

**ROUTE
NANTES
PORNIC**

RD 751

CONCERTATION PUBLIQUE

DU 28 MARS AU 8 MAI 2022

Bilan de la concertation

POUR LES SECTIONS

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

**Lolre
Atlantique**

UNE INITIATIVE DU DÉPARTEMENT

Table des matières

1. Contexte de la concertation continue	4
2. Bilan du dispositif d'information	4
2.1. Périmètre de diffusion de l'information	4
2.2. Les outils d'information et de contribution mis en place	5
3. Bilan de la participation du public aux différentes rencontres	9
3.1. Bilan des rencontres	9
3.2. La participation via les outils de contribution	14
4. Méthodologie d'analyse des contributions recueillies lors de la concertation continue	14
5. La section entre Port-Saint-Père et « Le Pont Béranger »	15
5.1. Récapitulatif des rencontres et contributions recueillies pour la section	15
5.2. Les contributions portant sur l'opportunité d'aménager la section à 2x2 voies	16
5.3. Les contributions sur les variantes proposées	18
5.4. Les contributions sur les différentes thématiques (dessertes locales, mobilités douces et partagées, ...)	19
5.5. Les propositions d'alternatives suggérées	23
5.6. Bilan de la concertation concernant la section	24
6. La section du doublement de la déviation de Chaumes-en-Retz	24
6.1. Récapitulatif des rencontres et contributions recueillies pour la section	24
6.2. Les contributions portant sur l'opportunité d'aménager la section à 2x2 voies	25
6.3. Les contributions sur les options d'aménagement proposées	25
6.4. Les contributions sur les différentes thématiques (bruit, dessertes locales, mobilités douces et partagées, ...)	27
6.5. Les propositions d'alternatives suggérées	30
6.6. Bilan de la concertation concernant la section	31
7. Avis sur les modalités et le déroulement de la concertation	31
8. Conclusion et suites données à la concertation	32
8.1. Les principales conclusions	32
8.2. Les conclusions spécifiques à la section entre Port-Saint-Père et « Le Pont Béranger »	34

CONCERTATION NANTES-PORNIC 2022 / BILAN

8.3.	Les conclusions spécifiques au doublement de la déviation de Chaumes-en-Retz	35
8.4.	Les orientations retenues par le Département à l'issue de la concertation.....	35
8.4.1	Les orientations pour la section entre Port-Saint-Père et « Le Pont Béranger »..	35
8.4.2	Les orientations pour le doublement de la déviation de Chaumes-en-Retz.....	36
8.4.3	Les autres orientations pour le tracé global.....	37
8.4.4	Les autres orientations pour la poursuite de la concertation	37
9.	Annexes	37

1. Contexte de la concertation continue

Cette concertation continue s'inscrit dans la continuité de la concertation préalable de 2020 organisée par le Département, concernant le projet de mise à 2x2 voies de l'axe Nantes - Pornic. Cette première phase de concertation, qui a eu lieu entre le 21 septembre et le 4 novembre 2020, a été l'occasion de présenter les enjeux, les caractéristiques et les modalités de réalisation des aménagements envisagés sur l'axe Nantes - Pornic. Les solutions d'aménagement n'ayant pas encore été arrêtées, il a été décidé de poursuivre les réflexions et d'engager de nouvelles phases de concertation publique avant le lancement des procédures administratives réglementaires, et notamment des enquêtes publiques. L'objectif étant que chacun puisse s'exprimer sur le projet.

C'est dans ce cadre que s'est tenue une nouvelle concertation publique, du 28 mars au 8 mai 2022. Cette dernière 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.

Pour la section entre Port-Saint-Père et « Le Pont Béranger », il a été décidé de poursuivre les réflexions dans l'objectif d'un aménagement à 2x2 voies et suivant deux options de tracé à approfondir : la reprise de la variante de référence en déviation ainsi qu'un tracé en aménagement sur place au plus près de la route actuelle.

Pour la section de la déviation de Chaumes-en-Retz, il a été décidé de poursuivre les réflexions dans l'objectif d'un doublement de la déviation à 2x2 voies en approfondissant les conditions d'aménagement des extrémités de la déviation.

Cette concertation a été organisée sous le regard des garants, désignés en 2021 par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) pour veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de la dernière enquête publique du projet.

