existant en giratoire est très variable et fonction notamment de sa localisation, de ses caractéristiques géométriques (diamètre, nombre de branches), des emprises nécessaires... Pour celui auquel il est fait référence, rond-point provisoire aménagé au lieu-dit « La Paternière » au croisement des routes départementales 751 et 303, le coût global est de 350 k€.

- Dans un souci de transparence, il serait utile aux citoyens de disposer des montants investis récemment pour le rail par la SNCF (ainsi que le Département, l'Etat et la Région peut-être, puisque souvent cela est co-financé) (...)

Les lignes SNCF Nantes-Pornic (60 km) et Nantes-Saint-Gilles-Croix-de-Vie (84 km) qui présentent un tronç commun de 30 km entre Nantes et Sainte-Pazanne ont effectivement fait l'objet de travaux de rénovation/sécurisation importants ces dernières années. Le coût des travaux sur les deux lignes présentant un linéaire total de 114 km, réalisés en 2009-2010 et 2014-2015, s'élève à 158 M€.

- (...) il serait pertinent de connaître le type d'utilisation fait par ses usagers : mon expérience personnelle m'amène à mettre en doute le fait que plus de 50 % (55 % de mémoire) des usagers y restent moins de 5 mn, comme c'est le chiffre moyen pour l'ensemble du département (...)

Dans la présentation réalisée pour l'atelier du 21 octobre sur les mobilités, les chiffres repris de l'enquête ménages de 2015 indiquent que 63 % des déplacements concernent des trajets de moins de 5 km (et non pas de moins de 5 min) sur le Pays de Retz dans son ensemble (périmètre SCOT). Nous ne disposons pas de données équivalentes concernant uniquement les déplacements qui empruntent la RD751.

- (...) Le principe des ateliers est excellent pour faire discuter les gens de terrain entre eux et faire remonter des propositions, originales ou non d'ailleurs. Toutefois, les assemblées de participants ainsi constituées n'ont que peu de chance d'être représentatives... Il aurait été préférable de reprendre la méthode de la convention citoyenne sur le climat (...)

Les ateliers participatifs sont effectivement, et entre autres, des lieux et des moments pour faire remonter après discussion des propositions collectives et originales. En aucun cas les réunions publiques et les ateliers n'ont pour objectif de s'inscrire dans une sorte de consultation ou référendum, ce n'est pas le but recherché. Il n'en demeure pas moins que l'ensemble des avis et contributions émis par le public reçoivent une réponse du maître d'ouvrage et que les garants dans leur bilan en tiennent compte.

- (...) Je suis tout à fait pour ces travaux (...) 3 questions ; pourquoi un temps si long pour la réalisation ? Depuis combien d'années ce projet est-il sur la table ? Qu'est-ce qui bloque ?

Les délais d'élaboration des projets routiers, comme de tout projet d'infrastructure quel qu'il soit (voie ferrée, éoliennes, etc.), s'inscrivent en effet sur des temps longs compte tenu de la nécessité de mener des phases de concertation, et en raison également des procédures d'instruction et de validation de ces derniers qui sont particulièrement complexes. De plus, les nouvelles réglementations en faveur de la prise en compte de l'environnement qui ont été

CONCERTATION NANTES-PORNIC / SYNTHÈSE

mis en œuvre ces dernières années ont largement contribué à complexifier les conditions d'aboutissement de tels projets.

D'autre part, l'aménagement du réseau routier départemental, qui représente l'un des principaux budgets d'investissement du Département de Loire-Atlantique, fait l'objet d'une planification budgétaire qui priorise les nombreux projets à l'étude. En conséquence, les différents projets en cours ne peuvent pas être menés simultanément (aménagement axe Nantes – Côte vendéenne par Machecoul, déviation de Nort-sur-Erdre, etc.).

- (...) *Ne peut-on pas mettre cet argent pour augmenter le trafic ferroviaire entre Nantes et Pornic. Trains plus fréquents et temps de trajet plus court. Un dédoublement de cette voie unique est-il envisageable ?*

Le Département de Loire-Atlantique ne dispose pas de compétence dans le domaine ferroviaire. Celle-ci a été confiée à la Région des Pays de la Loire dans le cadre des lois de décentralisation. Cependant, le Département est tout à fait favorable également à l'amélioration des liaisons ferroviaires sur le territoire, et en particulier à l'amélioration des liaisons desservant le Pays de Retz.

- (...) *que fait-on pour les 2 roues ? Est-il prévu dans ce projet des aménagements spécifiques pour les 2 roues ; les vélos et mobylettes ne peuvent-ils avoir une voie dédiée ? (...)*

La réflexion globale d'aménagement de l'axe Nantes-Pornic prend en compte, à part entière, les déplacements doux sur le périmètre d'étude. Par conséquent, des liaisons dédiées seraient recherchées de manière à offrir à ces usagers des itinéraires les plus directs et sécurisés possibles entre les villages et les bourgs ainsi que de bourg à bourg. Ces derniers seraient précisés pour chaque tronçon de l'itinéraire au vu de la solution d'aménagement qui serait retenue à l'issue de la concertation.

- (...) *La circulation à Sainte-Pazanne est infernale surtout l'été car les véhicules traversent le bourg pour aller à Noirmoutier et sur la côte. C'est la seule commune à ne pas avoir de déviation. Prévoyez-vous quelque chose ? De plus, le franchissement du pont de Cheviré dans le sens sud-nord est infernal ; prévoyez-vous une 3 voies entre la porte de l'Estuaire et la porte d'Armor ? (...)*

La commune de Sainte-Pazanne et son centre-bourg sont traversés par la RD 758 qui est classée en Route principale de catégorie 2 au schéma routier actuel. De ce fait, cette voie n'a en l'état pas vocation à être déviée, mais uniquement à faire l'objet de travaux de recalibrage et de mise en sécurité des sections situées hors agglomération. La RD 758 supporte environ 12 500 véh/j (TMJA 2018) en moyenne annuelle entre Port-Saint-Père et le bourg de Sainte-Pazanne. Toutefois, une fraction importante de ce trafic s'oriente, en amont de la commune, vers Machecoul via la RD 95 (5 000 véh/j environ) et ne traverse donc pas le centre-bourg. L'aménagement à 2x2 voies de l'axe Nantes-Pornic devrait par ailleurs permettre de contenir l'augmentation des trafics sur cette voie en rendant plus attractifs des itinéraires alternatifs permettant de desservir de manière plus fluide et confortable le littoral sud-est du département. La gestion et l'aménagement du périphérique nantais sont assurés par les services de l'Etat et non le Département de Loire-Atlantique. Ces derniers mènent des réflexions visant à améliorer la gestion de cette infrastructure et plus particulièrement des points d'échange avec le réseau local (départemental ou métropolitain).

- (...) *quelle vitesse sera autorisée : 110 comme les 4 voies bretonnes (de plus en plus limitées à 90), 90 comme la "Route bleue" 4 voies très accidentogène, ou 80 comme actuellement par "sécurité" ?*

La vitesse autorisée sur la RD 751 aménagée à 2x2 voies serait, hors contrainte particulière liée notamment à un abaissement localisé des caractéristiques géométriques du tracé de la route, de 110 km/h.

CONCERTATION NANTES-PORNIC / SYNTHÈSE

- (...) La ville de Pornic est déjà saturée en été. Quelles solutions ont été envisagées pour améliorer les places de parking ? Des parkings extérieurs avec navettes ? La saturation des plages, etc. (...) Augmenter les liaisons par le train aurait peut-être plus de sens

Quelles que soient les suites données à la concertation citoyenne, une part non négligeable de l'augmentation du trafic routier devrait avoir lieu du fait du développement démographique et économique du Pays de Retz et de la forte attractivité du littoral, phénomènes qui contribuent pour une large part à l'augmentation des besoins de mobilités et des déplacements. L'aménagement de la RD 751 devrait en outre permettre de capter des trafics qui auraient emprunté d'autres itinéraires (cf. la modélisation du CEREMA). Ces reports vers une RD 751 à 2x2 voies permettraient de soulager les voies moins adaptées à une circulation de transit. Il convient de souligner que les usagers de la RD 751 ne s'arrêtent pas tous à Pornic mais empruntent plutôt la Route bleue, notamment pour l'accès à différents points du littoral du Sud-estuaire. L'attractivité de la ville de Pornic est liée à des facteurs propres à cette cité touristique fortement prisée, cette attractivité devrait continuer à exister, même si la RD 751 restait en l'état. Par ailleurs, l'aménagement à 2x2 voies de la RD 751 ne doit pas être opposé au développement de l'offre ferroviaire, les deux modes étant nécessaires pour répondre à une demande de déplacements en augmentation.

- (...) Je suis surprise de voir des travaux sur l'axe Pornic-Nantes excluant la portion où il y a le plus de bouchons tous les jours ! Il y a de grosses difficultés à circuler au niveau de la sortie qui mène au périphérique/pont de Cheviré dans le sens Pornic-Nantes tous les matins en semaine (...) Pourquoi ne pas envisager des travaux sur cette portion ?

Le Département n'a pas en charge le périphérique de Nantes qui est géré par l'Etat. L'ensemble des collectivités et l'Etat travaillent sur des solutions qui pourraient permettre de réduire ces bouchons quotidiens dans ce secteur.

- (...) Afin de s'assurer de la crédibilité des études présentées, quelles étaient les perspectives de trafic sur la RD 751 en 2020 il y a 10 ans, voire 20 ans ? Le CEREMA peut-il présenter ses publications et les confronter aux nouvelles perspectives de cette concertation ? (...)

Le modèle SIM44 du CEREMA a été exploité pour établir les perspectives de trafics sur la RD 751 et permettre au Département de mener ses études sur les différentes sections qui restent à aménager sur l'axe Nantes-Pornic. L'étude du CEREMA a été mise en ligne sur la plateforme. Le Département ne possède pas d'autre étude prospective. Il peut être indiqué que le trafic sur la section Chaumes-en-Retz - Pornic était de 13 000 véhicules par jour en 2018, 10 470 véhicules par jour en 2010, 7 110 véhicules par jour en 2000.

- (...) Avez-vous des estimations des collisions voiture-faune sur la RD 751 ? (...)

Il a été relevé sur la RD 751, sur les 40 km entre Bouguenais et Pornic, et sur la période 2015-2019, 76 accidents impliquant la faune sauvage, dont 64 des sangliers, 2 des renards, 2 des blaireaux et 8 des cervidés. Les trois-quarts de ces collisions sont intervenus sur des sections à 2 voies non aménagées. Les tronçons à 2x2 voies, bien que plus circulés, paraissent moins accidentogènes à ce niveau. Ce constat est lié à la présence de « protections » qui limitent les risques d'intrusion d'animaux sur la route (clôtures, grillages, écrans, merlons, ...).

- (...) la documentation n'évoque pas les déviations envisagées, section par section et donc années par années. Fermeture complète de route, travaux de nuit, etc. Combien de temps/d'années de galère pour tous les habitants du Pays de Retz ? Quels sont les tracés des déviations envisagées ? (...)

La durée des travaux d'aménagement de chaque section prise individuellement peut être estimée à 3-4 ans en fonction de l'ampleur de ces derniers. Le maintien des continuités locales existantes ainsi que d'une bonne fluidité du trafic sur l'axe Nantes-Pornic serait bien évidemment pris en compte dans l'organisation du chantier. Les options d'aménagement sur

CONCERTATION NANTES-PORNIC / SYNTHÈSE

les quatre sections restant à aménager sont présentées sur la plateforme de participation du public, en particulier dans le dossier de concertation qui est téléchargeable dans son intégralité.

- (...) abordons le point d'un bilan carbone du projet : quel serait-il, prenant en compte les scénarii les pires pour un résultat svp ? (...)

Le projet présenté à la concertation n'a pas fait l'objet, à ce stade d'avancement de la réflexion, de bilan carbone. Une telle évaluation sera réalisée dans le cadre du dossier d'évaluation socio-économique qui sera joint aux dossiers d'enquête préalable d'utilité publique.

- (...) un doublement de la voie sur cet axe aurait-il un effet sur la pollution lumineuse de notre ciel et de la biodiversité. (...) Y aurait-il un éclairage artificiel sur l'axe si doublement, sous quelle forme est-il envisagé si oui ? (...)

Pour ce qui concerne l'éclairage public, il n'existe pas de règle nationale sur les aménagements interurbains. Par ailleurs, le Département a décidé depuis la fin des années 2000 de ne plus éclairer les aménagements hors agglomération.

