

CONCERTATION PUBLIQUE

DU 28 MARS
AU 8 MAI
2022

Synthèse du bilan de la concertation

AMÉNAGEMENT DE L'AXE NANTES - PORNIC

RD 751

POUR LES SECTIONS

PORT-SAINT-PÈRE / LE PONT BÉRANGER
ET DÉVIATION DE CHAUMES-EN-RETZ

UNE INITIATIVE DU DÉPARTEMENT

Loire
Atlantique

SOMMAIRE

| | |
|--|-------------|
| Les deux sections soumises à concertation en 2022 | P.4 |
| Le dispositif et la participation | P.6 |
| Synthèse des avis sur la section entre Port-Saint-Père et « Le Pont Béranger » | P.8 |
| Synthèse des avis sur la section du doublement de la déviation de Chaumes-en-Retz | P.14 |
| Et ensuite ? | P.18 |

Édito



Un projet d'aménagement ne peut plus se concevoir aujourd'hui comme il y a 20 ans. Les institutions doivent désormais intégrer que la concertation publique n'est pas un frein mais un atout pour développer le territoire.

Merci à vous pour vos avis et vos propositions sur l'aménagement de cette route départementale 751 emblématique entre Pornic et

Nantes. Les 2 sections de cet itinéraire soumises à concertation - entre Port-Saint-Père et « Le Pont Béranger » et la déviation de Chaumes-en-Retz – concernaient un public plus restreint que la grande concertation de 2020. Elle a donc évidemment suscité moins de contributions.

Mais l'ensemble de ces échanges nous ont conduits à faire évoluer, parfois fortement, nos propositions initiales d'aménagement. C'est bien le signe que cette concertation a été entendue par le Département. L'hypothèse initiale d'un doublement de l'ensemble de cette route ne semble désormais plus faire consensus et l'élargissement de cet axe peut être plus ciblé. L'impératif d'améliorer la sécurité pour sauver des vies sera également atteint par d'autres moyens.

Je suis convaincu que les orientations que nous vous présentons dans ce livret permettent d'assumer une stratégie de développement du pays de Retz tout en préservant les espaces à vocation agricole et naturelle.

Cette route est la nôtre, partageons-la ensemble !

Michel Ménard,
Président du Département de Loire-Atlantique



Les deux sections soumises à concertation en 2022

CONTEXTE

Axe stratégique entre le périphérique nantais et la route bleue à Pornic, la RD 751 compte aujourd'hui parmi les axes les plus fréquentés de Loire-Atlantique. Pour renforcer la sécurité routière de cet itinéraire souvent saturé, notamment en période estivale, l'assemblée départementale a délibéré en 2017 en faveur de son aménagement complet à 2x2 voies. Sur les 40 km que représente la route, 23 km restent aujourd'hui à aménager. L'itinéraire est divisé en 4 sections : Port-Saint-Père / « Le Pont Béranger », « Le Pont Béranger » / Chaumes-en-Retz, la déviation de Chaumes-en-Retz et la liaison entre Chaumes-en-Retz et Pornic.

La concertation préalable organisée en 2020 a porté sur ces 4 sections. Le Département s'est alors engagé à poursuivre ses études ainsi qu'un dialogue avec les citoyen-nes et les acteurs-trices locaux-ales. C'est dans ce cadre que s'est tenue la concertation publique du 28 mars au 8 mai 2022. Elle portait sur les deux opérations du projet global les plus avancées en termes d'études : la section entre Port-Saint-Père et « Le Pont Béranger » et la déviation de Chaumes-en-Retz.

SECTION ENTRE PORT-SAINT-PÈRE ET « LE PONT BÉRANGER »

Un projet avec deux variantes

La concertation de 2022 a porté sur deux familles de variantes à 2x2 voies qui se différencient uniquement dans la partie Est.

- **La variante n°1, dite « de référence »**, correspond au tracé initialement retenu dans le cadre d'un dossier d'approbation de principe en 2009. Elle prévoit un tracé neuf à 2x2 voies d'environ 3 km, de la Vieille Bretonnière à la RD 64.
- **La variante n°2** était une adaptation des variantes en aménagement sur place de l'actuelle RD 751, présentées lors de la concertation de 2020. Elle prévoyait un aménagement à 2x2 voies au plus près de la route existante en limitant le plus possible les impacts sur le bâti. En mai 2021, un tracé ajusté de cette variante a été présenté aux riverain-es.

Les sujets soumis à concertation

- Les options de tracé (déviation ou aménagement sur place) ;
- L'opportunité du maintien d'échanges à La Paternière (RD 303) ;
- Les conditions de circulation et de desserte locales tous modes (marche, vélo, transports scolaires, transports en commun et covoiturage) ;
- La compensation des impacts sur les zones humides et les espaces agricoles.

DÉVIATION DE CHAUMES-EN-RETZ

L'aménagement à 2x2 voies et la réorganisation des dessertes

La concertation de 2022 a porté sur le doublement de la déviation à 2x2 voies en approfondissant les conditions d'aménagement des extrémités de la déviation. Objectif : améliorer la sécurité sur les échangeurs et les zones de dépassement, tout en intégrant un volet environnemental.

Le programme de travaux proposé, sur 4,4 km, comportait l'élargissement de la plateforme dans les emprises déjà disponibles au nord de la route et l'adaptation des bretelles situées aux extrémités de la déviation. Il incluait notamment la conception de dispositifs de rabattement de 2x2 voies à 2 voies à chaque extrémité. Une opération qui nécessiterait de réorganiser plusieurs carrefours et la desserte des hameaux de « Taillecou » et des « Épinards ».