2. Bilan du dispositif d'information

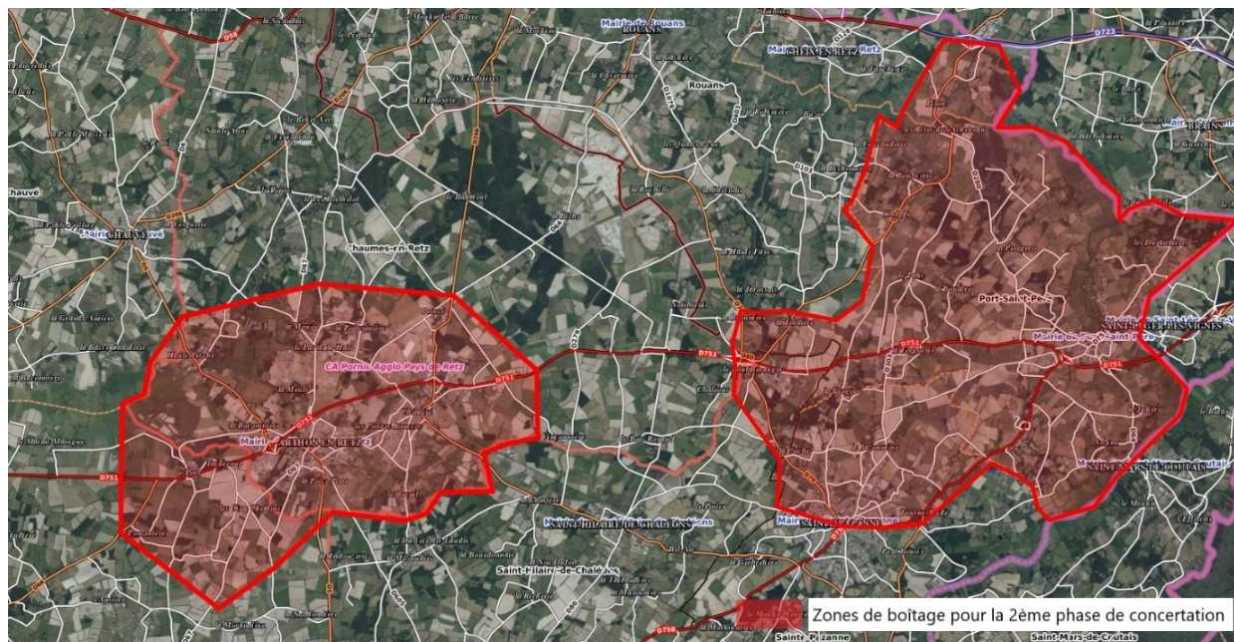
Un dispositif d'information dédié à la concertation a été mis en place dès le 18 mars 2022 avec l'objectif d'informer et d'inciter les citoyens à participer via les différents outils proposés (plateforme, réunions publiques, ateliers, registres, permanences). Ce dernier s'adressait à tous les habitants 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, Chaumes-en-Retz, ...).

2.1. Périmètre de diffusion de l'information

Un périmètre de distribution des flyers a été défini par le Département afin d'informer les citoyens directement concernés par les sections entre Port-Saint-Père et « Le Pont Béranger » et le doublement de Chaumes-en-Retz.

CONCERTATION NANTES-PORNIC 2022 / BILAN

D'autres dispositifs d'information ont été mis en place sur le territoire, afin d'informer plus largement les citoyens susceptibles d'être intéressés par le projet.



Zones de boitage pour la 2ème phase de concertation

2.2. Les outils d'information et de contribution mis en place

L'information

- **Flyers** : une distribution de flyers a été effectuée dans environ 5 600 foyers.

ROUTE NANTES PORNIC
CONCERTATION PUBLIQUE
DU 29 MARS AU 8 MAI 2022
participer.loire-atlantique.fr

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

UNE INITIATIVE DU DÉPARTEMENT Loire Atlantique

Comment participer ?

- En donnant son avis et en réagissant aux propositions sur :**
 - la plateforme en ligne participer.loire-atlantique.fr/nantes-pornic
 - les registres dans les mairies de Port-Saint-Père, Saint-Pierre-Roux, Saint-Hilaire-de-Chalons, Chaumes-en-Retz, et Pornic.
- Lors des 2 réunions publiques :**
 - Aménagement entre Port-Saint-Père et « Le Pont Béranger » : Lundi 28 mars à 19h - Salle de la Colombe, 27 rue de Pornic à Port-Saint-Père.
 - Déviaton de Chaumes-en-Retz : Jeudi 31 mars à 19h - Salle Ellipse, 6 impasse du Travail à Chaumes-en-Retz (Chéméré).

Comment s'informer ?

- Sur participer.loire-atlantique.fr/nantes-pornic avec les espaces dédiés dans les mairies de Port-Saint-Père, Saint-Pierre-Roux, Saint-Hilaire-de-Chalons, Chaumes-en-Retz et Pornic.
- sur 02 40 99 11 90.

- Lors des ateliers thématiques (sur inscription) :**
 - Sur le secteur - Port-Saint-Père / Le Pont Béranger :
 - Mardi 5 avril à 18h - Qualité conditions de circulation et de desserte locale ? - Salle de la Colombe à Port-Saint-Père.
 - Mardi 12 avril à 19h - Comment concilier compensation écologique et préservation des espaces agricoles ? - Salle de la Colombe à Port-Saint-Père.
 - Sur le secteur - déviaton de Chaumes-en-Retz :
 - Judi 7 avril à 18h - Qualité conditions de circulation et de desserte locale ? - Salle Ellipse de Chéméré (Chaumes-en-Retz).
 - Mercredi 13 avril à 19h - Comment concilier compensation écologique et préservation des espaces agricoles ? - Salle Ellipse de Chéméré (Chaumes-en-Retz).
- Lors des permanences dans les mairies (sur inscription) :**
 - Sur le secteur - Port-Saint-Père / Le Pont Béranger :
 - Vendredi 15 avril, Mercredi 20 avril, Vendredi 22 avril, Mercredi 4 mai, de 14h à 18h30, à la mairie de Port-Saint-Père.
 - Sur le secteur - déviaton de Chaumes-en-Retz :
 - Mercredi 13 avril, Vendredi 22 avril, Mercredi 27 avril, Vendredi 6 mai, de 14h à 18h30 à la mairie annexe de Chéméré (Chaumes-en-Retz).