- Des améliorations locales ont été apportées récemment (...) (l'interdiction quasi totale de doubler sur l'axe Nantes-Pornic (...), la création à Port-Saint-Père au lieu-dit "La Paternière" d'un rond-point (...), la limitation de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h). Une étude (suivi des données de sécurité) est-elle en cours sur cet axe pour estimer de l'effet positif de ces 3 points cumulés ? (...)

Les mesures de sécurisation qui ont été mises en œuvre sur la RD 751 sont très récentes. En conséquence, le Département de Loire-Atlantique ne dispose pas encore du recul nécessaire pour dresser un bilan fiable et significatif de l'efficacité de ces dernières même s'il semble bien que ces dispositifs aient sensiblement amélioré la situation.

- La suppression du rond-point de « La Paternière » entraînera une modification de la circulation à Sainte-Pazanne, augmentation des poids lourds obligés de passer par le centre bourg pour la desserte de la zone artisanale. Quelles mesures pensez-vous prendre ?

La suppression, dans le cadre de la mise à 2x2 voies de la RD 751, du rond-point de « La Paternière » avec la RD 303 pourrait effectivement entraîner une modification de la circulation des poids lourds en provenance ou à destination de la zone artisanale des Berthaudières. Cette desserte pourrait être réorganisée à partir de l'échangeur du « Pont Béranger » et de la RD 79 ou de l'échangeur de Port-Saint-Père et de la RD 758.

- (...) Pourquoi dans les scénarios proposés il n'existe pas de proposition d'aménagement de déviation qui permettrait de délester en parallèle la desserte pour Noirmoutier et Pornic en même temps ? C'est-à-dire de faire une 2x2 voies aux environs de Port-Saint-Père (...) Pont Béranger pour rejoindre Bourgneuf-en-Retz sur la RD 213 (Route bleue) ? (...)

Le Département n'a pas proposé un aménagement entre Port-Saint-Père et Villeneuve-en-Retz pour s'appuyer autant que possible sur les aménagements déjà réalisés au « Pont Béranger » et à Chaumes-en-Retz. L'itinéraire Nantes-Pornic actuel constitue par ailleurs un axe assez central pour la desserte du Pays de Retz dans son ensemble. Enfin, la création d'un tracé complètement nouveau à 2x2 voies s'inscrirait difficilement dans l'objectif d'une moindre artificialisation des sols que s'est fixé le Département.

- (...) L'évolution des services publics, trains, transport en commun, augmentation de la population ont-ils été bien pris en compte et calibrés ? (...)

Les aménagements proposés par le Département font suite à une étude de l'évolution des trafics sur le Pays de Retz. Cette étude, réalisée par le CEREMA, est disponible sur la

plateforme de participation ; elle prend en compte des hypothèses d'évolution de la démographie et des parts modales de chacun des modes de déplacement sur ce territoire.

7.2.4. Alternatives aux projets

Plusieurs alternatives à l'aménagement à 2x2 voies complet ou partiel ont été suggérées, parfois par plusieurs contributeurs différents. Ces dernières sont rappelées ci-après. De plus, les suites qu'envisage de donner le Département à ces dernières sont également précisées.

- *Aménagement de l'axe Nantes-Paimboeuf (RD 923) à 2x2 voies*

La RD 723 irrigue uniquement la zone estuarienne du Pays de Retz. De plus, son classement au schéma routier adopté par l'Assemblée départementale en 2012 n'est pas compatible avec un aménagement à 2x2 voies de cet axe sur la totalité de son parcours. La RD 751, par sa situation en cœur de Pays de Retz que l'on peut qualifier de stratégique, apparaît comme étant plus particulièrement en mesure d'assurer une desserte optimisée de ce territoire. C'est donc l'aménagement de cet axe qui est priorisé par le Département.

- *Aménagement d'une route à trois voies*

L'aménagement d'une 3 voies ne serait pas compatible avec l'évolution du trafic attendue sur cet axe. La RD 751 devrait supporter à terme plus de 20 000 véh/jour sur la quasi-totalité de son tracé (cf. p. 33 du dossier de concertation). Ce type d'aménagement (3 voies) est généralement bien adapté lorsque le trafic moyen journalier ne dépasse pas 15 000 véh/jour. Au-delà, il ne permet pas d'assurer de manière satisfaisante l'écoulement des flux de circulation.

- *Prendre en compte la Route bleue Saint-Nazaire - Noirmoutier qui subira un engorgement dangereux*

Sur la section Chaumes-en-Retz-Pornic, il est prévu selon les scénarios et leur point de raccordement sur la Route bleue, un aménagement de celle-ci entre ce raccordement et Pornic.

- *Résorber les difficultés d'accès au périphérique nantais*

Plusieurs contributeurs (10 au total) évoquent les difficultés de circulation rencontrées actuellement à l'arrivée sur le périphérique nantais. Solutionner ces dernières constituerait un préalable à l'aménagement de l'axe Nantes-Pornic. Afin de résoudre ces difficultés, différentes solutions ont été proposées (mise à 2x3 des RD 923 et 751, nouveau franchissement, dissociation des accès au périphérique nord et sud, etc.).

Le Département et Nantes Métropole ont engagé ces dernières années une réflexion visant à rechercher des solutions d'amélioration des accès au périphérique nantais depuis l'axe Nantes-Pornic. La solution privilégiée consiste à aménager une troisième voie dédiée aux transports en commun et covoitureurs sur la RD 923 à Bouguenais. Cet aménagement contribuerait à améliorer l'écoulement des flux sur ce secteur. Parallèlement, l'État porte des réflexions concernant l'amélioration du fonctionnement du périphérique.

- *Aménagement d'un axe intermédiaire entre la RD 758 (axe Port-Saint-Père - Bourgneuf-en-Retz par Sainte-Pazanne) et la RD 751*

Ce scénario consisterait à créer, depuis Port-Saint-Père et jusqu'à la Route bleue, une nouvelle infrastructure qui s'intercalerait entre les RD 751 et 758. Il permettrait, tout en desservant le littoral Sud du département, de dévier le bourg de Sainte-Pazanne et de prendre en compte la desserte de Noirmoutier. Toutefois, un tel schéma est en contradiction avec les orientations du Département qui cherche à utiliser au maximum les infrastructures existantes pour limiter les impacts sur l'environnement et les terres agricoles. Il peut néanmoins être noté que l'aménagement de la RD 751 jusqu'à Chaumes-en-Retz, complétée

CONCERTATION NANTES-PORNIC / SYNTHÈSE

par une liaison vers la Route bleue reprenant les principes des scénarios 4 ou 5 proposés sur la section Chaumes-en-Retz – Pornic, peut s'apparenter au schéma suggéré par les contributeurs à l'origine de cette demande.

- *Aménagement à 2x3 voies de la RN 165 Nantes-Savenay afin d'éviter les reports de poids lourds sur la RD 751*

Même avec un aménagement complet à 2x2 voies de l'axe Nantes-Pornic, l'itinéraire le plus adapté pour rejoindre Saint-Nazaire depuis Nantes restera la RN 165. Sa mise à 2x3 voies par l'Etat est en cours par ailleurs.

- *Poursuivre les aménagements de sécurité réalisés en 2019 qui ont montré leur efficacité (séparateur axial, bandes d'arrêt d'urgence, zones de dépassement, ronds-points, ...)*

Une simple sécurisation de l'ensemble de l'axe ne serait pas compatible avec l'évolution du trafic envisagée sur la RD 751 qui devrait supporter à terme plus de 20 000 véh/j sur la quasi-totalité de son tracé (cf. p. 33 du dossier de concertation).

- *Développer le télétravail*

Le télétravail peut contribuer à limiter l'augmentation du trafic de la RD 751 en semaine en supprimant une part des déplacements domicile-travail. Toutefois, bon nombre d'activités ne sont pas télétravaillables. Par ailleurs, la généralisation de la mesure n'est pas de la compétence du Département et ne peut être imposée aux entreprises comme aux salariés. En conséquence, cette mesure ne pourrait permettre à elle seule d'inverser les perspectives d'évolution du trafic qui sont présagées à moyen et long terme.

- *Aménager des sections de 2x2 voies courtes (créneaux)*

La proposition a pour objectif de « contenir » la vitesse des usagers en dehors des zones de dépassement. Les créneaux de dépassement sont plus particulièrement adaptés sur les axes sur lesquels le trafic est inférieur au seuil de saturation d'une bidirectionnelle (route à 2 voies). Dans le cas présent, les trafics devraient dépasser ces seuils à moyen terme sur la quasi-totalité de son tracé selon l'étude du CEREMA, rendant ce type de dispositif moins adapté (cf. p. 33 du dossier de concertation). D'autre part, les créneaux de dépassement induisent des problématiques de sécurité à leurs extrémités, dans les zones de rabattement de 2 à 1 voie, qui sont plus particulièrement sensibles lorsque le trafic est dense. Pour autant, l'intérêt de la mise à 2x2 voies de la RD 751 dans sa totalité nécessite d'être approfondi. C'est pourquoi la mise en œuvre de scénarios visant à poursuivre l'aménagement de l'axe au-delà de Chaumes-en-Retz à 2 voies seulement n'est pas écartée par le Département et sera approfondie dans les études post-concertation.

- *Réalisation d'une déviation du bourg de Sainte-Pazanne*

Un contournement de ce bourg permettrait, selon ses promoteurs, d'éviter que les flux vers Noirmoutier aient à traverser le centre-ville.

Ce projet, qui viendrait compléter la mise à 2x2 voies de la RD 751, n'est pas à l'ordre du jour du programme d'investissement du Département. Il s'inscrirait en contradiction avec le classement de la RD 758 dans le schéma routier de la Loire-Atlantique. Par ailleurs, il convient de noter que le trafic de la RD 758 dans la traversée de Sainte-Pazanne est significativement inférieur à celui qui emprunte la RD 751 au-delà de Port-Saint-Père.

On peut cependant noter que l'aménagement de la RD 751 jusqu'à Chaumes-en-Retz, complété par une liaison vers la Route bleue reprenant les principes des scénarios 4 ou 5 proposés sur la section Chaumes-en-Retz – Pornic, permettrait de délester le bourg de Sainte-Pazanne d'une partie du trafic qui le traverse aujourd'hui.

CONCERTATION NANTES-PORNIC / SYNTHÈSE

- *Aménagement d'un carrefour giratoire au lieu-dit « Le Port »*

L'aménagement d'un carrefour ponctuel de type giratoire pourrait en effet permettre d'améliorer et de sécuriser les échanges entre la RD 751 et la RD 66. Cependant, la capacité de celui-ci sur le long terme doit être vérifiée de manière à s'assurer que les périodes de congestion resteraient limitées compte-tenu des évolutions de trafics attendues (la RD 751 devrait supporter à terme plus de 20 000 véh/jour sur la quasi-totalité de son tracé. Cf. p. 33 du dossier de concertation). Ce point fera l'objet d'un examen précis dans le cadre des études post-concertation.
- *Réaliser rapidement et seulement les aménagements prévus et budgétés*

Dans le cadre de cette proposition, seul le doublement de la déviation de Port-Saint-Père serait réalisé, le reste de l'itinéraire restant « en l'état ».

La RD 751 devrait supporter à terme plus de 20 000 véh/jour sur la quasi-totalité de son tracé (cf. p. 33 du dossier de concertation). Par conséquent, un tel niveau de trafic n'est pas compatible avec le maintien en l'état de la route actuelle (route bidirectionnelle à deux voies comportant de multiples accès riverains et de nombreux carrefours à niveau). De plus, cette option ne répondrait pas aux objectifs d'amélioration de la sécurité et d'accompagnement de l'évolution du trafic routier que s'est fixé le Département.
- *Aménager prioritairement l'axe Nantes – Challans qui est en souffrance depuis 15 ans*

L'aménagement des RD 178 et RD 117 sur l'axe Nantes-Challans constitue bien l'une des priorités du Département. La dénivelation du giratoire de Viais incluant la mise à 2x2 voies de la RD 178 est actuellement en cours de travaux et sera mise en service en 2021. La réalisation de la déviation de Machecoul est en cours, les travaux d'aménagement se poursuivront au cours des prochaines années.
- *Reconfigurer l'arrivée de la RD 751 sur Pornic et la Route bleue*

Ce point est bien pris en compte dans le cadre de la réflexion engagée sur l'aménagement de la section Chaumes-en-Retz - Pornic. Les différents scénarios envisagés intègrent dans leur définition la problématique de la jonction de l'axe Nantes-Pornic sur la Route bleue. Les dispositifs envisageables pour répondre à un objectif de connexion entre ces deux axes qui soit la plus fluide possible seront présentés lors des prochaines phases de concertation (les études réalisées n'étant pas assez avancées sur ce point, il n'a pas été possible d'en faire une présentation détaillée et argumentée lors de la démarche de concertation qui vient de s'achever).
- *Développement des modes de déplacement alternatifs en lieu et place de l'aménagement proposé par le Département*

Le développement de l'offre ferroviaire, des transports par cars, du covoiturage et des itinéraires dédiés aux modes doux constitue selon plusieurs contributeurs une alternative au projet de mise à 2x2 voies de la RD 751 qui permettrait de limiter très fortement les impacts sur le foncier agricole, les espaces naturels et les zones humides. Cette orientation serait de plus compatible avec les enjeux climatiques, limiterait les nuisances ressenties par les riverains et serait même, selon certains avis, plus économique.