Les sujets soumis à concertation

- Les options de rétablissement des circulations locales modifiées par la fermeture des carrefours d'extrémité ;
- Les conditions de circulation et de desserte locales des modes alternatifs à la voiture (marche, vélo, transports scolaires, transports en commun et covoiturage) ;
- La compensation des impacts sur les zones humides et les espaces agricoles.





Le dispositif et la participation

PERMETTRE À CHACUN-E DE S'EXPRIMER

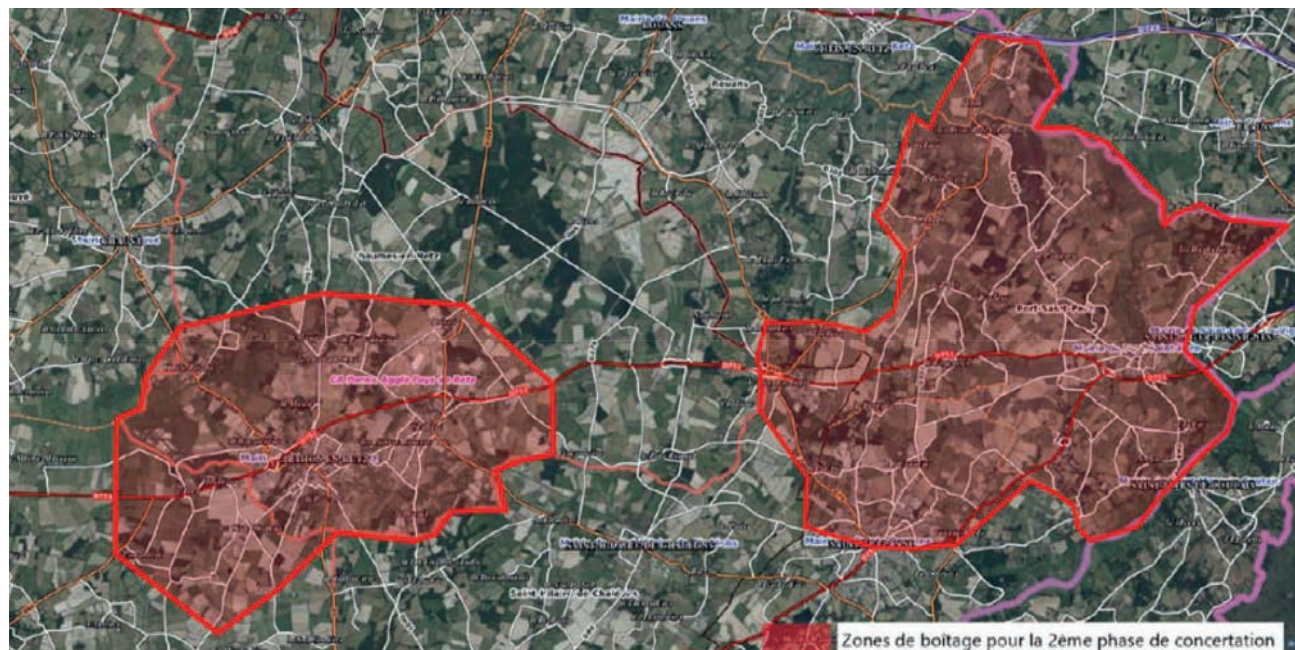
La concertation préalable de 2020 a été l'occasion de présenter les enjeux et caractéristiques des aménagements envisagés sur l'axe Nantes – Pornic. Aucune solution d'aménagement n'a été arrêtée à cette étape. La nouvelle phase de concertation publique qui s'est déroulée du 28 mars au 8 mai 2022 visait à poursuivre les réflexions et à permettre à chacun-e de s'exprimer sur des options détaillées afin d'arrêter une partie des solutions d'aménagement, avant le lancement des procédures administratives réglementaires, notamment les enquêtes publiques.

Deux sections, deux périmètres de concertation

La concertation a été organisée sous le regard de Claude Renou et Serge Quentin, garants désignés par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). Un dispositif d'information dédié à la concertation a été mis en place dès le 18 mars 2022 avec l'objectif d'informer et d'inciter les citoyen-nes à participer via les différents moyens proposés (plateforme, réunions publiques, ateliers, registres, permanences). Ce dispositif s'adressait à tous-tes les habitant-es de Loire-Atlantique, et plus particulièrement à celles et ceux résidant ou se déplaçant sur les communes concernées par les deux sections soumises à cette concertation (Port-Saint-Père, Sainte-Pazanne, Saint-Hilaire-de-Chabléons, Vue, Chaumes-en-Retz et Pornic). En résulte l'élaboration du double périmètre (cf. image) pour la diffusion d'outils d'information.

Un large éventail d'avis et propositions

Cette nouvelle phase de concertation publique s'est inscrite dans la proximité, avec notamment la distribution de dépliants dans les boîtes aux lettres des habitant-es des communes proches de la RD 751. Ils-elles ont pu exprimer toutes leurs questions et opinions dans un cadre serein et le respect d'autrui. Si les contributions ont été moins nombreuses qu'en 2020, les avis recueillis ont été très variés.