Registrez les réunions publiques en direct depuis chez vous et retrouvez la vidéo de la réunion sur : participer.loire-atlantique.fr/nantes-pornic

Inscription préalable obligatoire pour les ateliers thématiques et permanences en mairies :

- sur participer.loire-atlantique.fr/nantes-pornic, rubrique rencontre
- ou par téléphone au 02 40 99 10 00

Application des mesures sanitaires en vigueur.

- **Presse** : des communiqués ont été publiés dans l'info locale afin d'annoncer les réunions publiques (Courrier du Pays de Retz, Ouest France et Presse Océan).

CONCERTATION NANTES-PORNIC 2022 / BILAN

Accueil / Pays de la Loire / Port-Saint-Père

Circulation : la nouvelle étape de concertation publique démarre pour la route Nantes-Pornic

Deux réunions publiques sont programmées. La première le lundi 28 mars à Port-Saint-Père. La seconde le jeudi 31 mars à Chaumes-en-Retz.

Presse Océan
NICOLAS AUFALVRE
Publié le 22/03/2022 à 16H00

Abonnez-vous

ÉCOUTER

LIRE PLUS TARD

NEWSLETTER NANTES



La concertation se poursuit autour du projet de réaménagement de la Route Nantes-Pornic. PHOTO ARCHIVES PO

Le Département poursuit la concertation autour du réaménagement de la RD751, appelée aussi Nantes-Pornic. Le lundi 28 mars, il organise une réunion publique à partir de 19, salle Colombe à Port-Saint-Père. Michel Ménard, le président du Département sera présent pour écouter les avis et les propositions des habitants au sujet des aménagements à venir sur l'itinéraire Port-Saint-Père-Le Pont-Béranger. À l'occasion de la première phase de concertation, deux tracés restent à l'étude : le premier propose un contournement par le sud, le second, un réaménagement au plus près de la route actuelle.

Accueil / Pays de la Loire / Pornic

En ce moment Covid-19 Guerre en Ukraine Présidentielle Le Lab Présidentielle Les 20 ans de la Cité de la Mé

Axe Nantes-Pornic : une deuxième concertation lancée

Réunions publiques, ateliers participatifs... La concertation publique sur le réaménagement de la route départementale 751, l'axe routier Nantes-Pornic, reprend dès ce lundi 28 mars. Jusqu'au 8 mai.

Ouest-France
Florence LAMBERT
Publié le 25/03/2022 à 15h29

Abonnez-vous

ÉCOUTER

LIRE PLUS TARD

NEWSLETTER NANTES



Vue aérienne de Chaumes-en-Retz, commune concernée par le réaménagement de l'axe routier Nantes-Pornic. DR

Articles des 22 et 25 mars 2022.

le Courrier du Pays de Retz

Actu > Pays de la Loire > Loire-Atlantique > Pornic

Doublement de la route Nantes - Pornic : une nouvelle concertation publique sur le projet

Une nouvelle concertation publique est organisée autour du projet de doublement de la route sur deux sections.



La déviation de Chaumes-en-Retz est concernée par le projet de doublement de la Nantes-Pornic. ©Hervé PINSON

Par Hervé Pinson
Publié le 18 Mar 22 à 12:11

Article du 18 mars 2022.

- **Digital** : une campagne SMS a été effectuée auprès des abonnés Orange et SFR. Au total, environ 5 600 SMS ont été envoyés le 28 mars.

UNE INITIATIVE DU DÉPARTEMENT



CONCERTATION NANTES-PORNIC 2022 / BILAN

- **Réseaux sociaux** : plusieurs post d'information ont été réalisés sur le compte Twitter du Département.



- **Magazine Loire-Atlantique** : le magazine départemental a publié une brève « Près de chez vous » dédiée à la concertation. Au total, 700 000 exemplaires ont été imprimés.

DÉPLACEMENTS

La concertation continue sur l'axe Nantes-Pornic

Une nouvelle phase de concertation sur l'axe Nantes-Pornic est en cours, jusqu'au 8 mai. Elle concerne les sections Port-Saint-Père Le Pont Béranger et le doublement de la déviation de Chaumes-en-Retz. Venez apporter vos contributions et vous informer sur les projets sur participer.loire-atlantique.fr/nantes-pornic

14 LOIRE-ATLANTIQUE LE MAGAZINE DU DÉPARTEMENT | # 174

Magazine avril /mai 2022, numéro 174.

UNE INITIATIVE DU DÉPARTEMENT



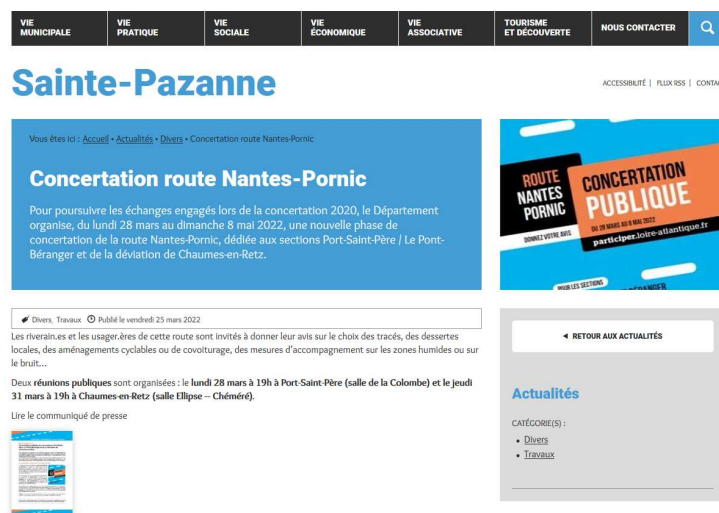
CONCERTATION NANTES-PORNIC 2022 / BILAN

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



Publication du 21 mars 2022.