Selon le Département, seul le développement de la route et de l'offre de transports en commun, dont le train, peut répondre à moyen et long terme aux besoins du Pays de Retz en matière de déplacements compte-tenu des perspectives de développement de ce territoire. Il n'y a donc pas lieu de ce point de vue d'opposer ces différents modes mais au contraire d'envisager leur développement dans une logique de complémentarités et de synergies.

Le Département de Loire-Atlantique ne dispose pas de la compétence transports, celle-ci ayant été transférée à la Région des Pays de la Loire par la loi. Toutefois, le souhait est que les réflexions en cours puissent dégager des opportunités pour améliorer et développer l'offre de transport en commun. Des échanges en ce sens seront engagés avec la Région dans le cadre des études post-concertation afin d'identifier les aménagements spécifiques qui pourraient être mis en œuvre par le Département dans le cadre de son projet pour accompagner le développement de ces modes alternatifs (notamment le transport par cars). De plus, le Département poursuivra sa politique de développement du covoiturage.

7.2.5. *Autres propositions*

- *Fournir à l'appui des études d'aménagement à 2x2 voies de l'axe Nantes-Pornic un bilan carbone du projet*

L'absence de bilan carbone permettant d'évaluer les émissions qui seraient induites pas la réalisation et l'exploitation de la RD 751 aménagée à 2x2 voies a été pointée dans certaines contributions. Ce bilan aurait permis selon ces dernières de rapprocher les résultats de ce dernier avec les engagements pris par le Département dans son plan Energie-Climat. En conséquence, l'un de ces contributeurs (Shifters nantais) a souhaité fournir sa propre contribution portant sur une évaluation des impacts qui seraient induits par le projet départemental. Les résultats de cette dernière ont été comparés aux résultats d'un projet visant à développer les modes alternatifs de transport.

Le Département n'est pas tenu, au regard du cadre réglementaire actuel au niveau national, de fournir une telle analyse à ce stade d'avancement de ses études qui se situent encore à un niveau très en amont. Par contre, une évaluation des émissions qui seront générées par l'exploitation de la RD 751 aménagée sera effectuée dans le cadre du dossier d'évaluation socio-économique qui sera joint à l'appui de l'étude d'impact du projet. Cette dernière sera basée sur une approche globale des trafics et de leur évolution sur le réseau routier desservant le territoire du Pays de Retz dans son ensemble. En effet, les trafics supplémentaires captés par la RD 751 sont en partie alimentés par une baisse des trafics sur les itinéraires concurrents et sur le réseau secondaire. La mise en œuvre de cette approche globale permettra d'affiner l'estimation du bilan carbone de l'aménagement produit par les Shifters.

7.2.6. *Autres expressions*

De nombreux participants (94 contributeurs représentant 26 % du nombre total de participants) n'ont pas donné d'avis sur l'aménagement global. Leur contribution a porté d'une manière générale sur l'un des sujets suivants :

- Communication d'éléments visant à compléter l'analyse des enjeux et l'évaluation de l'opportunité du projet sans que ces derniers ne comprennent de quelconques éléments d'appréciation de l'opportunité du projet du Département (21 avis) ;
- Demande relative à la mise en œuvre de projets connexes, potentiellement complémentaires au projet d'aménagement de la RD 751 (10 avis). Les avis correspondants portent notamment sur la mise à 2x2 voies de la RD 723, la modernisation de la voies ferrée Nantes-Pornic ;
- Contribution se limitant à évoquer l'opportunité d'aménagement d'une seule des quatre sections non encore à 2x2 voies ou se prononçant sur les scénarios ou variantes à privilégier sur l'un des quatre tronçons (70 avis).

8. Avis recueillis sur la section Port-Saint-Père – Le Pont Béranger

8.1. Les contributions recueillies la section

Au total, 61 contributions portant sur l'aménagement de cette section ont été recueillies lors de la concertation.

Les principales thématiques abordées sont le cadre de vie (37), les dessertes locales et les rétablissements de voirie (15), la sécurité (12), l'environnement et la biodiversité (9), les espaces et activités agricoles (6), l'artificialisation des sols (4).

Pour ce qui concerne les variantes, on relève :

- Variante de référence → 41 expressions (32 avis favorables, 9 défavorables) ;
- Variante 1 → 42 expressions (7 avis favorables, 35 défavorables) ;
- Variante 2 → 43 expressions (8 avis favorables et 35 défavorables).

8.2. L'opportunité d'aménager la section

Les expressions avancées pour l'aménagement à 2x2 voies

Dans les expressions favorables, les contributeurs mettent en avant la sécurité routière et précisent que les aménagements réalisés ont, certes, contribué à la sécurisation de la route mais qu'ils ne sont pas suffisants sur le long terme ainsi qu'au regard des évolutions de trafics annoncées.

Ils considèrent par ailleurs que l'aménagement est nécessaire au développement du Pays de Retz et qu'il permettrait d'éviter des reports de flux sur des routes secondaires parallèles non prévues pour ces trafics.

Les expressions avancées contre l'aménagement à 2x2 voies

Les principaux arguments déjà avancés contre l'aménagement global de l'axe Nantes-Pornic sont à nouveau évoqués pour cette section. Ces derniers portent sur la demande de prise en compte de modes alternatifs de déplacements à la voiture individuelle, les bouchons récurrents à l'arrivée sur le périphérique qui s'aggraverait, l'augmentation du trafic qui serait générée par l'aménagement avec des conséquences sur l'étalement urbain, les incidences néfastes sur l'environnement, la biodiversité et l'artificialisation des sols. Là aussi, plusieurs avis considèrent que les aménagements de sécurité réalisés sont efficaces et qu'ils pourraient, au besoin, être complétés, permettant ainsi d'éviter la mise à 2x2 voies de la section.

Au-delà de ces arguments génériques, l'argument spécifique avancé sur cette section concerne le cadre de vie des habitants de Port-Saint-Père qui serait dégradé avec une coupure du bourg en deux parties. Celle-ci serait, en l'absence de franchissement suffisant de cette route et de liaisons douces, renforcée du fait de la mise à 2x2 voies.

L'impact sur les propriétés bâties qui devraient être démolies est également mis en avant ainsi que les conséquences négatives en termes d'impacts sonores et visuels pour les autres riverains.

8.3. Les expressions sur les variantes d'aménagement proposées

La variante historique

Les expressions en faveur de la variante historique mettent en avant essentiellement le cadre de vie des habitants de Port-Saint-Père.

Cette variante permettrait de réunir le bourg en rapprochant les lotissements de Bellevue/Bel air et le pôle médical du centre-ville, alors que les autres variantes aggraveraient la séparation existante.

Il est noté que l'espace libéré correspondant à l'emplacement de l'échangeur actuel permettrait d'y aménager des liaisons douces, des espaces verts voire d'autres commerces et services bénéfiques à l'ensemble de la commune.

L'impact direct et indirect sur le bâti est perçu comme étant plus limité dans la mesure où le tracé permettrait d'éviter la démolition de plusieurs bâtiments/habitations dont certains font partie du patrimoine local. Les nuisances sonores et visuelles seraient beaucoup moins importantes en éloignant la route.

Quelques-uns évoquent l'impact sur l'agriculture de cette variante mais estiment que l'humain doit passer avant.

Il est rappelé par ailleurs que ce tracé a été arrêté il y a 10 ans et que des choix de lieu d'habitation ont été faits en conséquence.

Parmi les oppositions à cette variante, il est cité l'impact sur les espaces agricoles plus important, ainsi que les nuisances sonores et visuelles qui seraient subies par les habitants du lotissement de la Case aux Renards.

Un contributeur évoque le désastre pour l'écologie et les zones humides.

La variante 1

Les expressions en faveur de la variante 1 sont moins nombreuses. Elles mettent en avant son emprise plus limitée et par conséquent un impact environnemental moindre (écologie, biodiversité, terres agricoles, ...).

Deux contributeurs estiment que l'accès à Port-Saint-Père serait facilité.

Les points mis en avant dans les avis défavorables mentionnent une coupure du bourg aggravée, des expropriations en nombre plus important, les nuisances sonores et visuelles, une dégradation du cadre de vie accentuée.

Plusieurs expressions fortes ont été relevées pour qualifier cette solution, en particulier : « un projet néfaste pour la cohésion du bourg », « une fracture sociale », « un projet qui remet en question l'avenir du bourg, son attractivité, sa vie sociale, son développement ».

Enfin, la remise en cause d'un projet débattu il y a 12 ans n'est pas comprise par ces contributeurs.

La variante 2

Les contributions concernant la variante 2 sont globalement équivalentes à celles portant sur la variante 1, les avis assimilant d'une manière générale les deux tracés. Seul un contributeur a différencié ces deux alternatives en indiquant son souhait de voir privilégié le choix de la variante 2.

8.4. Les questions posées et les réponses apportées

Au total, **12 questions** ont été posées par les contributeurs sur la plateforme concernant cette section. Ces dernières sont rappelées ci-après ainsi que les réponses apportées par le Département :

- « *Les nuisances sonores sont la principale source de stress, il est demandé la mise à disposition des études faites et la part du budget prévu pour les protections phoniques* » : l'étude de bruit réalisée sur cette section a été mise à disposition sur la plateforme de participation. Des précisions ont été données sur la méthodologie ainsi que sur les protections envisagées avec leur coût pour chacune des 3 variantes. Il a été précisé qu'il s'agissait d'une étude provisoire qui fera l'objet d'une mise à jour en fonction du projet arrêté à l'issue de la concertation.
- « *La suppression du rond-point de « La Paternière » entraînera une augmentation du trafic dans le centre de Sainte-Pazanne pour la desserte de la zone artisanale* » : la suppression