La concertation en chiffres

UNE COMMUNICATION AU PLUS PRÈS DES CITOYEN-NES



Affichage
dans les commerces et les abribus
des communes concernées



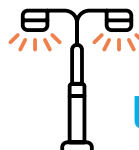
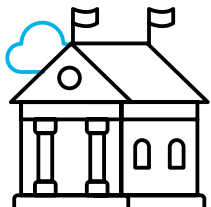
7 350
flyers diffusés
5 600 boîtages
et 1 750 dans les
commerces



5600
SMS envoyés



Relais médias,
publications internet
et magazine



UNE COMMUNICATION PARTAGÉE



1 kit de communication envoyé à **6** communes.

UNE DIVERSITÉ DE RENCONTRES

Réunissant
280 personnes



2
réunions publiques
(une sur chaque section)
170 participant-es

4
ateliers
(deux sur chaque section)
61 participant-es

8
permanences
49 participant-es

DES MODALITÉS DE PARTICIPATION VARIÉES :

184 contributions
recueillies



6
registres
papier
12 avis
déposés



2
espaces dédiés d'information et
de contribution sur
participer.loire-atlantique.fr
172 avis déposés
5 871 connexions à la plateforme
17 366 pages vues

Synthèse des avis sur la section entre Port-Saint-Père et « Le Pont Béranger »

128

contributions
recueillies
sur la section
entre
Port-Saint-
Père et
« Le Pont
Béranger »

L'AMÉNAGEMENT À 2X2 VOIES

Un aménagement jugé nécessaire

Les contributeur-trices favorables à la mise à 2x2 voies soulignent notamment que les accès à la RD 751 depuis les villages sont dangereux. Ils-elles remarquent également que l'infrastructure n'est plus adaptée face à la forte croissance démographique du Pays de Retz et qu'elle risquerait de devenir plus dangereuse à l'avenir. La mise à 2x2 voies de la section permettrait donc de sécuriser et de réduire les nuisances auxquelles sont exposés les villages traversés par ces voies.

Également, cet aménagement pourrait sécuriser les déplacements des exploitant-es agricoles, qui doivent actuellement emprunter ou traverser l'axe Nantes – Pornic quotidiennement. Plusieurs contributeur-trices confirment par ailleurs la pertinence du projet pour résorber les phénomènes de report de trafic sur des voiries secondaires en haute saison.

Mais qui présente certains désavantages

Les principaux arguments avancés en défaveur de l'aménagement à 2x2 voies concernent les enjeux climatiques, la protection de l'environnement et la préservation des espaces agricoles. Certain-es contributeur-trices estiment notamment que :

- Le projet vise avant tout le confort des touristes au détriment du cadre de vie des habitant-es ;
- Les embouteillages peuvent être supportés par les usager-ères ;
- Plus la capacité d'une route est accrue, plus le trafic augmente ;
- Une vitesse élevée à 110 km/h aurait des répercussions sur la sécurité et les nuisances sonores ;
- La modification des dessertes locales risquerait d'isoler certains villages et hameaux.

LA VARIANTE DE RÉFÉRENCE

Une variante dans l'intérêt de la commune

L'argument majeur des contributeur-trices en faveur de cette variante est de considérer que si le tracé actuel passait à 2x2 voies, cela engendrerait une coupure majeure du bourg de Port-Saint-Père (et donc un frein à l'économie et la qualité de vie), mais aussi des nuisances sonores pour les habitant-es résidant en bordure de la route actuelle élargie.

Il est également souligné que le choix de cette variante permettrait de valoriser le travail et les discussions qui ont eu lieu à la fin des années 2000. Plusieurs contributeur-trices contestent en effet la remise en cause du tracé prévu initialement. La vie locale s'était organisée en fonction de cette variante qui avait été annoncée. Le choix de la variante de référence permettrait par exemple à la commune de réaliser une zone d'activités (où se situe déjà l'Espace Santé de Port-Saint-Père) dont le plan d'accès était calé sur ce tracé. Selon un autre avis, les critères environnementaux, bien qu'importants, ne doivent pas primer sur les enjeux humains.

L'aspect environnemental en défaveur de la variante

Les contributions en défaveur de la variante de référence évoquent en premier lieu l'argument environnemental, du fait de l'importance des espaces naturels et agricoles impactés par cette dernière. Une contribution a par ailleurs évoqué les impacts que cette variante impliquerait pour les habitant-es du quartier de Belle-Vue, qui se trouvent actuellement à l'écart des nuisances sonores de la route.



N

-  RD 751 aménagée à 2x2 voies
-  Continuité sur voie existante
-  Voie de desserte locale à créer
-  Liaison douce à créer
-  Liaison douce sur voie existante
-  Accès fermé
-  Pôle multimodal