- **Affichage public** : une campagne d'affichage sur les abribus et commerces des communes concernées a été effectuée.
- **Kit de communication pour les communes** : un communiqué a été envoyé aux mairies pour une diffusion dans les bulletins municipaux, les newsletters, ou les sites internet des communes.



Publication sur le site de la commune de Sainte-Pazanne, 25 mars 2022.

UNE INITIATIVE DU DÉPARTEMENT



CONCERTATION NANTES-PORNIC 2022 / BILAN



Route Nantes-Pornic Concertation publique 2022

COMMUNIQUE DU DEPARTEMENT DU 18 MARS 2022

Route Nantes-Pornic.
Concertation publique sur les secteurs Port-Saint-Père / Le Pont Béranger et de la déviation de Chaumes-en-Retz.

Pour poursuivre le dialogue et les échanges engagés en 2020, le Département de Loire-Atlantique organise, du lundi 28 mars au dimanche 8 mai, une nouvelle étape de concertation publique dédiée aux secteurs Port-Saint-Père / Le Pont Béranger et de la déviation de Chaumes-en-Retz. Les riverain.es et les usager.es de cette route sont invités à donner leur avis sur le choix des tracés, des dessertes locales, des aménagements cyclables ou de covoiturage, des mesures d'accompagnement sur les zones humides ou sur le bruit...

La concertation autour de l'axe Nantes-Pornic

Le Département de Loire-Atlantique aménage, entretient et sécurise un réseau de 4 300 km de routes départementales. Parmi les routes gérées par le Département, la RD 751 entre Bouaye et Pornic constitue un axe majeur pour le développement du sud-ouest de la Loire-Atlantique. Elle alterne aujourd'hui des sections à 2 voies et à 2x2 voies.

Afin de recueillir les avis et propositions des habitant.es et usager.es, le Département a mené, du 21 septembre au 4 novembre 2020, une concertation préalable sur l'opportunité d'aménagement à 2x2 voies de l'itinéraire. 487 contributions et questions ont notamment été enregistrées à cette occasion sur la plateforme de concertation dédiée.

Conformément aux engagements pris lors de la concertation préalable, le Département propose aujourd'hui une nouvelle phase de concertation qui porte sur les deux opérations du projet les plus avancées en termes d'études : la section Port-Saint-Père / Le Pont Béranger et la déviation de Chaumes-en-Retz. Cette concertation est ouverte du lundi 28 mars au dimanche 8 mai 2022.

À noter : Il est toujours possible de déposer un avis ou une proposition sur l'ensemble du projet sur participer.loire-atlantique.fr/nantes-pornic (rubrique concertation continue).

Afin de veiller au droit d'information des citoyen.nes et au recueil de l'ensemble des avis, la concertation est encadrée par 2 garants de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

Les sections soumises à la concertation en 2022
Port-Saint-Père / Le Pont Béranger

Suite à la présentation de 3 variantes d'aménagements lors de la concertation de 2020, il a été décidé de poursuivre les études sur 2 tracés : la variante de référence, contournant Belle-Vue par le sud, ainsi qu'un tracé en aménagement sur place au plus près de la route actuelle.

Publication sur le site de la commune de Port-Saint-Père, 28 mars 2022.

La participation :

- La plateforme participer.loire-atlantique.fr ;
- Les 2 réunions publiques ;
- Les 4 ateliers ;
- Les 8 permanences ;
- Les registres papiers.

3. Bilan de la participation du public aux différentes rencontres

3.1. Bilan des rencontres

Les réunions publiques :

Au total, deux réunions publiques ont été organisées dans le cadre de la concertation continue de 2022.

Réunion portant sur la section entre Port-Saint-Père et « Le Pont-Béranger »

La première réunion a eu lieu à Port-Saint-Père le lundi 28 mars à 19h et a rassemblé environ 100 personnes. Les intervenants présents lors de cette réunion étaient : M. Léauté, maire de Port-Saint-Père, M. Ménard, président du Département, M. Hervochon, vice-président mobilités du Département, M. Renou, sous-directeur des études du Département, M. David,

chef du service études et concertation du Département, M. Quentin et M. Renou, garants de la concertation nommés par la CNDP, et Mme Brossaud, chargée de projets à la Direction vie citoyenne.

Lors de cette rencontre, le Département a pu rappeler la concertation menée en 2020, ses enseignements et les suites données, les actions entreprises en 2021 sur le projet (temps de rencontres avec les riverains-es, études techniques, études de flux, ...). Le périmètre de la concertation de 2022 a été présenté, ainsi que les sujets qui y ont été soumis. Les enjeux en matière de déplacements sur et autour de la RD 751 ont également été rappelés, ainsi que les aménagements de sécurité déjà réalisés par le Département.

Puis, les aménagements proposés sur la section entre Port-Saint-Père et « Le Pont Béranger » ont été exposés (présentation de la variante historique et des variantes 2A, 2B et 2C), ainsi que les enjeux (qualité de vie, environnement, bruit, ...).