CONCERTATION NANTES-PORNIC / SYNTHÈSE

- du rond-point avec la RD 303 pourrait effectivement entraîner une modification de la circulation vers la ZA des Berthaudières. Cette desserte pourrait être réorganisée à partir de l'échangeur du « Pont Béranger » et la RD 79 ou l'échangeur de Port-Saint-Père et la RD 758.
- *« Pourquoi dans les scénarios proposés il n'existe pas une proposition d'aménagement de déviation qui permettrait de délester en parallèle la desserte pour Noirmoutier et Pornic en même temps entre Port-Saint-Père et Bourgneuf »* : le Département n'a pas proposé un aménagement entre Port-Saint-Père et Villeneuve-en-Retz pour s'appuyer autant que possible sur les aménagements déjà réalisés au « Pont Béranger » et à Chaumes-en-Retz. L'aménagement d'un tracé complètement nouveau s'inscrirait difficilement dans l'objectif de moindre artificialisation des sols que s'est fixé le Département.
 - *« Il serait utile de fournir aux participants des éléments chiffrés sur le coût d'un rond-point du type de celui mis en place au niveau de Sainte-Pazanne »* : le coût de l'aménagement d'un carrefour existant est très variable et fonction notamment de sa localisation et de ses caractéristiques géométriques. Pour le rond-point provisoire aménagé à « La Paternière » (RD 303), le coût global est de 350 k€ TTC.
 - *« Sur quoi vous basez-vous pour dire que les variantes 1 et 2 auront un effet neutre tant sur l'urbanisme que l'effet de coupure ? »* : l'analyse des variantes présentées apprécie l'incidence de ces dernières en prenant en compte l'intégralité de la liaison sur ses 6 km et non uniquement le tronçon au droit du bourg de Port-Saint-Père. Concernant le volet urbanisme, les variantes 1 et 2 ne contrarient pas les perspectives de développement inscrites au PLU alors que la variante de référence paraît plus préjudiciable. Pour ce qui est de l'effet de coupure, l'analyse fait ressortir une dégradation en l'absence d'aménagement du fait de l'augmentation attendue de la circulation routière. Les variantes 1 et 2 permettraient, du fait de l'aménagement de franchissements dénivelés, d'éviter le renforcement de cet effet de coupure.
 - *« Quelle serait la vitesse limite de la portion dans l'agglomération de Port-Saint-Père pour les V1 et V2 ? »* : la section de RD 751 au droit de Port-Saint-Père est située hors agglomération au sens du code de la route et ce, quelle que soit la variante retenue. En conséquence, il serait possible de porter la vitesse maximale autorisée à 110 km/h.
 - *Question faisant suite à la précédente : « Pourriez-vous donner l'article du code en question ? Oseriez-vous faire rouler des véhicules à 110 km/h dans l'agglomération de Port-Saint-Père ? »* : les vitesses maximales autorisées en fonction des catégories de routes sont fixées aux articles R413-1 à R413-16 du code de la route. Hors agglomération, la vitesse maximale est fixée à 110 km/h mais l'autorité investie du pouvoir de police peut imposer des vitesses plus restrictives lorsque des conditions particulières le nécessitent.
 - *« Des améliorations ont été apportées : interdiction de doubler, création d'un rond-point à « La Paternière », limitation de la vitesse à 80 km/h. Une étude est-elle en cours pour estimer l'effet positif de ces 3 points ? »* : les mesures de sécurisation mises en œuvre sur la RD 751 sont très récentes, en conséquence le Département ne dispose pas encore du recul nécessaire pour en tirer un bilan fiable et significatif, même s'il semble que ces dispositifs aient sensiblement amélioré la situation.
 - *« Problématique de nuisances sonores ressenties par des habitants de lotissements situés à la jonction des projets de doublement de la déviation de Port-Saint-Père et de mise à 2x2 voies de la section Port-Saint-Père – « Le Pont Béranger » (3 questions posées sur ce thème) »* : les réponses apportées précisent que dans le cadre du doublement de la déviation de Port-Saint-Père, dont les travaux ont débuté fin 2020, les riverains de la rue du Buis bénéficieront d'une protection acoustique de type merlon de terre. D'autre part, dans l'hypothèse d'une mise à 2x2 voies de la section Port-Saint-Père – « Le Pont Béranger » entraînant une modification de la RD 751 entre « Le Champ d'alouette » et la RD 64, ce

secteur pourrait bénéficier de la mise en place de protections phoniques complémentaires si les études de bruit montraient que ce projet devait conduire à des impacts supplémentaires.

- « *Pourquoi un temps si long pour la réalisation ?* » : l'élaboration des projets routiers s'inscrit dans des temps longs compte tenu de la nécessité de mener des phases de concertation et en raison des procédures d'instruction et de validation particulièrement complexes. D'autre part, l'aménagement du réseau routier départemental, qui représente l'un des principaux budgets d'investissement du Département, fait l'objet d'une planification budgétaire qui priorise les nombreux projets à l'étude.
- « *Quid de la possibilité de revenir sur une route à 2x1 à l'approche du bourg en déviant une voie vers Sainte-Pazanne et une voie vers Pornic, tout en reprenant une 2x2 voies après ?* » : le but de la concertation est de présenter des options d'aménagement mais aussi de faire émerger d'autres solutions. La proposition que vous évoquez fera l'objet d'une analyse visant à apprécier sa faisabilité technique. Le Département arbitrera, au vu du bilan qui sera établi, les suites qui seront données à cette proposition.

8.5. Les propositions alternatives suggérées

Des solutions alternatives ainsi que des aménagements complémentaires ont été suggérés par différents contributeurs lors de la concertation. Ces derniers sont rappelés ci-dessous. Les suites qu'envisage de donner le Département à ces propositions sont également précisées.

- *Maintien de la RD 751 à 1x2 voies entre le bourg de Port-Saint-Père et « La Paternière » (voire au-delà)*

Cette proposition a été formulée par 12 contributeurs différents. Elle suggère le maintien de la route existante dans sa configuration actuelle ainsi que son éventuel réaménagement visant à garantir sa sécurisation (mise en place d'un séparateur axial, suppression des accès riverains, ...). Celle-ci permettrait sans doute d'apporter une réponse satisfaisante aux problématiques de circulation et de sécurité rencontrées actuellement sur cette section d'itinéraire. Cependant, elle ne permettrait pas d'anticiper l'avenir et en particulier l'augmentation du trafic prévu à moyen et long terme qui découlent de l'attractivité du Pays de Retz, de sa croissance démographique et de son développement économique. Un tel aménagement ne permettrait pas non plus de résorber les dysfonctionnements constatés actuellement en périodes de pointe, notamment les phénomènes de report de trafic sur des axes secondaires inadaptés. Pour ces raisons, le Département ne souhaite pas donner suite à cette proposition.

- *Prise en compte des modes doux et mise en place d'aménagements cyclables*

Cette demande a été formulée à cinq reprises.

La mise en place de liaisons douces permettant de relier les villages au centre-bourg de Port-Saint-Père fera l'objet d'un examen spécifique par le Département dans le cadre des études qui suivront la concertation. La prise en compte des modes doux et la sécurisation des déplacements correspondants constituent l'un des enjeux majeurs de l'opération. En tout état de cause, le Département est conscient de la nécessité d'aménager une liaison cyclable et piétonne de qualité entre le bourg de Port-Saint-Père et les quartiers de « Bel air » et « Bellevue », notamment dans le cadre d'options portant sur l'aménagement de la route actuelle. Celle-ci devrait être parfaitement sécurisée et confortable. Au final, le projet devrait permettre d'améliorer ce type de liaison.

La création d'un second franchissement de type passerelle dédiée aux modes doux sur le même périmètre ne semble en revanche pas justifiée au regard de son coût et du nombre d'usagers qui seraient susceptibles de l'emprunter. La possibilité de réaliser un passage souterrain, de moindre coût, sur le secteur du « Moulin de Beauvais » pourrait toutefois être examinée dans le cadre des études post-concertation.

CONCERTATION NANTES-PORNIC / SYNTHÈSE

Des liaisons cyclables vers les villages devront également être intégrées à la définition du projet. A cet égard, il est à noter que ces dernières pourraient également emprunter le réseau de voies de desserte locale qui serait mis en place afin de desservir les villages. Ces voies seraient peu circulées, les cyclistes devraient pouvoir y évoluer en toute sécurité.

- *Développement des transports en commun*

Selon le Département, seul le développement de la route et de l'offre de transports en commun, dont le train, pourrait répondre à moyen et long terme aux besoins du Pays de Retz en matière de déplacements compte-tenu des perspectives de développement de ce territoire. Il n'y a donc pas lieu de ce point de vue d'opposer ces différents modes mais au contraire d'envisager leur développement dans une logique de complémentarités et de synergies.

Le Département de Loire-Atlantique ne dispose pas de la compétence transports, celle-ci étant déléguée à la Région des Pays de la Loire. Toutefois, le souhait est que les réflexions en cours puissent dégager des opportunités pour améliorer et développer l'offre de transport en commun. Des échanges en ce sens seront engagés avec la Région dans le cadre des études post-concertation afin d'identifier les aménagements spécifiques qui pourraient être mis en œuvre par le Département dans le cadre de son projet pour accompagner le développement de ces modes alternatifs (notamment le transport par cars). De plus, le Département poursuivra sa politique de développement du covoiturage.

- *Aménagement d'un échangeur à « La Paternière » avec la RD 303*

L'aménagement d'un échangeur (ou a minima d'un demi-échangeur orienté vers Port-Saint-Père) permettrait de maintenir une possibilité de desserte, par l'intermédiaire de la RD 303, de la zone d'activités des « Berthaudières » localisée au nord du bourg de Sainte-Pazanne. Celui-ci aurait cependant l'inconvénient de maintenir des flux de trafics significatifs sur la section de RD 303 située entre la RD 751 et le bourg de Sainte-Pazanne et d'induire des impacts supplémentaires sur les zones humides, la biodiversité, l'artificialisation des sols et d'encourager l'urbanisation diffuse des secteurs ainsi desservis. L'opportunité d'un tel dispositif doit également s'apprécier au regard des flux concernés et des solutions alternatives à la création d'un nouvel échangeur qui seraient envisageables. Il est par conséquent souhaitable, selon le Département, d'approfondir les études dans le cadre de la post-concertation et les échanges avec les acteurs du territoire afin de pouvoir arrêter une solution qui prenne en compte l'ensemble des enjeux à considérer.

- *Adaptation de la desserte du village de « La Frogerie »*

La proposition vise à créer, dans le cadre du projet actuel, un barreau de desserte de ce village, permettant d'éviter que les habitants de ce dernier n'aient à traverser le village de « La Laurière » lorsqu'ils souhaitent rejoindre le bourg de Port-Saint-Père. Le Département convient d'examiner de manière plus approfondie la possibilité et l'opportunité d'une telle adaptation.

- *Il est souhaité que le projet de mise à 2x2 voies de la RD 751 en direction de Pornic puisse également contribuer à réduire le trafic dans le bourg de Sainte-Pazanne*

La RD 758 entre Sainte-Pazanne et Port-Saint-Père supporte actuellement plus de 12 000 véh/jour en moyenne annuelle. Cependant, environ 5 000 véh/jour quittent cet axe pour emprunter la RD 95 en direction de Machecoul, aussi le flux de circulation en entrée de bourg serait en réalité d'environ 7 000 véh/j. Par ailleurs, le trafic au-delà de Sainte-Pazanne en direction de Bourgneuf-en-Retz n'est plus que de 5 000 véh/j, par conséquent, il apparaît que les flux de transit qui traversent au quotidien le centre-ville de cette commune sont de manière certaine inférieurs à ce seuil de 5 000 véh/j. Le projet d'aménagement de l'axe Nantes-Pornic doit néanmoins permettre de limiter ces flux en offrant des itinéraires concurrentiels attractifs à ces derniers. Cette possibilité est confirmée par les études prévisionnelles du CEREMA qui ont en effet montré que la mise à 2x2 voies de la RD 751 pourrait réduire le trafic sur la RD 758 de Sainte-Pazanne à Bourgneuf-en-Retz d'environ

300 véh/j en moyenne annuelle. De plus, ce projet permettrait d'envisager la mise en place d'itinéraires poids lourds alternatifs.

- *Création d'un échangeur de desserte du siège de la Cuma de « La Lande » et de la zone d'activités commerciales de « Beauséjour »*

La création d'un échangeur supplémentaire situé à une interdistance très réduite de l'échangeur de Port-Saint-Père n'est pas envisageable selon les normes en vigueur. Ces dernières ont notamment pour objectif d'offrir aux usagers des conditions d'accès à une 2x2 voies qui soient parfaitement sécurisées. Elles se traduisent par la nécessité de respecter les conditions d'implantation des dispositifs de signalisation directionnelle associés aux échangeurs. Le Département, s'il ne peut donner suite à cette demande, est conscient de la nécessité de garantir dans le cadre de son projet des conditions d'accès au siège de la Cuma qui soient les moins pénalisantes possibles pour les exploitants agricoles. Il s'engage donc à préciser ces dernières dans le cadre des études qui suivront la concertation.

- *Aménager des voies de desserte complémentaires assurant la desserte des villages, en privilégiant les axes existants*

Le Département s'engage à examiner l'intérêt d'une telle demande dans le cadre de ses études post-concertation. Ces voies pourraient également permettre d'assurer des liaisons cyclables vers les villages, sollicitées par plusieurs contributeurs.

- *Créer une bifurcation à la jonction avec la RD 758 au sud de Port-Saint-Père comprenant une voie vers Pornic et une voie vers Noirmoutier*

La configuration exacte de la proposition formulée resterait à préciser. Les aménagements de type diffuseur ou bifurcation sont particulièrement consommateurs de foncier. Le choix du Département d'aménager un échangeur classique s'inscrit dans un souci de limiter ces emprises et de prendre en compte la desserte du bourg de Port-Saint-Père.

- *Adaptation du tracé des variantes 1 et 2 sur le secteur du « Moulin de Beauvais » et de « Beauséjour »*

L'adaptation proposée permettrait, selon ses initiateurs, d'éviter la destruction de plusieurs habitations sur le secteur de « Bel air » et du « Moulin de Beauvais ». Après examen de la suggestion, le Département convient de l'intérêt d'approfondir cette proposition. Des études complémentaires devront être engagées. Elles viseront à préciser les caractéristiques d'une telle alternative et à en mesurer précisément les impacts, qu'ils soient humains, socio-économiques ou environnementaux.