0 500m

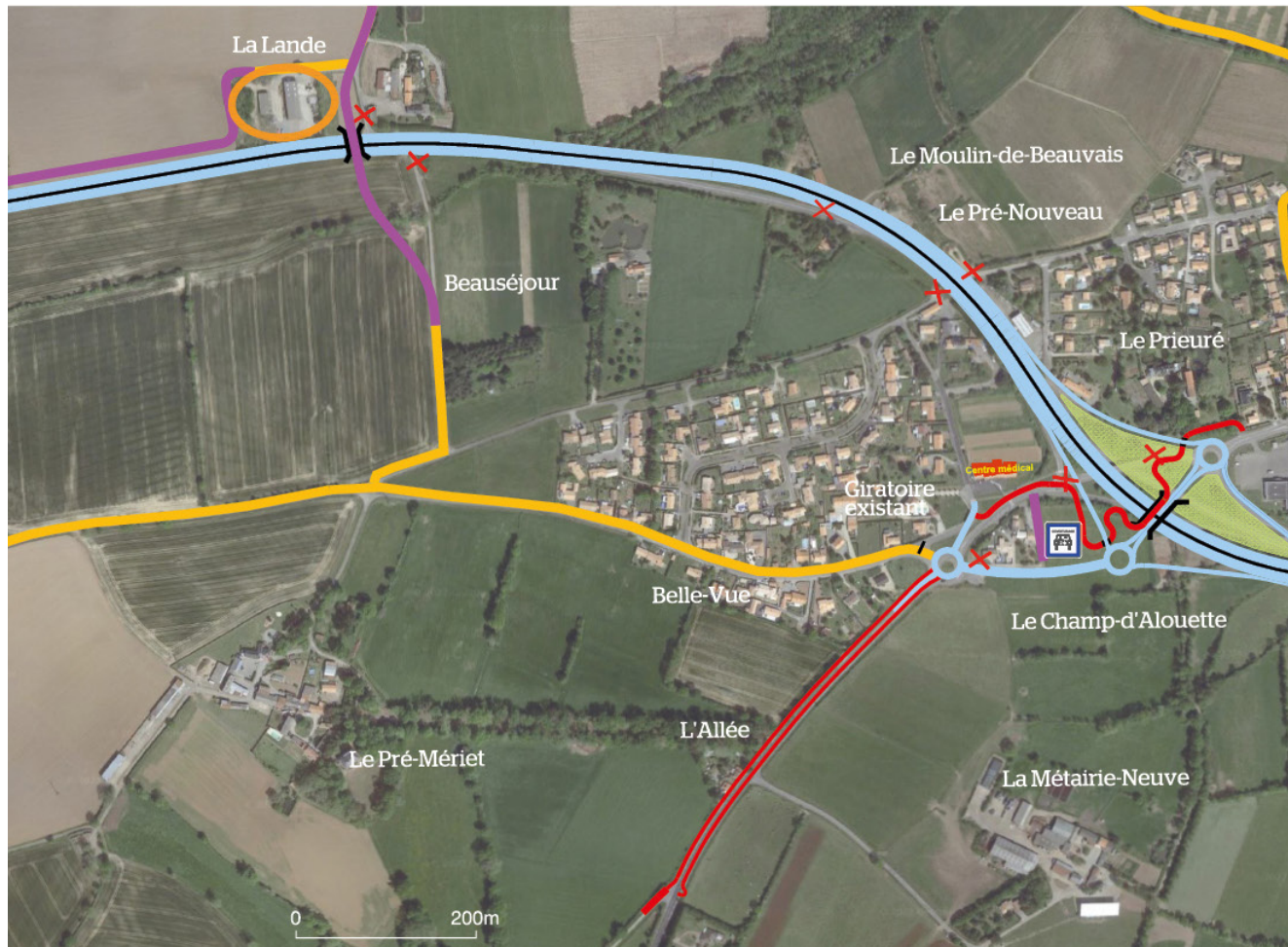
LA VARIANTE 2

Des conditions exprimées pour l'insertion de la variante

La variante 2 est favorablement perçue à la condition que les mesures d'insertion du projet dans l'environnement urbain soient traitées avec une grande attention. Il a notamment été relevé par les participant-es que des mesures de protection acoustique doivent être mises en place. Certaines contributions évoquent également la nécessité de veiller à la qualité de la liaison entre le bourg et le quartier de Belle-Vue, qui accueille notamment le centre médical de la commune, pour réduire la coupure urbaine.

Le risque d'une coupure urbaine par l'aménagement de cette variante

Le phénomène de coupure urbaine constituerait l'inconvénient majeur de cette variante. Certaines personnes citent à titre d'exemple la situation de la route bleue à Pornic, qui complexifie le développement de la ville.



-  RD 751 aménagée à 2x2 voies
-  Continuité sur voie existante
-  Voie de desserte locale à créer
-  Liaison douce à créer
-  Accès fermé
-  Pôle multimodal

LES CONTRIBUTIONS SUR LES DESSERTES LOCALES

L'aménagement à 2x2 voies, quelle que soit la variante retenue, entraînerait la fermeture de certains accès existants. Dès lors, des rétablissements de dessertes sont envisagés pour permettre aux usager·ères de continuer à circuler dans les meilleures conditions. Les dessertes locales ont été soumises à concertation avec notamment un atelier dédié le 5 avril 2022.

Desserte de la coopérative agricole de « la Lande »

Le passage supérieur au niveau de la Lande est globalement accepté. Une modification de son emplacement a cependant été suggérée par un contributeur.

Desserte de « La Frogerie »

Le passage supérieur au niveau de « La Frogerie » (option A) n'est pas ressorti comme la solution à privilégier. L'option B, qui crée une liaison entre le village de « La Frogerie » et le demi-échangeur de « La Paternière », a par ailleurs été débattue. Elle aurait l'inconvénient de ramener des flux qui n'existent pas actuellement. Certain·es s'y opposent et jugent ces traversées dangereuses. Ils proposent que la piste cyclable entre « La Frogerie » et « Le Bois Guibert » soit transformée en voie classique, ou que soit créé un itinéraire parallèle à 2x2 voies entre « La Frogerie » et le demi-échangeur. Il est par ailleurs souhaité que la route de « La Laurière » (fréquentée par des joggeur·euses, cyclistes, engins agricoles et cars scolaires) soit conservée en l'état.