Enfin, un temps d'échange a été réalisé, afin que les participants présents sur place, ainsi que ceux présents en direct en ligne, puissent poser leurs questions. Ces questions portaient sur plusieurs thématiques : les variantes d'aménagement et leurs déclinaisons (1 question), les enjeux environnementaux et climatiques (4 questions), les enjeux acoustiques (1 question), les enjeux fonciers (2 questions, 1 remarque), intermodalité et complémentarité des modes (4 questions), thématiques autres (3 questions) *.

*Retrouvez toutes les questions, remarques et réponses du Département sur le compte-rendu de la réunion [compte rendu de la réunion du 28 mars 2022](#) disponible en ligne.

Afin de clore la rencontre, le Département a rappelé les modalités de participation à la concertation, à travers les différents rendez-vous ou outils mis en place.

Réunion portant sur le doublement de la déviation de Chaumes-en-Retz

La seconde réunion a eu lieu à Chaumes-en-Retz le jeudi 31 mars à 19h et a rassemblé environ 70 personnes.

Les intervenants présents lors de cette réunion étaient : M. Drouet, maire de Chaumes-en-Retz, M. Hervochon, vice-président mobilités du Département, M. Renou, sous-directeur des études du Département, M. La Néelle, chef du service études techniques opérationnelles du Département, M. Quentin et M. Renou, garants de la concertation nommés par la CNDP, et Mme Brossaud, chargée de projets à la Direction vie citoyenne.

Lors de cette rencontre, le Département a pu rappeler la concertation menée en 2020, ses enseignements et les suites données, les actions entreprises en 2021 sur le projet (temps de rencontres avec les riverains, études techniques, études de flux, ...). Le périmètre de la concertation de 2022 a été présenté, ainsi que les sujets qui y ont été soumis. Les enjeux en matière de déplacements sur et autour de la RD 751 ont également été rappelés, ainsi que les aménagements de sécurité déjà réalisés par le Département.

Puis, les aménagements proposés pour le doublement de la déviation de Chaumes-en-Retz ont été exposés (aménagement aux « Épinards », options envisagées à « Taillecou »), ainsi que les enjeux (Environnement, zones humides, ...).

Enfin, un temps d'échange a été réalisé, afin que les participants présents sur place, ainsi que ceux présents en direct en ligne, puissent poser leurs questions. Ces questions portaient sur plusieurs thématiques : l'opportunité d'aménagement et la concertation (5 questions), les aménagements et options envisagées (3 questions), les enjeux environnementaux et climatiques (2 questions), les enjeux acoustiques (3 questions), autres thématiques (5 questions) *.

*Retrouvez toutes les questions, remarques et réponses du Département sur [le compte-rendu de la réunion du 31 mars](#) disponible en ligne.

À la clôture de la rencontre, le Département a rappelé les modalités de participation à la concertation, à travers les différents rendez-vous ou outils mis en place.

Les ateliers :

Au total, 4 ateliers ont été réalisés dans le cadre de la concertation continue de 2022.

2 thématiques étaient abordées pour les 2 sections soumises à concertation « Quelles conditions de circulation et de desserte locales ? » et « Comment concilier compensation écologique et préservation des espaces agricoles ? ».

Concernant les ateliers de la section entre Port-Saint-Père et « Le Pont-Béranger »

Le premier atelier s'est déroulé le mardi 5 avril, et portait sur la thématique des dessertes locales. Ce dernier a rassemblé 20 participants.

Les intervenants présents lors de cette réunion étaient : M. Renou, sous-directeur des études du Département, M. David, chef du service études et concertation du Département, Mme Charrier, chargée d'opérations routières au Département, M. Quentin et M. Renou, garants de la concertation nommés par la CNDP, et Mme Brossaud, chargée de projets à la Direction vie citoyenne.

Au début de cet atelier, un rappel du projet, du cadre de la concertation ainsi qu'une présentation des enjeux de desserte locale ont été effectués.

Puis, un temps de contribution par sous-groupes a été organisé. Chaque groupe possédait plusieurs supports et cartes des variantes et était amené à réfléchir aux options d'aménagements proposées sur la section entre Port-Saint-Père et « Le Pont Béranger », ainsi qu'aux mobilités douces et partagées*.

*Retrouvez les productions des groupes ainsi que la synthèse des réflexions sur [le compte-rendu de l'atelier du 5 avril](#) disponible en ligne.

Le second atelier s'est déroulé le mardi 12 avril, et portait sur la thématique des zones humides. Ce dernier a rassemblé 18 participants.

Les intervenants présents lors de cette réunion étaient : M. Renou, sous-directeur des études du Département, M. David, chef du service études et concertation du Département, Mme Charrier, chargée d'opérations routières au Département, M. Buat et Mme Pied, du bureau d'études SCE Aménagement et environnement, M. Gayraud, de la Chambre d'Agriculture des Pays de la Loire, M. Quentin et M. Renou, garants de la concertation nommés par la CNDP, et Mme Brossaud, chargée de projets à la Direction vie citoyenne.

Au début de cet atelier, un contexte réglementaire et une définition scientifique et juridique de la démarche d'inventaire des zones humides ont été exposés.

Puis, une présentation de l'inventaire des zones humides de la RD 751 a été réalisée par les représentants du bureau d'étude SCE, ainsi qu'une présentation de la démarche de compensation.

Enfin, un temps de contribution par sous-groupes a été organisé. Chaque groupe possédait plusieurs supports de contributions et un plan des sites de compensation identifiés. Chaque groupe était amené à réfléchir aux critères à considérer pour identifier une zone de compensation et à mener une réflexion sur les différentes typologies de parcelles de compensation*.