Le Département souhaite privilégier des options d'aménagement limitant les impacts des travaux sur les habitations situées en bordure de voie. Ces dernières doivent cependant être recevables sur le plan technique et ne pas induire par ailleurs de nouveaux impacts tout aussi préjudiciables.

8.6. Bilan de la concertation concernant la section

La concertation a permis d'éclairer les élus départementaux sur les inquiétudes et les attentes vis-à-vis du projet d'aménagement à 2x2 voies de la liaison entre Port-Saint-Père et « Le Pont Béranger ». Cette dernière a confirmé l'intérêt de l'aménagement pour une majorité de personnes. Cependant, certains points appellent un examen plus attentif du maître d'ouvrage avant que son projet ne soit définitivement arrêté. En conséquence, les suites immédiates données aux études portant spécifiquement sur ce tronçon sont les suivantes :

- L'hypothèse d'un aménagement à 2 voies de la liaison entre Port-Saint-Père et « Le Pont Béranger » est écartée. Cette dernière, qui a été suggérée à plusieurs reprises lors de la concertation, visait à permettre une meilleure intégration de l'aménagement dans le tissu bâti environnant au droit du bourg de Port-Saint-Père. Cependant, elle ne permettrait pas d'apporter une réponse satisfaisante aux problématiques de fluidité et de sécurité routière

CONCERTATION NANTES-PORNIC / SYNTHÈSE

relevés actuellement sur la RD 751. Les dysfonctionnements constatés ne feraient que s'amplifier, si rien n'était fait à terme, au fil des années du fait de l'augmentation des trafics. C'est notamment le cas des phénomènes de reports de trafics sur des axes secondaires mal adaptés pendant les périodes de pointe. La sécurité routière serait également susceptible d'être affectée. Par ailleurs, le choix d'une mise à 2x2 voies de la section serait cohérent avec l'aménagement de la déviation Sud-Ouest de Vue et son raccordement sur l'axe Nantes - Pornic ;

- Aucun choix de variante n'est arrêté à ce stade. Au vu des contributions recueillies et des enjeux mis en exergue, il est décidé de poursuivre les études d'un aménagement à 2x2 voies suivant deux variantes (tracé historique et aménagement sur place) dans l'objectif d'une nouvelle phase de concertation avant des enquêtes publiques. Ces études complémentaires à mener devront ainsi comprendre :
 - une réflexion sur la desserte des exploitations agricoles et de la CUMA de « La Lande » ;
 - un approfondissement des solutions de manière à limiter le plus possible les impacts sur le bâti situé à proximité ;
 - une réflexion sur une intégration qualitative du projet vis-à-vis du bruit (protections acoustiques, revêtements, ...) visant à démontrer que le futur aménagement n'induirait pas de nuisances supplémentaires par rapport à la situation actuelle et qu'il permettrait même, lorsque cela est possible, de réduire ces dernières ;
 - une réflexion sur les modalités de rétablissement des déplacements de proximité dans le cadre du projet (notamment entre le bourg de Port-Saint-Père et les lotissements de « Bellevue » et de « Bel air ») et de prise en compte des piétons et cyclistes ;
 - une réflexion sur la circulation des poids lourds à destination de la zone d'activités des Berthaudières à Sainte-Pazanne. Celle-ci comprendra une évaluation de l'opportunité du maintien d'un point d'échange à « La Paternière » (RD 303) au regard des impacts potentiels d'un tel échange en termes de report de trafics sur le réseau secondaire. Elle comprendra également un examen des solutions alternatives envisageables ;
 - une réflexion sur la vitesse réglementaire autorisée à adopter sur la section ;

Enfin, il est par ailleurs acté que ces études complémentaires devront donner lieu à une nouvelle phase de concertation publique qui pourrait avoir lieu au 2^e semestre 2021 en vue d'arrêter un principe d'aménagement de la section avant fin 2021 préalablement au lancement des enquêtes publiques. De plus, des échanges ponctuels avec les habitants de la commune les plus concernés par le projet (agriculteurs, riverains, ...) pourront être nécessaires.

9. Avis recueillis sur la section Le Pont-Béranger – Chaumes-en-Retz

Onze contributions ont été déposées sur cette section, dont 9 sont favorables à une mise à 2x2 voies.

Sur la section « Le Pont-Béranger » – Chaumes-en-Retz, 5 contributions sont favorables à l'aménagement sur place pour minimiser les impacts agricoles et écologiques.

Le tracé 2 (bleu) reçoit 3 avis défavorables (un propriétaire foncier, un exploitant, un riverain) et 1 favorable.

Bilan de la concertation pour cette section

Les orientations retenues sont les suivantes :

- Les tracés 2 et 3 sont écartés compte tenu des impacts significatifs qu'ils supposeraient en termes foncier et agricole par rapport au tracé 1 d'aménagement sur place ;
- Un aménagement sur place sera privilégié pour la poursuite des études, avec 2 options (2x2 voies ou 2 voies) en évitant au maximum les habitations présentes en bordure de la route actuelle (une acquisition n'étant pas écartée si nécessaire),
- Les études devront intégrer une réflexion sur la desserte des exploitations agricoles et du site de Noireuil,

Enfin, il est par ailleurs acté que ces études complémentaires devront donner lieu à au moins une nouvelle phase de concertation publique avant d'arrêter un principe d'aménagement et d'engager des enquêtes publiques. De plus, des échanges ponctuels avec les habitants de la commune les plus concernés par le projet (agriculteurs, riverains, ...) pourront être nécessaires.

10. Avis recueillis sur le doublement de la déviation de Chaumes-en-Retz

Vingt-et-unes contributions ont été recueillies sur ce projet (9 avis favorables au doublement, 4 avis contre).

Pour ceux qui sont favorables, le doublement de la déviation de Chaumes-en-Retz apparaît comme une évidence et un aménagement à terminer, cela permettrait d'avoir un nouveau créneau de dépassement sur l'itinéraire, mais la question d'un aménagement à 2x2 voies au-delà (Chaumes-en-Retz - Pornic) est posée.

Pour les personnes défavorables, le doublement apparaît inopportun et risqué pour le milieu naturel, alors que les phénomènes de saturation ne sont observés que les week-ends d'été. Ils jugent préférable que des protections anti-bruit ou des enrobés phoniques soient réalisés, sans doublement.

Pour cette section, le cadre de vie est en tête des préoccupations et notamment les aspects de bruit (9 contributions dont 3 se prononcent contre la mise à 2x2 voies). Il est également demandé d'accorder une attention particulière aux terrains calcicoles qui présentent un enjeu de biodiversité et se situent dans l'emprise du projet de doublement.

Bilan de la concertation pour cette section

Les études seront poursuivies en vue d'une mise à 2x2 voies complète de la déviation intégrant les deux échangeurs des extrémités.

L'hypothèse d'un créneau de dépassement entre les deux échangeurs est exclue.

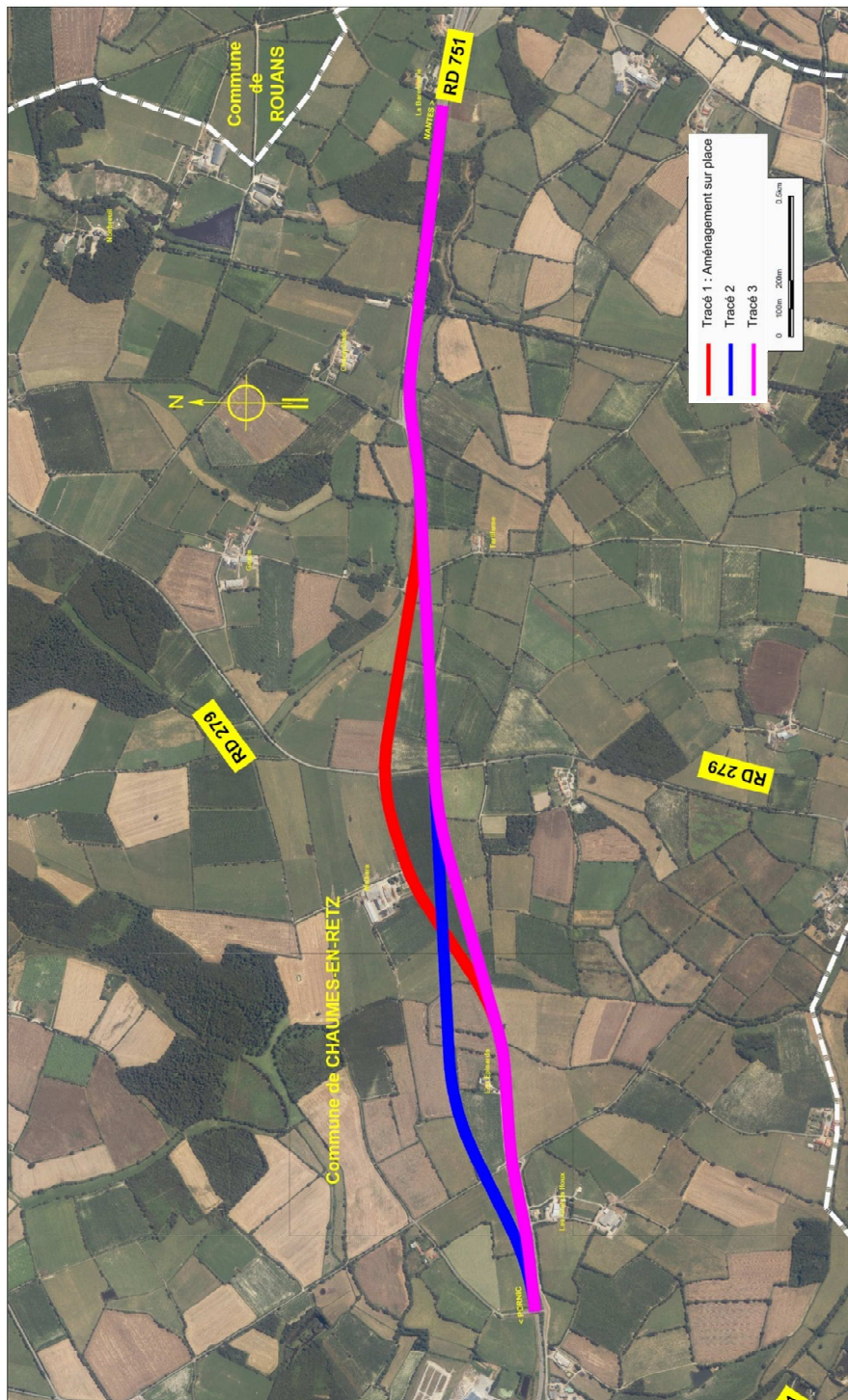
Les études devront intégrer :

- Une réflexion sur la vitesse réglementaire à appliquer sur ce secteur (veille sur la cohérence avec les autres secteurs) ;
- Une réflexion sur la desserte des habitations et des exploitations agricoles aux extrémités de la déviation ;

CONCERTATION NANTES-PORNIC / SYNTHÈSE

- Une réflexion sur une intégration qualitative vis-à-vis du bruit (protections acoustiques, revêtements, ...) pour démontrer que les riverains ne connaîtront pas d'augmentation des niveaux sonores du fait des aménagements prévus.

Enfin, il est par ailleurs acté que ces études complémentaires devront donner lieu à une nouvelle phase de concertation publique qui pourrait avoir lieu au 2e semestre 2021 en vue d'arrêter un principe d'aménagement de la section avant fin 2021 préalablement au lancement des enquêtes publiques. De plus, des échanges ponctuels avec les habitants de la commune les plus concernés par le projet (agriculteurs, riverains, ...) pourront être nécessaires.



CONCERTATION NANTES-PORNIC / SYNTHÈSE



11. Avis recueillis sur la section Chaumes-en-Retz – Pornic

11.1. Les contributions recueillies en chiffre

Trente-huit contributions portant sur l'aménagement de cette section ont été recueillies lors de la concertation.

Pour cette section, les avis sur la mise à 2x2 voies jusqu'à Pornic se partagent en :

- 18 avis favorables ;
- 11 avis défavorables.

Les principales thématiques abordées sont : l'environnement et la biodiversité (4), le cadre de vie (3), ainsi que la sécurité (2), l'artificialisation des sols (2) et les espaces et activités agricoles (1).