Desserte de la zone d'activités des Berthaudières

Plusieurs contributions ont indiqué que la desserte par la RD 303 doit être maintenue. Il n'est pas souhaité que la RD 79, considérée comme plus résidentielle et déjà partiellement interdite aux poids lourds, accueille une circulation de transit plus importante ni que la rue des Ecaries soit utilisée.

L'échangeur de « La Paternière »

Cet aménagement a été majoritairement sollicité, car il permettrait de diriger les flux vers la RD 303 pour accéder au nord de Sainte-Pazanne. Des contributeur·trices ont également demandé que le demi-échangeur (orienté vers Port-Saint-Père et Nantes) soit transformé en échangeur complet, mais d'autres estiment que cela ramènerait trop de trafic sur la RD 303 et que cela augmenterait inutilement le coût de l'échangeur.



LES CONTRIBUTIONS PAR THÉMATIQUE

Que ce soit sur la variante de référence, la variante 2 ou les différentes dessertes, plusieurs grands thèmes ont émergé, au cœur des préoccupations des contributeur-trices.

Déplacements et mobilités alternatives

Cette thématique a suscité beaucoup d'expressions et de propositions, comme lors de la concertation préalable à l'automne 2020. Certain-es contributeur-trices regrettent que le projet soit focalisé sur l'infrastructure routière :

- Liaisons douces et parkings de covoiturage jugé-es insuffisant-es ;
- Mise en avant du développement du transport ferroviaire et des réseaux de cars pour mieux irriguer le territoire (parkings relais, bus express...);
- Mise en avant du télétravail et des déplacements à vélo perçus comme des solutions plus en phase avec les enjeux environnementaux actuels.

Certaines expressions ont cependant regretté que la voie ferrée entre Sainte-Pazanne et Paimboeuf soit transformée en liaison cyclable, à l'heure où le développement du transport collectif apparaît comme la meilleure alternative au tout automobile. La configuration de la liaison douce entre le bourg de Port-Saint-Père et le quartier de Belle-Vue a enfin été questionnée par plusieurs personnes (demande d'une passerelle indépendante plutôt qu'un passage sur l'échangeur).

Espaces agricoles et mesures de compensation

La poursuite de la mission de la Chambre d'agriculture Pays de la Loire sur les échanges parcellaires est souhaitée, car il reste des exploitations sous emprise directe de la route qui ne retrouveront pas de terres en compensation si d'autres échanges ne sont pas proposés. Ont notamment été évoqués :

- L'existence de terrains en friche qui pourraient être utilisés pour des échanges avec les exploitant-es ;
- La nécessité d'élargir le périmètre de recherche de terrains de compensation des zones humides et de limiter le recours aux terres cultivées et drainées ;
- La proposition d'une compensation sur un périmètre plus large que la commune de Port-Saint-Père ;

- L'engagement du Département à respecter le «zéro artificialisation nette». Les participant-es regrettent cependant que cela ne concerne que 50 % de l'emprise artificialisée.

Il a par ailleurs été souligné par les participant-es que même si l'on compense les emprises du projet sur les zones humides à 200 %, cela pourrait ne pas suffire. En effet, il faudrait retrouver des fonctionnalités équivalentes, notamment en termes de biodiversité. Enfin, des ajustements de tracé ont été proposés pour les deux variantes, afin de réduire les emprises sur certaines exploitations ou d'éloigner le tracé de certaines habitations.

Protections acoustiques

Les études de bruit réalisées ne sont pas toujours comprises par les citoyen-es, et parfois remises en question. Un renforcement des protections acoustiques a souvent été demandé, concernant notamment les villages et hameaux proches de la 2x2 voies. Certaines mesures complémentaires ont aussi été proposées : limitation de la vitesse à 90 km/h, voire 70 km/h, revêtement phonique, aménagement du tracé en tranchée pour limiter la propagation sonore...

En même temps, au niveau de Port-Saint-Père, certain-es déplorent l'impact visuel des protections acoustiques projetées et préféreraient que la route ne soit pas modifiée.





Réchauffement climatique, environnement et biodiversité

Le réchauffement climatique et la transition énergétique sont apparus comme des préoccupations importantes des contributeur-trices. Ont notamment été évoqués :

- Le rapport récent du Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat (GIEC) et l'augmentation du prix des carburants ;
- Une augmentation de la vitesse et des trafics induits par la mise à 2x2 voies, et donc des émissions de gaz à effet de serre ;
- L'étude menée par le CEREMA sur le bilan carbone et la modélisation de trafic, dont les conclusions sont importantes même si l'augmentation du trafic induit par l'aménagement n'a pas été prise en compte.

Selon plusieurs participant-es, seuls les scénarios en bidirectionnelle et le développement de modes de déplacement alternatifs peuvent contribuer à la stratégie bas carbone (covoiturage, offre de transports collectifs à des coûts plus acceptables...).

Sécurité

Lorsque la sécurité est abordée par les contributeur-trices, c'est avant tout pour constater que les mesures déjà mises en place sur la RD 751 ont eu un résultat positif. Ces aménagements et l'abaissement de la vitesse réglementaire à 80 km/h semblent pour plusieurs contributeur-trices avoir apaisé la circulation. Beaucoup estiment ainsi que la poursuite de la sécurisation de la RD 751 suffirait plutôt que sa mise à 2x2 voies.