*Retrouvez les productions des groupes ainsi que la synthèse des réflexions sur le compte-rendu de l'atelier, en ligne sur participer.loire-atlantique.fr.

Concernant les ateliers de la section de la déviation de Chaumes-en-Retz

Le premier atelier s'est déroulé le jeudi 7 avril, et portait sur la thématique des dessertes locales. Ce dernier a rassemblé 16 participants.

Les intervenants présents lors de cette réunion étaient : M. Renou, sous-directeur des études du Département, M. La Néelle, chef du service études techniques opérationnelles du Département, M. Détienne, chargé d'études routières au Département, M. Renou, garant de la concertation nommé par la CNDP.

Au début de cet atelier, un rappel du projet, du cadre de la concertation ainsi qu'une présentation des enjeux de desserte locale ont été effectués.

Puis, un temps de contribution par sous-groupes a été organisé. Chaque groupe possédait plusieurs supports et cartes des variantes et était amené à réfléchir aux options d'aménagements proposées sur la section du doublement de la déviation de Chaumes-en-Retz, ainsi qu'aux mobilités douces et partagées*.

*Retrouvez les productions des groupes ainsi que la synthèse des réflexions sur le compte-rendu de l'atelier, en ligne sur participer.loire-atlantique.fr.

Le second atelier s'est déroulé le mercredi 13 avril, et portait sur la thématique des zones humides. Ce dernier a rassemblé 7 participants.

Les intervenants présents lors de cette réunion étaient : M. Renou, sous-directeur des études du Département, M. La Néelle, chef du service études techniques opérationnelles du Département, M. Buat et Mme Pied, du bureau d'études SCE Aménagement et environnement, M. Gayraud, de la Chambre d'agriculture des Pays de la Loire, M. Quentin et M. Renou, garants de la concertation nommés par la CNDP.

Au début de cet atelier, un contexte réglementaire et une définition scientifique et juridique de la démarche d'inventaire des zones humides ont été exposés.

Puis, une présentation de l'inventaire des zones humides de la RD 751 a été réalisée par les représentants du bureau d'études SCE, ainsi qu'une présentation de la démarche de compensation.

Enfin, un temps de contribution par sous-groupes a été organisé. Chaque groupe possédait plusieurs supports de contributions et un plan des sites de compensation identifiés. Chaque groupe était amené à réfléchir aux critères à considérer pour identifier une zone de compensation et à mener une réflexion sur les différentes typologies de parcelles de compensation*.

*Retrouvez les productions des groupes ainsi que la synthèse des réflexions sur le compte-rendu de l'atelier, en ligne sur participer.loire-atlantique.fr.

Les permanences :

Au total, 8 permanences en mairie ont été organisées par le Département, dans le cadre de la concertation continue de 2022. 4 permanences portaient sur le secteur entre Port-Saint-Père et « Le Pont-Béranger », et les 4 autres portaient sur le secteur de la déviation de Chaumes-en-Retz.

Concernant les permanences de la section entre Port-Saint-Père et « Le Pont-Béranger » :

La permanence du vendredi 15 avril a permis d'échanger sur le projet avec 6 personnes.

La permanence du mercredi 20 avril a permis d'échanger sur le projet avec 6 personnes.

La permanence du vendredi 29 avril a permis d'échanger sur le projet avec 10 personnes.

La permanence du mercredi 4 mai a permis d'échanger sur le projet avec 11 personnes.

Concernant les permanences de la section de la déviation de Chaumes-en-Retz :

La permanence du mercredi 13 a permis d'échanger sur le projet avec 6 personnes.

La permanence du vendredi 22 avril a permis d'échanger sur le projet avec 4 personnes.

La permanence du mercredi 27 avril a permis d'échanger sur le projet avec 1 personne.

La permanence du vendredi 6 mai a permis d'échanger sur le projet avec 5 personnes.

3.2. *La participation via les outils de contribution*

Au total, 184 contributions ont été recueillies (plateforme et registres papiers).

Concernant les contributions pour la section entre Port-Saint-Père et « Le Pont-Béranger » :

119 contributions ont été recueillies sur la plateforme et 9 sur les registres papiers, soit un total de 128 contributions pour la section. Le Département a apporté des réponses aux expressions contenant des questions. Au total, 19 réponses ont été publiées*.

*Retrouvez [les questions posées sur la plateforme et les réponses du Département](#) disponibles en ligne sur <https://participer.loire-atlantique.fr>.

Concernant les contributions pour la section de la déviation de Chaumes-en-Retz :

53 contributions ont été recueillies sur la plateforme et 3 sur les registres papiers, soit un total de 56 contributions. Le Département a apporté des réponses aux expressions contenant des questions. Au total, 18 réponses ont été publiées*.

*Retrouvez [les questions posées sur la plateforme et les réponses du Département](#) disponibles en ligne sur <https://participer.loire-atlantique.fr>.

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

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

Les contributions individuelles déposées sur la plateforme en ligne et sur les registres papiers mis à disposition en mairie ou lors des réunions et ateliers ont été enregistrées au sein d'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 à fiabiliser le plus possible l'interprétation qui en a été faite. Cela a permis, en outre, d'identifier les questions posées afin qu'une réponse soit apportée par le Département.