Pour ce qui concerne les scénarios, il est relevé :

- Scénario 1 : 11 expressions (7 avis favorables, 4 défavorables) ;
- Scénario 2 : 12 expressions (11 avis favorables, 1 défavorable) ;
- Scénario 3 : 5 expressions (2 avis favorables, 3 défavorables) ;
- Scénario 4 : 10 expressions (4 avis favorables, 6 défavorables) ;
- Scénario 5 : 9 expressions (2 avis favorables, 7 défavorables).

11.2. Les expressions sur l'opportunité de la mise à 2x2 voies de la section

Les avis favorables à une mise à 2x2 voies de la section se réfèrent à des arguments qui valent pour l'ensemble de l'axe et attendent de l'aménagement une amélioration du confort de circulation, une solution aux phénomènes de saturation l'été et de délestage des routes alentour qui servent parfois d'itinéraire bis. Ils souhaitent avoir un axe structurant contribuant au développement du Pays de Retz.

Les contributeurs opposés à la 2x2 évoquent un risque de saturation et d'augmentation du coût de l'immobilier à Pornic et dans le Pays de Retz, ils craignent que l'aménagement génère plus de bruit et de stress. Y renoncer permettrait de concevoir le développement avec des modes alternatifs, de limiter l'impact carbone.

11.3. Les expressions sur les scénarios proposés

Les scénarios 1 et 2 recueillent des avis plutôt favorables :

- Scénario 1 : 7 favorables et 4 défavorables

Il est préféré parce qu'il serait direct, réduirait le temps de parcours (et donc la consommation de carburant) et préserverait mieux l'environnement et l'espace agricole.

Des avis sont défavorables au scénario 1 en raison des risques de saturation et de sécurité à l'entrée de Pornic, ou par crainte que la RD 751 à 2x2 ne devienne un itinéraire vers Saint-Nazaire.

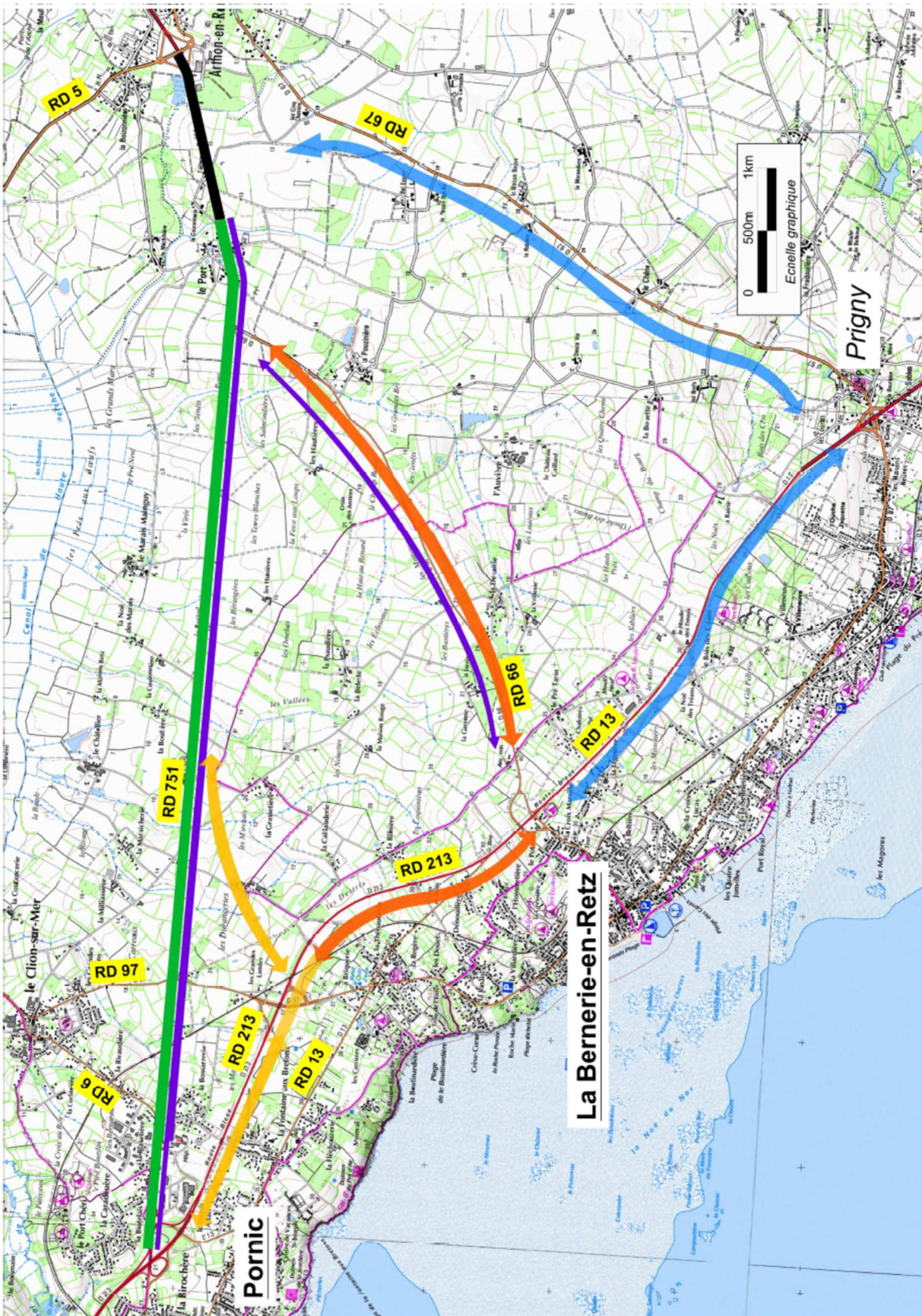
- Scénario 2 : 11 favorables et 1 seul défavorable

Ce scénario offrirait les mêmes avantages que le scénario 1 et permettrait en outre de soulager l'entrée de ville actuelle et d'assurer une meilleure connexion à la Route bleue, sans succession de giratoires.

Les scénarios 4 et 5 recueillent des avis plutôt défavorables :

- Scénario 4 : 4 favorables, 6 défavorables
- Scénario 5 : 2 favorables, 7 défavorables

CONCERTATION NANTES-PORNIC / SYNTHÈSE



13 avis sont expressément défavorables aux scénarios 4 et 5, les contributeurs mettant en avant la nécessité de préserver le patrimoine naturel, culturel et agricole, l'utilité de conserver les routes existantes comme des voies de desserte des villages et des exploitations, le risque de saturation de la Route bleue, la nécessité de réduire la longueur d'aménagement au regard des enjeux climatiques, de coût et de consommation foncière. Ces scénarios paraissent aussi peu compréhensibles.

Ceux qui jugent favorablement les scénarios 4 et 5 pensent qu'ils auraient un caractère non urbain qui les rendrait moins dangereux, par opposition au sentiment d'insécurité qui existe entre les deux giratoires de l'entrée de Pornic. Il est espéré qu'une déviation longue dissuaderait les usagers d'emprunter la RD 751 pour aller vers Saint-Nazaire et qu'elle permettrait de desservir les stations balnéaires du sud du département.

Le scénario 3 est peu commenté et recueille des avis partagés : 2 favorables, 3 défavorables.

Pour les avis favorables, il apparaît comme un bon compromis sécurité / coût / environnement pour cette section moins circulée. Il permettrait également de mieux prendre en compte les nuisances sonores.

Les arguments défavorables au scénario 3 sont similaires à ceux des scénarios 4 et 5 : trop d'emprise foncière et des gains de temps et d'émissions de gaz à effet de serre restant à prouver avec l'allongement de parcours et les risques de report des points d'engorgement sur la route bleue.

11.4. Les questions posées et les réponses apportées

Demandes de précisions sur les impacts des scénarios

- *Au regard des emprises foncières d'une 2x2 voies, quelles seraient « les incidences pour les habitations riveraines pour chacun des scénarios proposés et combien d'habitations et de villages seraient concernés par scénario ? »*

Entre Chaumes-en-Retz et Pornic, le Département a souhaité présenter au public des grands scénarios d'aménagement, mais il ne s'agit en aucun cas de tracés. A cette étape des études, qui viennent de démarrer, l'objectif était d'obtenir des réactions et contributions sur des partis d'aménagement contrastés sans examiner les impacts détaillés de tracés potentiels.

- *« Il serait pertinent de verser à la concertation le nombre de km actuels pour chacune des options présentées permettant de relier la Route bleue (...) Le scénario 3 est le plus cher et le plus consommateur en foncier et ne répond donc nullement aux objectifs du Département d'économie foncière »*

Le Département prend note de cet avis concernant la longueur, le coût et les différences de consommation foncière des scénarios. La longueur est en effet un critère parmi d'autres à prendre en compte dans l'analyse comparative des variantes.

Demandes relatives à la qualité et la transparence des études

- *« Afin de s'assurer de la crédibilité des études présentées, quelles étaient les perspectives de trafic sur la RD 751 en 2020 il y a 10 ans, voire 20 ans ? Le CEREMA peut-il présenter ses publications et les confronter aux nouvelles perspectives de cette concertation ? »*

Le modèle SIM44 du CEREMA a été exploité pour établir les perspectives de trafics sur la RD 751 et permettre au Département de mener ses études sur les différentes sections qui restent à aménager sur l'axe Nantes - Pornic. L'étude du CEREMA a été mise en ligne sur la plateforme. Le Département ne possède pas d'autre étude prospective.

- *« Il est indiqué que des études spécifiques sur certaines portions sont en cours. Comment intégrer les résultats à cette concertation en cours ? »*

Les études et documents de concertation sont disponibles sur la plateforme participer.loire-atlantique.fr/nantes-pornic. Outre le dossier de concertation, on y trouve une rubrique *Études*,

ainsi que les diaporamas présentés en réunion, qui contiennent les informations communiquées au public.

- *« Qu'impose actuellement la réglementation en matière de protection phonique ? Qu'entend-on par niveau raisonnable d'exposition au bruit ? Qu'entend-on par les habitations les plus exposées ? Combien sont-elles par scénario ? » :*

Le « niveau raisonnable d'exposition au bruit » correspond aux niveaux sonores maximaux admissibles édictés dans l'arrêté du 5 mai 1995. Ils varient selon l'usage et la nature des locaux exposés au bruit, la nature de l'aménagement (construction neuve ou modification significative d'une voie existante) et du bruit ambiant préexistant. « Les habitations les plus exposées » sont celles qui après aménagement et à l'horizon de 20 ans dépassent ces seuils et doivent donc être protégées dès la réalisation des travaux. En l'état actuel d'avancement des études, seule la section Port-Saint-Père –« Le Pont Béranger » a fait l'objet d'une étude de bruit recensant les habitations exposées.

Demandes sur des points particuliers de l'état initial

- *« Sur la section à aménager Chaumes-en-Retz - Pornic, il est indiqué une zone d'activités en projet. De quel projet s'agit-il ? »*

Sur la section Chaumes-en-Retz - Pornic, il existe un zonage d'urbanisation future inscrit dans le PLU de Pornic, situé au niveau de la RD 97 (Les Duranceries) et destiné à accueillir des activités économiques. Il n'existe pas de projet défini à ce jour dans cette enveloppe d'urbanisation future.

- *« Dans les scénarios 3 et 4, le château de la Jarrie fait-il l'objet d'un classement ? »*

Le château ne fait pas l'objet d'un classement particulier. Le bois qui l'entoure est un Espace Boisé Classé recensé dans le PLU au titre du code de l'urbanisme, ce qui montre l'intérêt pour la commune de conserver ce boisement.

11.5. Les propositions alternatives suggérées

Plusieurs propositions d'aménagements alternatifs ont été formulées lors de la concertation :

- *Aménager jusqu'à Chaumes-en-Retz uniquement et ne rien faire ou sécuriser au-delà, éventuellement avec une déviation du « Port »*

Cette proposition est reparue plusieurs fois, notamment à travers 5 contributions et au cours de la restitution orale de l'atelier 2 sur la section Chaumes-en-Retz - Pornic, où 5 groupes sur 7 se sont déclarés favorables à un aménagement de sécurité de la RD 751 sans mise à 2x2 voies.

Les arguments avancés sont le peu de gain de temps à espérer, le constat que la portion est moins chargée et moins dangereuse, que les phénomènes de congestion se situent essentiellement à Port-Saint-Père et à l'entrée sur le périphérique nantais, que des impacts écologiques, des emprises foncières et des coûts importants seraient ainsi évités, ... Certains contributeurs estiment que les aménagements de sécurité déjà réalisés ou actés (limitation à 80 km/h, giratoires aux carrefours principaux, triple bande blanche) constituent un bon compromis entre la volonté de réduire l'accidentologie et la volonté de limiter les impacts sur l'environnement, le bilan carbone, le bruit.