Synthèse des avis sur la section du doublement de la déviation de Chaumes-en-Retz

56

contributions
recueillies sur
l'aménagement
de la déviation
de Chaumes-
en-Retz

L'AMÉNAGEMENT À 2X2 VOIES

Un aménagement jugé peu nécessaire

D'une manière générale, les expressions sur la section de la déviation de Chaumes-en-Retz explicitement favorables à l'aménagement à 2x2 voies sont peu nombreuses.

Des impacts négatifs mis en avant

Les contributions se positionnant contre le projet sont majoritaires et le plus souvent étayées. Les principaux arguments qui ont été avancés sont la protection de la biodiversité, les nuisances sonores, les enjeux climatiques, la consommation de l'espace et la pollution de l'air.

LES OPTIONS D'AMÉNAGEMENT

Aménagement proposé aux « Épinards »

Les citoyen·nes qui se sont exprimé·es ont fait part de leur inquiétude sur le risque d'augmentation du trafic (poids lourds notamment) dans le bourg ainsi que sur la route du « Clos gris » (proposition d'amélioration d'un carrefour). Plusieurs personnes ont également attiré l'attention sur la visibilité réduite au niveau du passage supérieur de « La Métairie Neuve », ainsi que sur le carrefour entre les routes de « La Métairie Neuve » et du « Clos Gris » difficile à négocier pour les engins articulés. Des difficultés de desserte des « Épinards » et des « Grands Houx », ainsi que de la CUMA (Coopérative d'utilisation de matériel agricole) ont également été soulevées (proposition d'un tourne-à-droite vers Nantes et d'une sortie de la RD 751 vers « Les Épinards »).

Aménagement proposé à Taillecou

Option 1

Les expressions défavorables à cette option ont été les plus nombreuses. Les contributeur·trices ont notamment identifié :

- Un risque d'augmentation du trafic dans la zone du « Butai », peu adaptée aux poids lourds et engins agricoles ;
- La crainte que le recalibrage des chemins agricoles en voies communales perturbe les activités agricoles ;
- La crainte que les automobilistes traversent le bourg pour éviter les bouchons le week-end ;
- La question de l'impact environnemental de l'artificialisation des sols.

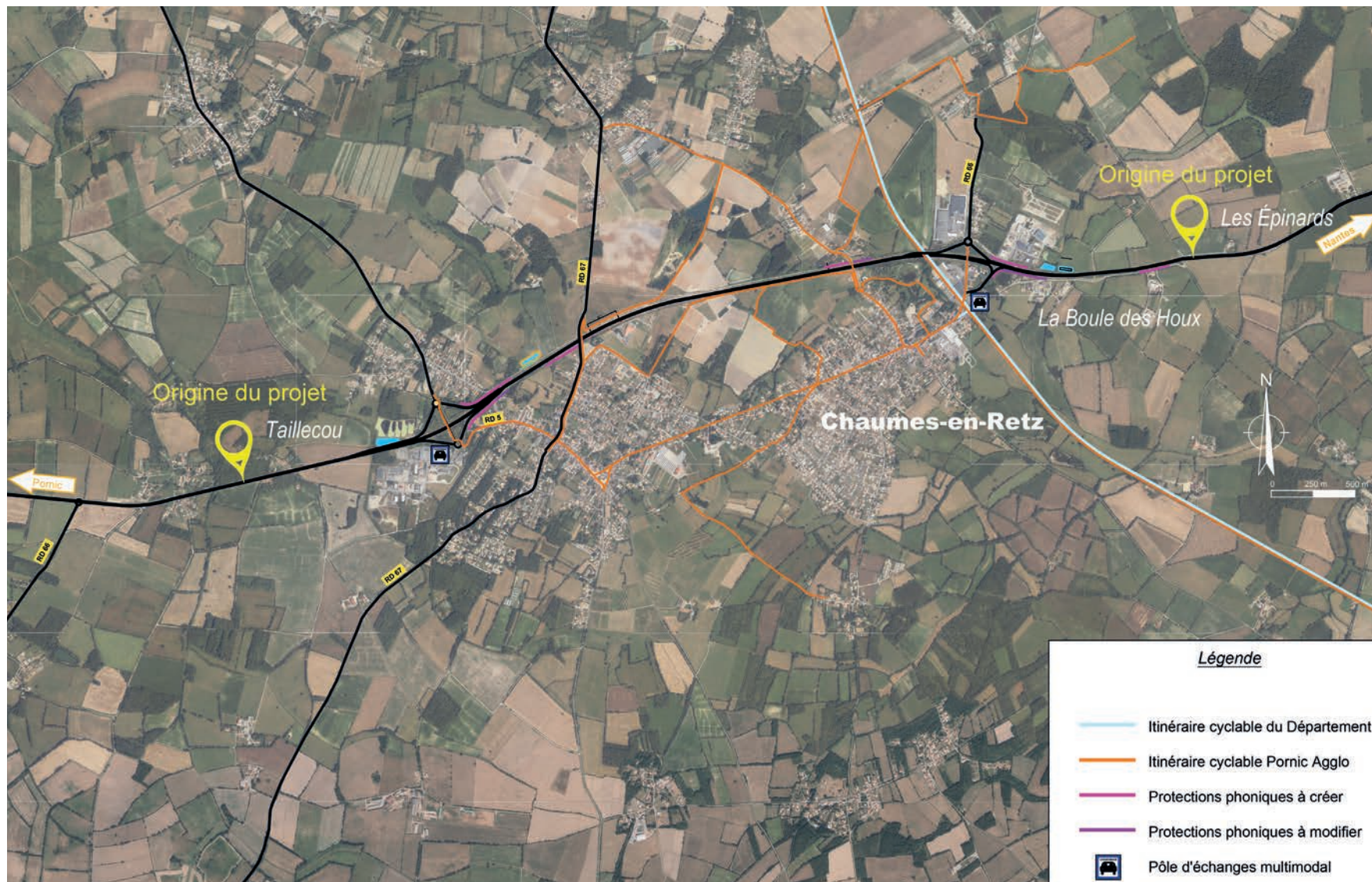
La desserte de la CUMA et de la route des Moutiers-en-Retz a également posé question. La création d'une voie entre « Le Port » et le giratoire de la Bernerie-en-Retz au Nord de la RD 751, ou la création d'un giratoire pour la desserte agricole ont été proposées.