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 :
 - o Avis sur le projet global ;
 - o Thématiques abordées dans l'argumentaire développé par le contributeur ;
 - o Propositions alternatives ou complémentaires suggérées.
- Sur chacune des deux sections soumises à concertation :
 - o Avis sur l'opportunité d'aménagement de la section ;
 - o Thématiques abordées dans l'argumentaire développé par le contributeur ;
 - o Avis sur les variantes présentées par le maître d'ouvrage ;
 - o Proposition de scénarios ou de variantes alternatives.
- L'approche thématique a pris en compte les différentes catégories suivantes :
 - o Cadre de vie (bruit, santé, pollution, ...) ;
 - o Desserte locale ;
 - o Déplacements et mobilités alternatives ;
 - o Environnement et/ou biodiversité ;
 - o Espaces et activités agricoles ;
 - o Modalités de concertation et suite de la concertation ;
 - o Options d'aménagement de la route départementale ;
 - o Sécurité ;
 - o Économie (tourisme, emplois ...) ;
 - o Plusieurs catégories / Autres.

5. La section entre Port-Saint-Père et « Le Pont Béranger »

5.1. Récapitulatif des rencontres et contributions recueillies pour la section

Au total, 128 contributions ont été recueillies concernant la section entre Port-Saint-Père et « Le Pont Béranger ».

Les principales thématiques qui ont été abordées sont :

Thématiques	Nombre d'expressions
Environnement, biodiversité	34
Autre/ Plusieurs catégories	19
Mobilités douces et partagées	18
Dessertes locales	18
Qualité de vie, bruit	17
Options d'aménagement	8
Modalités de concertation	6
Activités agricoles	4
Sécurité	3
Économie	1

1 réunion publique a été organisée à Port-Saint-Père le 28 mars concernant cette section. Cette dernière a rassemblé environ 100 participants.

2 ateliers thématiques ont été organisés :

- 1 portant sur « Quelles conditions de circulation et de desserte locales ? », comptabilisant 20 participants ;
- 1 portant sur « Comment concilier compensation écologique et préservation des espaces agricoles ? », comptabilisant 18 participants.

5.2. Les contributions portant sur l'opportunité d'aménager la section à 2x2 voies

Les expressions en faveur de l'aménagement à 2x2 voies

22 contributeurs sont favorables à une mise à 2x2 voies. 7 ne se prononcent pas pour une variante (8 se prononcent pour la variante de référence, 7 pour la variante 2).

Ils développent leurs arguments plutôt sur le choix de leur variante, plus rarement sur le principe général de mise à 2x2 voies.

Certains contributeurs attendent la 2x2 voies en soulignant que les accès à la RD 751 depuis les villages sont dangereux, 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 dans l'avenir. Certains considèrent que la desserte des zones rurales par la route et le rail pour l'accès aux services publics reste un enjeu d'actualité.

Plusieurs contributeurs confirment la pertinence du projet qui doit permettre de résorber les phénomènes de reports de trafics sur des voiries secondaires lors des périodes de forte fréquentation de la RD 751. La mise à 2x2 voies de la section doit permettre de sécuriser et de réduire les nuisances auxquelles sont exposés les villages traversés par ces voies.

Le projet doit également permettre de sécuriser les déplacements des exploitants agricoles qui doivent actuellement emprunter ou traverser l'axe Nantes – Pornic quotidiennement.

Les expressions contre l'aménagement à 2x2 voies

Les expressions contre l'aménagement ont été les plus nombreuses. Les principaux arguments avancés sont les enjeux climatiques, la protection de l'environnement et de la biodiversité, l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre et la préservation des espaces agricoles. Par rapport à ces préoccupations, le projet apparaîtrait à contre-courant et ne permet pas d'engager une transition vers un modèle différent.

Certains contributeurs estiment que le projet vise avant tout le confort des touristes au détriment du cadre de vie des habitants des communes traversées.

Un autre argument opposé au projet est de considérer que plus on augmente la capacité d'une route, plus le trafic augmente et que l'on risque de devoir à nouveau l'élargir à terme.

Plusieurs contributions ont souligné le fait que les aménagements déjà réalisés ou en cours du Département suffisaient à ralentir les voitures autour de Port-Saint-Père et Bouaye, et qu'il ne serait pas nécessaire de doubler les voies. Il a été proposé d'arrêter l'aménagement de l'axe après la mise à 2x2 voies de la déviation de Port-Saint-Père, en cours de travaux, ce qui devrait permettre de résoudre les problèmes de saturation de la voie qui se produisent au retour des plages depuis Pornic et Noirmoutier.

Les nuisances sonores ont également été évoquées à plusieurs reprises. Certains contributeurs s'inquiètent des conséquences que cela aurait sur leur santé, et s'interrogent sur les mesures que prendrait le Département pour les protéger du bruit.

D'autres contributions ont évoqué que la mise à 2x2 voies ne résoudrait pas la problématique de congestion du trafic, qui serait toujours présente aux entrées de Pornic et Nantes. Il a également été relevé que les embouteillages ne constituent pas un argument suffisant pour la mise à 2x2 voies, et que ces derniers pouvaient être supportés par les usagers. Par ailleurs, l'aménagement à 2x2 voies générerait en lui-même une augmentation du trafic plus importante que si l'on ne faisait rien. Il risquerait de générer plus de construction de logements et d'activités du fait de l'attractivité de l'axe.