Des propositions très concrètes d'aménagements de sécurité ont parfois été formulées par les contributeurs : création de voies d'arrêt d'urgence latérales, réduction des accès directs, déviation du village du « Port », réalisation de voies d'insertion pour les routes transversales comme la RD 66, réalisation de giratoires aux carrefours principaux, jonction avec la route bleue par l'intermédiaire de plusieurs axes routiers (RD 97, 66, ...) plutôt que de concentrer les flux sur un carrefour unique qui est déjà saturé, ...

Sans préjuger des aménagements futurs qui pourraient être décidés, le Département étudiera, en complément chacun des scénarios déjà présentés à la fois à 2x2 voies et à 2 voies avec une meilleure sécurisation et un objectif de diffusion des flux à l'approche du littoral :

- La diminution du nombre d'accès directs à la RD 751 et le regroupement des voies secondaires sur des carrefours sécurisés et limités en nombre seront étudiés ainsi que des traversées en passage dénivelé ;
- *Un scénario 2 plus court passant par la zone de la Gentellerie (plus précisément entre la RD 97 et le lotissement de la Bossarzerie)*

Cette proposition pourra effectivement être étudiée. A priori, elle pourrait soulever un certain nombre de difficultés : la création d'un point d'échange supplémentaire sur la Route bleue présenterait un inconvénient, la proximité avec une zone urbaine nécessiterait de prendre des mesures de protections contre le bruit mais aussi de vérifier les projets d'urbanisation future sur le secteur, l'espace est étroit et contraint pour une 2x2voies.

- *L'aménagement d'une piste cyclable entre Chaumes-en-Retz et Pornic*

La question d'un itinéraire deux-roues adossé ou non à la RD 751 sera étudiée dans le cadre des études sur la section Chaumes-en-Retz – Pornic.

Il sera étudié dans le cadre des hypothèses de maintien en bidirectionnelle comme de mise à 2x2 voies.

11.6. Bilan de la concertation concernant la section

A ce stade des études et après cette concertation publique préalable sur la section, aucun scénario n'est écarté.

Aux 5 scénarios proposés à la concertation, s'ajoute donc l'hypothèse que cette liaison puisse être aménagée à 2 voies en diffusant les trafics entre Les Moutiers-en-Retz et Pornic sur le littoral et vers Saint-Père-en-Retz plus au nord.

Les études devront intégrer :

- l'impact environnemental, agricole et foncier notamment ;
- une réflexion sur la desserte des exploitations agricoles ;
- une réflexion sur le déplacement des modes actifs entre Chaumes-en-Retz et Pornic ;
- une réflexion sur une intégration qualitative vis-à-vis du bruit notamment au niveau du village du « Port » (protections acoustiques, revêtements, étude d'une déviation, ...).

Ces nouvelles études pourront faire l'objet d'échanges locaux ponctuels avec des agriculteurs, des riverains avant une nouvelle concertation publique.

12. Bilan des garants

Les recommandations formulées par les garants sont retranscrites ci-après.

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 (art L.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 Département ;*
- *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 impactées 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 ;*
- *de réunir les collectifs locaux déjà constitués ou futurs, notamment de Port-Saint-Père, Chaumes-en-Retz et Pornic, et au-delà du groupe de travail, des représentants des autochtones, résidents secondaires et usagers, afin de déterminer au mieux le ou les tracés à retenir ;*
- *sur le tronçon Chaumes-en-Retz – Pornic, de poursuivre et même amplifier le travail engagé avec Pornic Agglomération Pays de Retz, 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 des Pays de la 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 Département, en tant que responsable du projet, l'a complété au moment de sa réponse. Il sera publié et remis à jour régulièrement.

Le Département s'engage à prendre en compte les recommandations formulées par les garants (voir tableau de suivi des recommandations en annexe 2) et d'une manière générale à poursuivre dans le cadre des études ultérieures les démarches de concertation avec le public en tenant compte des remarques sur les modalités. Ainsi, pour ce qui concerne les phases de concertation à venir, il sera étudié la possibilité de réaliser un document récapitulatif posté régulièrement pour aider chacun.e à suivre le fil des questions/réponses comme suggéré par un.e participant.e. De même, il pourra être rappelé que la plateforme est conçue avant tout pour naviguer depuis un ordinateur, même si les contenus sont accessibles depuis un smartphone ou une tablette afin d'éviter des désagréments de navigation dans les menus. D'autre part, la possibilité de joindre des pièces aux contributions sera rappelée pour s'affranchir de la limitation à 5000 caractères des contributions.

13. Conclusion et suites données à cette concertation

Compte tenu des avis émis sur le projet et des attentes de précisions de certains, il a été décidé d'organiser un temps supplémentaire d'études et de concertation avant de présenter les premiers dossiers en enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique. Cette nouvelle étape a vocation à permettre l'intégration de nouvelles options d'aménagement dans le champ de la réflexion et d'apporter une réponse plus précise aux sujets d'inquiétudes des riverains et exploitants agricoles. En attendant la réalisation d'aménagements définitifs, le Département poursuivra la mise en œuvre d'actions de sécurité et leur évaluation sur la route actuelle.

Pour les 4 opérations du projet global, les dispositions suivantes ont été décidées :

- Liaison entre Port-Saint-Père et Le Pont Béranger : poursuivre, au vu des avis exprimés sur ce secteur pendant la concertation, les réflexions en vue d'un aménagement à 2x2 voies pour assurer le raccordement des flux vers et en provenance de Pornic ou de Vue à partir du Pont Béranger. Il s'agirait de poursuivre les études suivant deux variantes (tracé historique et aménagement sur place) dans l'objectif d'une nouvelle phase de concertation avant des enquêtes publiques. Une attention supplémentaire sera portée notamment sur l'opportunité du maintien d'un point d'échange à La Paternière, sur l'évitement, autant que possible des habitations riveraines, le bruit, la circulation des piétons et cyclistes, les dessertes économiques et agricoles, l'emprise foncière et la biodiversité,
- Liaison entre Le Pont Béranger et Chaumes-en-Retz : ne pas donner suite, au vu des avis exprimés sur ce secteur pendant la concertation, aux tracés 2 et 3, en déviation par rapport à la route actuelle, au regard des enjeux environnementaux et agricoles. Les démarches à venir viseront à poursuivre les réflexions dans l'objectif d'un aménagement sur place de la route départementale et en vue d'une nouvelle phase de concertation avant des enquêtes publiques. Ces réflexions viseront à approfondir l'analyse du tracé 1 proposé à la concertation dans l'objectif d'un aménagement sur place suivant deux options ; 2x2 voies et 2 voies avec une attention portée notamment sur les habitations riveraines, le bruit, la circulation des piétons et cyclistes, les dessertes économiques et agricoles, l'emprise foncière et la biodiversité,
- Déviation de Chaumes-en-Retz : poursuivre, au vu des avis exprimés sur ce secteur pendant la concertation, les réflexions à 2x2 voies en vue d'une nouvelle phase de concertation avant des enquêtes publiques. Ces réflexions viseront notamment à approfondir les conditions d'aménagement des extrémités de la déviation avec une attention portée notamment sur les habitations riveraines, le bruit, la circulation des piétons et cyclistes, les dessertes économiques et agricoles, l'emprise foncière et la biodiversité,
- Liaison entre Chaumes-en-Retz et Pornic : poursuivre, au vu des avis exprimés sur ce secteur pendant la concertation, les réflexions en vue d'une nouvelle phase de concertation avant des enquêtes publiques. Ces réflexions viseront à approfondir les études de scénarios suivant deux options ; 2x2 voies et 2 voies visant à diffuser les flux à l'approche du littoral. Pour ces études, une attention sera portée notamment sur les habitations riveraines, le bruit, la circulation des piétons et cyclistes entre Chaumes-en-Retz et Pornic, les dessertes économiques et agricoles, l'emprise foncière et la biodiversité.

En ce qui concerne les phases de concertation à venir en post concertation, outre les enseignements précités de la concertation passée, les garants ont également formulé dans leur bilan les préconisations suivantes :

- Mise en place d'un comité de suivi 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 impactées par le projet (agriculteurs, riverains et résidents secondaires). Ce comité aurait pour objectif d'informer régulièrement le public sur les décisions inhérentes aux variantes et tracés,
- Poursuite des études en interaction avec les agriculteurs sur les options d'aménagement, les impacts et les mesures à envisager,

CONCERTATION NANTES-PORNIC / SYNTHÈSE

- Poursuite des études avec les collectifs locaux déjà constitués ou futurs, notamment de Port-Saint-Père, Chaumes-en-Retz et Pornic et, au-delà du groupe de travail, des représentants des riverains, résidents secondaires et usagers, afin de déterminer au mieux le ou les tracés à retenir,
- Poursuite du 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,

Le Département a décidé de donner également une suite favorable à ces préconisations qui s'inscrivent dans le sens d'une meilleure compréhension et conception du contenu du projet en fonction des secteurs et des hypothèses d'aménagement et, au final, d'une meilleure acceptation pour une partie de la population.

CONCERTATION NANTES-PORNIC / SYNTHÈSE

ANNEXE 1 : REVUE DE PRESSE

Presse Océan 10/12/20 Loire-Atlantique. 2x2 voies Nantes-Pornic : après la concertation, des points à éclaircir

<https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/pornic-44210/loire-atlantique-2x2-voies-nantes-pornic-apres-la-concertation-des-points-a-eclaircir-6296d7f4-3ac2-11eb-ab16-5f8e13f8f53b>

Le Courrier du Pays de Retz 9/12/2020 Concertation sur le projet de 2x2 voie entre Nantes – Pornic : les garants livrent leurs recommandations

https://actu.fr/pays-de-la-loire/pornic_44131/concertation-sur-le-projet-de-2x2-voie-entre-nantes-pornic-les-garants-livrent-leurs-recommandations_37994625.html

Ouest France 4/12/2020 Route Nantes-Pornic. Les leçons de la concertation

<https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/pornic-44210/route-nantes-pornic-les-lecons-de-la-concertation-7073202>

France Bleu Loire Océan 22/11/2020 Journal de 8h – Réaction d’une riveraine

<https://www.francebleu.fr/emissions/fb-loire-ocean-l-info-de-8h/loire-ocean> (à 5'15)

Ouest France 05/11/2020 Axe Nantes-Pornic : une concertation « coconstructive »

<https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/pornic-44210/axe-nantes-pornic-une-concertation-coconstructive-7040994>

Presse Océan 04/11/2020 Pornic. RD751 : la route sera longue

<https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/pornic-44210/rd751-la-route-sera-longue-413dd2b7-52df-4530-bfa5-86e5480c09bb>

Ouest France 04/11/2020 Sainte-Pazanne. 2x2 voies Nantes-Pornic : les vœux des élus

<https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/sainte-pazanne-44680/sainte-pazanne-2x2-voies-nantes-pornic-les-voeux-des-elus-7039614>

Le Courrier du Pays de Retz 03/11/2020 Projet de 4 voies entre Nantes et Pornic : ce qu'il faut retenir de la concertation publique

https://actu.fr/pays-de-la-loire/pornic_44131/projet-de-4-voies-entre-nantes-et-pornic-ce-qu-il-faut-retenir-de-la-concertation-publique_37237348.html

Ouest France 03/11/2020 Pays de Retz. L'axe Nantes-Pornic, un carrefour de réflexions

<https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/pornic-44210/pays-de-retz-l-axe-nantes-pornic-un-carrefour-de-reflexions-7039208>

Ouest France 01/11/2020 Port-Saint-Père. Axe Nantes-Pornic : un patrimoine menacé

<https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/port-saint-pere-44710/port-saint-pere-axe-nantes-pornic-un-patrimoine-menace-7036595>

Ouest France 01/11/2020 Coeur de Retz. Axe Nantes-Pornic. Réflexions d'un club d'entreprises

<https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/sainte-pazanne-44680/coeur-de-retz-axe-nantes-pornic-reflexions-d-un-club-d-entreprises-7036731>

Ouest France Pays de Retz. Axe Nantes-Pornic : Il n'y a pas que la route, disent des collectifs

<https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/pornic-44210/pays-de-retz-axe-nantes-pornic-il-n-y-a-pas-que-la-route-disent-des-collectifs-7036664>

Presse Océan 25/10/2020 Port-Saint-Père. Nantes-Pornic : 2x2 voies désirée

<https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/port-saint-pere-44710/nantes-pornic-2x2-voies-desiree-2748de88-bb18-4d4f-a1e8-9b3f34c67477>

CONCERTATION NANTES-PORNIC / SYNTHÈSE

Ouest France 21/10/2020 Pays de Retz. Ils craignent l'abandon de la 2 x 2 voies

<https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/port-saint-pere-44710/pays-de-retz-ils-craignent-l-abandon-de-la-2-x-2-voies-7024292>

Ouest France 6/10/2020 Port-Saint-Père. Un collectif s'interroge sur le projet Nantes-Pornic

<https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/pornic-44210/port-saint-pere-un-collectif-s-interroge-sur-le-projet-nantes-pornic-7002936>

Presse Océan 04/10/20 Loire-Atlantique Nantes-Pornic, la Fnaut préfère le train

<https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/loire-atlantique/loire-atlantique-nantes-pornic-la-fnaut-prefere-le-train-32126552-02ec-11eb-a119-8dfac058afb5>

Le Courrier du Pays de Retz 24/09/20 Axe Nantes – Pornic : premiers échanges autour de la future 4 voies

https://actu.fr/pays-de-la-loire/pornic_44131/axe-nantes-pornic-premiers-echanges-autour-de-la-future-4-voies_36342358.html

20 Minutes Nantes-Pornic 21/09/2020 : Complexe mais très attendu, le passage à 2x2 voies de la route va faire parler

<https://www.20minutes.fr/nantes/2865211-20200921-nantes-pornic-complexe-couteux-passage-2x2-voies-route-va-faire-parler>

Presse Océan Pornic. 20/09/2020 Quelle route sécurisée pour demain ?