Option 2

Les expressions recueillies ont principalement souligné le risque d'augmentation du trafic routier et sa dangerosité dans la zone du « Butai ». La perte d'accès aux Moutiers-en-Retz et la nécessité pour ses habitant·es de devoir passer par la zone du « Butai » ont également été soulevées. Les contributeur·trices ont aussi indiqué que cette option serait très consommatrice de terres agricoles. Un citoyen a cependant indiqué que l'option 2 serait la plus efficace, mais dans le cas où l'accès à la RD 67 vers le centre d'Arthon-en-Retz ne serait pas fermé, pour des raisons de temps de parcours.

Option 3

Les expressions en faveur de cette option avancent l'argument qu'elle n'aurait aucune incidence sur la desserte des villages et moins d'impacts sur le trafic de la zone du « Butai ». Le foncier agricole et le coût financier seraient par ailleurs réduits. Une expression contre cette option affirme qu'elle générerait un ralentissement au niveau du passage à 2x2 voies et ajouterait inutilement une sortie supplémentaire, en plus de la sortie sécurisée existante.





LES CONTRIBUTIONS PAR THÉMATIQUE

Environnement et biodiversité

L'environnement et la biodiversité ont été au cœur des expressions sur la section du doublement de Chaumes-en-Retz. Les contributeur-trices opposés au projet indiquent que celui-ci est en contradiction avec les enjeux climatiques. Différents arguments et propositions sont avancés :

- L'étude du CEREMA concernant le bilan carbone ne prendrait pas en compte le trafic induit ;
- Seuls les scénarios à 2 voies pourraient alors prétendre, dans certaines conditions, être compatibles avec les Accords de Paris ;
- Projet situé sur un des rares terrains calcaires du département avec présence d'une flore spécifique à ces terrains ;
- Territoire en zone ZNIEFF de type 1, abritant une faune et une flore riches à préserver ;
- Préconisation d'une sollicitation du CSRPN (Conseil scientifique régional du patrimoine naturel) concernant les espèces protégées, en complément de l'étude réalisée par le Département.

Activités agricoles, zones humides et zones de compensation

La plupart des contributeur-trices ont demandé que les zones de compensation à privilégier soient celles impactant le moins la production agricole, et que les terres agricoles utilisées soient celles d'exploitant-es volontaires.

Cela se traduit par une préconisation de zones de compensation à prioriser sur les typologies suivantes :

- Ôter les peupliers, très gourmands en eau ;
- Restaurer des bordures de cours d'eau remblayés ou déplacés ;
- Restaurer les parcelles en déprise agricole.

Des zones en friche et laissées à l'abandon ont été proposées comme une solution alternative. Il a également été suggéré que les impacts écologiques, notamment sur la faune et la flore, soient considérés dans le choix des zones de compensation. Le Département a par ailleurs été sollicité pour engager rapidement des échanges parcellaires amiables.

Cadre de vie

La qualité de vie et les enjeux acoustiques du projet ont suscité beaucoup de réactions et d'inquiétudes de la part des citoyen-nés. Des questions ont été posées sur les mesures de protection phonique qui allaient être mises en place, les études de bruit réalisées n'étant pas toujours comprises, voire remises en question (horaires de mesures).

Sécurité

Plusieurs contributions ont souligné le fait que l'aménagement à 2x2 voies devrait prendre en compte la sécurité, notamment des modes actifs (vélo, marche à pied). Certain-es contributeur-trices craignent que la fermeture totale du carrefour de « Taillecou » augmente le trafic de poids lourds dans le bourg. Le projet de collège, dont l'ouverture est prévue en 2024, a également été évoqué, en particulier la circulation des cars.

Déplacements et mobilités alternatives

Cette thématique a été abordée par plusieurs contributeur-trices et un grand nombre de propositions ont été déposées :

- Développement de transports en commun sur le territoire (fréquence renforcée et meilleure desserte) ;
- Création de pistes cyclables vers le littoral et maintien de l'accès aux modes doux sur le pont afin de rejoindre le bourg de Chaumes-en-Retz ;
- Zones multimodales avec arrêts de bus implantés en périphérie et lien avec covoiturage ;
- Baisse des tarifs de bus et de trains, plus attractifs pour les familles ;
- Co-financer avec la Région une rénovation du parc des bus Aléop ;
- Relancer une étude sur l'usage ferroviaire sur la section Paimboeuf – Saint-Hilaire-de-Chaléons ;
- Co-financer des espaces de coworking à proximité de la RD 751 ;
- Valoriser l'écoconduite et le covoiturage ;
- Mise en place de signalisations « voie verte » et « danger cyclistes ».



Conclusions et suites données à la concertation

LES PRINCIPALES CONCLUSIONS DE LA CONCERTATION

Cette nouvelle phase de concertation publique a, en 2022, permis de mettre à nouveau en avant des préoccupations communes comme la sécurité routière, mais aussi des avis très différents sur ce que le Département doit envisager.

Pour certain-es, l'aménagement à 2x2 voies est annoncé depuis de nombreuses années et doit être réalisé. Pour d'autres, compte tenu de la prise en compte de bon nombre d'enjeux actuels (changement climatique, préservation de la biodiversité, transition énergétique...), le projet ne doit pas se poursuivre.

La concertation a cependant permis de mettre en exergue plusieurs attentes largement partagées par les contributeur-trices concernant le futur aménagement :

- Prise en compte des risques de nuisance et de bruit ;
- Besoin de dessertes sécurisées ;
- Mise en avant des mobilités alternatives pour éviter l'autosolisme (aménagements pour covoiturage, lignes régulières d'autocars, marche à pied, vélo) ;
- Développement de la voie ferrée Nantes – Pornic (même si au vu de la fréquentation actuelle de la route, cette solution ne permettrait pas de répondre à elle seule aux besoins de déplacements).

LES ORIENTATIONS RETENUES PAR LE DÉPARTEMENT

Compte tenu des avis émis lors de la concertation publique, et dans une logique de cohérence globale et de prise en compte des points particuliers, voici les orientations prises par le Département pour les deux sections.

Section entre Port-Saint-Père et «Le Pont Béranger»

L'itinéraire Nantes – Pornic est structurant pour desservir tout autant Pornic que Paimboeuf, voire Saint-Brevin-les-Pins. Compte tenu des avis émis lors de la concertation publique et dans une logique de cohérence avec l'orientation actuelle des mobilités menée par le Département sur le Pays de Retz, il est décidé de **poursuivre le projet d'aménagement à 2x2 voies de la section entre Port-Saint-Père et «Le Pont Béranger»**. Cela se traduit par :

• La mise à 2x2 voies de la section

Le rôle structurant de l'itinéraire Nantes – Pornic pour la desserte du Pays de Retz est ainsi confirmé, tout en constituant une alternative à la réalisation de la déviation Est de Vue, dont les travaux seraient très impactants sur le plan environnemental (viaduc sur l'Acheneau).

• L'aménagement sur place de la route actuelle (variante 2)

Projet qui limite l'artificialisation des sols (20 ha contre 33 ha pour la variante de référence) et

les impacts sur les zones humides (11 ha contre 22,5 ha pour la variante de référence).

• Des améliorations de la variante 2 fondées sur l'analyse des observations :

- Réalisation d'un échangeur complet avec la RD 303 à « La Paternière » ;
- Au niveau de « La Frogerie », choix de l'option B avec réalisation d'une voie parallèle jusqu'à « La Paternière » ;
- Réalisation du passage dénivelé au droit de « La Lande » (accès à la CUMA) ;
- Recherche de solutions permettant de limiter les emprises de l'échangeur de Port-Saint-Père sur le secteur du « Prieuré » ;
- Amélioration, sous réserve de faisabilité, de la liaison douce entre le centre de Port-Saint-Père et le quartier de « Belle-Vue » ;
- Prise en compte renforcée des enjeux de préservation du cadre de vie des riverain-es (nuisances phoniques) notamment pour les habitations les plus proches de la route.

Section du doublement de la déviation de Chaumes-en-Retz

- Compte tenu des enjeux environnementaux (présence de flore protégée, classée vulnérable) et de l'avis exprimé tant par les citoyen-nes que par les élu-es du territoire, il est décidé de **ne pas procéder au doublement de la déviation de Chaumes-en-Retz** ;

- Compte tenu de l'absence de faisabilité technique qui a été rappelée, la **desserte du futur collège depuis la RD 751 n'est pas prise en compte** ;
- Compte tenu des enjeux actuels de sécurité routière, il est décidé de **poursuivre les actions de sécurisation en concertation avec le public et les élu-es locaux-ales**.

À NOTER

Des actions de sécurisation ont par ailleurs été actées, comme le traitement en priorité du carrefour des « Epinards » et du carrefour de « Taillecou », puis la mise en place d'un séparateur central au droit des échangeurs.



Le dialogue se poursuit

Le Département s'engage à prendre en compte les recommandations formulées par les garants de la concertation. Cela se traduira, dans les mois et années à venir, par :

- **Un maintien actif de la plateforme participative** pour informer et permettre l'expression du public jusqu'à la fin de la phase de travaux, et plus généralement communiquer sur les décisions prises sur l'ensemble des sections de l'itinéraire ;
- **La mise en place d'une écoute spécifique jusqu'à la fin de la phase de travaux** pour permettre une expression sur les nuisances observées.

Par ailleurs, le Département maintiendra la tenue du comité de suivi élargi et conduira les études avec les agriculteur-trices et les collectifs locaux.

Pour retrouver toutes les informations sur le projet :
participer.loire-atlantique.fr/nantes-pornic



Département de Loire-Atlantique
Direction Infrastructures
Services départementaux, 8 rue Sully, à Nantes
Tél. 02 40 99 10 00
Courriel : contact@loire-atlantique.fr
Site internet : participer.loire-atlantique.fr