<https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/pornic-44210/quelle-route-securisee-pour-demain-46216299-899a-46cc-ac17-a14a27226e4a>

Presse Océan Nantes-Pornic 11/09/20 : une concertation va être lancée

<https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/pornic-44210/nantes-pornic-une-concertation-va-etre-lancee-9284dd04-579a-4e6b-8130-cdc181379fe8>

France Bleu Loire Océan 08/09/20 Une concertation publique sur la route Nantes-Pornic

<https://www.francebleu.fr/infos/transports/une-concertation-publique-sur-la-route-nantes-pornic-1599485035>

Ouest France 08/09/20 Axe Nantes-Pornic. La parole est aux citoyens

<https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/nantes-44000/axe-nantes-pornic-la-parole-est-aux-citoyens-6965188>

Presse Océan Loire-Atlantique 08/09/20. Axe Nantes – Pornic : donnez votre avis sur son aménagement

<https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/loire-atlantique/loire-atlantique-axe-nantes-pornic-donnez-votre-avis-sur-son-amenagement-cc4d2d30-f10f-11ea-820a-53898d8b5ee9>

Le Courrier du Pays de Retz 08/09/20 Axe Nantes – Pornic : 45 jours de concertation publique pour recueillir l'avis des usagers

https://actu.fr/pays-de-la-loire/pornic_44131/axe-nantes-pornic-45-jours-de-concertation-publique-pour-recueillir-l-avis-des-usagers_35969672.html

Ouest France 07/09/20 Axe Nantes-Pornic. Les dates à inscrire dans les agendas

<https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/nantes-44000/axe-nantes-pornic-les-dates-a-inscrire-dans-les-agendas-6964196>

20 Minutes Nantes-Pornic 07/09/20 : Une grande concertation publique avant le passage à 2x2 voies, prévu en 2030

<https://www.20minutes.fr/nantes/2855995-20200907-nantes-pornic-grande-concertation-publique-avant-passage-2x2-voies-prevu-2030>

Tableau de suivi des demandes de précisions et des recommandations				
Demande de précisions et recommandations des tiers garants (degré de précision attendu, délais... Chaque recommandation doit être numérotée pour assurer son suivi par la CNDP et le public)		Réponse du Département de Loire-Atlantique JJ/MM/AAA	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus JJ/MM/AAA	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris JJ/MM/AAA
Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse	Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s, etc.			
1	1) Répondre aux attentes des personnes de Port Saint Père, Chaumes, des communes et hameaux environnants, qui souhaitent que leur soit présentées assez tôt par variante et tracé, les sorties, bretelles et dessertes locales dessinées en tenant compte des contributions. La même chose est demandée s'agissant des zones humides.	Le Département décide de poursuivre les études en vue d'affiner la conception du projet opération par opération et répondra au mieux aux attentes de précisions avant d'engager les premières enquêtes publiques notamment pour la section entre Port-Saint-Père et Le Port Béranger et le doublement de la déviation de Chaumes-en-Retz. (07/01/2021)	A partir de début 2021	Etudes complémentaires et nouvelle phase de concertation
2	2) Répondre aux agriculteurs qui, depuis l'étude de contexte, demandent en fonction des variantes et tracés que leur soit présentés précisément et même exhaustivement les modalités de compensations de terre, et s'ils doivent être indemnisés, comment et en quelles conditions ils le seront, si perte d'exploitation il y a.	A l'occasion de la poursuite des études, le Département élargira à l'ensemble du projet la réflexion déjà engagée sur la liaison entre Port-Saint-Père et Le Port Béranger avec la chambre d'agriculture et les exploitants agricoles pour limiter les impacts sur l'agriculture, affiner la conception des opérations et apporter des éléments de réponses aux questions posées par les agriculteurs. (07/01/2021)	A partir de début 2021	Etude agricole élargie
3	3) Répondre aux associations se reprenant les unes aux autres, qui demandent une étude carbone en fonction des variantes.	La réalisation de bilans carbone pour chacune des variantes d'aménagement ou pour le projet ne constitue pas une disposition réglementaire en l'état actuel. Néanmoins des contacts seront engagés avec les associations qui portent cette demande de manière à échanger sur les hypothèses de travail. (07/01/2021)	A partir de début 2021	Echanges avec les associations
4	4) Répondre à ceux qui demandent ou souhaitent qu'une étude de l'acidité routière 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.	Il est pour le moment trop tôt pour conclure sur l'efficacité des mesures mises en œuvre pour sécuriser à court terme l'itinéraire Nantes - Pornic en attendant des aménagements plus définitifs. D'une part, ces mesures ont été mises en œuvre depuis moins d'un an. D'autre part, la situation de crise sanitaire sur une grande partie de l'année 2020 a engendré des conditions de circulation inhabituelles. Néanmoins, le Département confirme que les statistiques d'accidents sont observées sur cet itinéraire et qu'une évaluation des dispositions prises sera effectuée.	A partir de 2022	Etudes statistique des accidents
5	5) Mettre en place un comité de suivi qui pourra s'appeler différemment si le maître d'ouvrage estime qu'il pourrait se confondre avec le comité de pilotage déjà installé du Conseil départemental. Celui-ci constitué d'institutionnelles, 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 impactées par le projet, notamment aux agriculteurs riverains et résidents secondaires.	Le Département mettra en œuvre un comité de suivi tel que préconisé. Sa composition sera arrêtée en lien avec les garants pour confirmer le respect de la préconisation.	A partir de début 2021 et tout au long du projet	Recensement des participants potentiels à ce comité de suivi en lien avec les garants
6	6) Remédier aux trois points ayant reçu un avis très mitigé du public : a) Une difficulté à bien se repérer sur la plateforme - b) Une durée de présentation du projet ressentie comme trop longue lors des réunions publiques et ateliers - c) Une insuffisance de temps consacré aux échanges avec la salle.	Le département remédiera autant que possible à ces défauts relevés par une petite partie du public concernant les modalités de concertation. Toutefois, les adaptations de la plateforme de participation ne seront envisageables que dans la limite des possibilités du prestataire informatique concepteur de la plateforme web de concertation.	A partir de début 2021 et tout au long du projet	Engagement d'une réflexion interne avec l'équipe chargée de l'exploitation de la plateforme de participation citoyenne
7	7) Apporter un complément de réponse à la question n° 5 (2020-11-02 15:54:21) de Tartampion - ident. 1878.	<p>Voici la question posée par la personne :</p> <p><i>"Mes questions concernent l'analyse des variantes présentée dans le dossier Port-Saint-Père. Sur quoi vous basez-vous pour avancer que les variantes 1 et 2 auront un effet neutre, (en gris sur l'image) tant sur l'urbanisme que sur l'effet de coupure ? L'effet de coupure devient moins contraignant avec les variantes 1 et 2 que la situation actuelle ! pourriez-vous développer ? Les variantes 1 et 2 seront meilleures pour l'urbanisme que la variante de référence ? Expliquez comment une 2x2 voies passant dans l'agglomération sera meilleure pour l'urbanisme à Port -Saint- Père qu'une 2x2 voies qui le contourne."</i></p> <p>Voici la réponse apportée :</p> <p>"L'analyse des variantes présentées dans le dossier de concertation apprécie les incidences de ces dernières en prenant en compte l'intégralité de la liaison qui se développe sur plus de 6 km et non uniquement le tronçon au droit du bourg de Port-Saint-Père. D'autre part, les appréciations sont formulées en comparant l'évolution de la situation actuelle en l'absence d'aménagement (qui est liée notamment à l'augmentation des trafics qui devrait se poursuivre) avec la situation qui serait relevée dans le cadre de chacune des options d'aménagement.</p> <p>Concernant le volet urbanisme, les variantes 1 et 2 ne contrariaient pas les perspectives de développement de la commune telles que décrites dans le PLU (Plan Local d'Urbanisme) alors que la variante de référence paraît un peu plus préjudiciable de ce point de vue.</p> <p>Pour ce qui est de l'effet de coupure, notre analyse fait ressortir une dégradation de la situation en l'absence d'aménagement (variante 0) du fait de l'augmentation attendue de la circulation routière. Les déplacements inter-villages et de village à bourg seraient par conséquent davantage pénalisés qu'aujourd'hui. Les variantes 1 et 2, du fait de la mise en place de franchissements dénivelés sur ou sous la RD 751 et d'itinéraires de desserte locales parallèles à l'axe Nantes – Pornic, permettraient d'éviter ce renforcement de l'effet de coupure. Celui-ci resterait, de notre point de vue, à son niveau actuel.</p> <p>Par ailleurs, l'analyse des différentes options d'aménagement réalisée par le Département avec l'appui du bureau d'études SCE fait partie intégrante du champ de la concertation. Les suggestions d'adaptation formulées dans ce cadre seront analysées et le Département indiquera les suites qu'il compte y donner.</p> <p>Le Département estime avoir répondu aux questions posées par ce contributeur mais il semble que celui-ci demeure insatisfait. Si possible, un nouveau contact sera pris avec cet interlocuteur pour comprendre à quelle question il n'aurait pas été répondu.</p>	Au plus tôt en fonction de la précision des attentes de l'interlocuteur. Toutefois, des réponses plus précises pourront être apportées au cours de l'année 2021 avec les études complémentaires sur la section entre Port-Saint-Père et Le Port Béranger.	Poursuite de la concertation avec les riverains sur la section entre Port-Saint-Père et Le Port Béranger
8	8) Apporter une réponse à la question n° 15 (2020-10-22 16:12:09) de Départ. L.A. - ident. 1971	<p>Voici la question posée par la personne :</p> <p><i>"Titre : 84 millions pour les routes combien pour le rail ? Informations insuffisantes sur les alternatives Pour une parfaite équité et une complète transparence, il serait tout de même nécessaire de connaître le coût de modernisation de la voie ferrée TER pour la rendre plus rapide et plus fréquente (ou faire un tram/train). Quel est donc le coût d'une modernisation de cette voie ferrée en comparaison du coût de construction de cette 4 voies (y compris les portions en voie de réalisation ou déjà réalisées) ?"</i></p> <p>Voici la réponse proposée :</p> <p>Comme cela a été indiqué à plusieurs reprises durant la concertation, le Département ne dispose pas de la compétence transport et notamment des lignes ferroviaires. Toutefois, le Département s'engage à relayer auprès de la Région des Pays de la Loire les contributions relevées lors de cette phase de concertation sur les sujets qui la concernent. Le Département n'est pas en mesure d'indiquer à ce stade combien coûterait l'aménagement de la voie ferrée mais cette question sera évoquée avec la Région et cette information pourra être communiquée dès que connue.</p>	Dès que possible	Echanges avec la Région

participer.loire-atlantique.fr/nantes-pornic



Département de Loire-Atlantique
Direction Infrastructures
3 quai Ceineray - CS 94109
44041 Nantes cedex 1
Tél. 02 40 99 10 00
Courriel : contact@loire-atlantique.fr
Site : participer.loire-atlantique.fr