La crainte de la vitesse élevée à 110 km/h a également été relevée, pour des questions de sécurité, notamment à l'entrée de Pornic au niveau de la voie ferrée et pour des questions de bruit.

La modification des dessertes locales qui accompagne le projet de mise à 2x2 voies et le fait de supprimer des accès directs à la RD 751 ont été ressentis comme un risque d'éloignement des villages et hameaux par rapport au bourg de Port-Saint-Père.

5.3. Les contributions sur les variantes proposées

Les expressions concernant la variante de référence

Favorables :

L'argument majeur des contributeurs 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, ce qui constituerait un frein à l'économie et la qualité de vie de la commune. Cela conduirait également à des nuisances sonores pour les habitants 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 contributeurs contestent la remise en cause du tracé prévu initialement, car la vie locale s'était organisée en fonction de cette variante annoncée. Le choix de la variante de référence permettrait par exemple à la commune de réaliser une zone d'activités dont le plan d'accès était calé sur ce tracé.

Un contributeur a également affirmé que la localisation de l'Espace Santé de Port-Saint-Père, ouvert en 2018 dans le quartier Bel-Air, avait été choisie en prenant en compte la variante de référence.

Selon un autre avis, les critères environnementaux, bien qu'importants, ne doivent pas primer sur les enjeux humains.

Défavorables :

Les contributions en défaveur de la variante de référence ont évoqué en premier lieu l'argument environnemental, du fait de l'importance des espaces naturels et agricoles impactés par cette dernière.

Une contribution a évoqué les dommages que cette variante causerait aux habitants du quartier de Belle-Vue, qui se trouvent actuellement à l'écart des nuisances sonores de la route.

Les expressions concernant la variante 2 (aménagement sur place)

Favorables :

Plusieurs expressions sont favorables à la variante 2, à la condition que les mesures d'insertion du projet dans l'environnement urbain soient traitées avec une grande attention :

- mesures de protection acoustique,
- qualité de la liaison entre le bourg et le quartier de Belle-Vue, qui accueille notamment le centre médical de la commune, afin de réduire la coupure urbaine.

Certains contributeurs ont considéré que la coupure urbaine existait déjà et était intégrée dans le cadre de vie de la commune. Aussi, il serait dommage d'en créer une nouvelle au sud de Belle-Vue.

Défavorables :

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

Les expressions concernant les déclinaisons de la variante 2

Plusieurs contributeurs ont indiqué leur préférence pour la variante 2B, du fait de l'intégration d'un demi-échangeur avec la RD 303 au niveau de « La Paternière ».

Pour certains, le demi-échangeur conviendrait, d'autres préféreraient un échangeur complet pour soulager la RD 79, partiellement interdite aux poids lourds, et éviterait le passage des poids lourds sur la rue des Ecaries, celle-ci devant à terme irriguer une ZAC de 400 logements.

5.4. Les contributions sur les différentes thématiques (dessertes locales, mobilités douces et partagées, ...)

La desserte de la CUMA de « La Lande »

L'atelier du 5 avril sur les dessertes a montré que le passage supérieur au niveau de la Lande serait globalement accepté. Une modification de son emplacement a cependant été suggérée par un contributeur.

La desserte de « La Frogerie »

L'utilité du passage supérieur au niveau de « La Frogerie » (option A) n'a été mise en avant par personne et n'est pas ressorti comme la solution à privilégier. Il ouvrirait un point de passage entre la RD 80 et la RD 303 pour accéder à Sainte-Pazanne qui fait double emploi avec le passage prévu dans le demi-échangeur de « La Paternière ». Il pourrait encourager un trafic plus important en traversée de « La Frogerie », ce qui n'est pas souhaitable.

L'option B qui crée une liaison entre le village de « La Frogerie » et le demi-échangeur de « La Paternière » présenterait l'inconvénient de ramener des flux qui n'existent pas actuellement en traversée de « La Piorgère » et « La Terguerie ». Certains s'y opposent et jugent ces traversées dangereuses (s'y côtoient des promeneurs, des joggeurs, des enfants ou des adultes à vélo, des cars de ramassage scolaire, des voitures, des engins agricoles) et proposent, soit que la piste cyclable entre « La Frogerie » et « Le Bois Guibert » soit transformée en voie classique, ce qui permettrait d'accéder rapidement à la RD 751 par l'échangeur du « Pont Béranger » (et de rejoindre Nantes ou Pornic), soit de créer un itinéraire parallèle à la 2x2 voies entre « La Frogerie » et le demi-échangeur prévu à « La Paternière », en évitant ainsi « La Piorgère ».

Il est souhaité que la route de « La Laurière », qui présente un tracé sinueux, soit conservée en l'état, car elle est fréquentée par des joggeurs et des cyclistes, ainsi que des engins agricoles et des cars scolaires.

La desserte de la ZA des Berthaudières

Plusieurs contributions, sur la plateforme ou en atelier, 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. Il n'est pas souhaité non plus que la rue des Ecaries soit utilisée, car elle ne serait pas compatible avec le projet de développement d'un parc de logements sur la ZAC des Ecaries.

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 contributeurs ont également demandé que le demi-échangeur (orienté vers Port-Saint-Père et Nantes) soit transformé en échangeur complet, avec des bretelles supplémentaires permettant des entrées/sorties directes vers Pornic. Cela permettrait de capter du trafic depuis les routes secondaires, par exemple la RD 80, et d'éviter des reports de flux sur la RD 79 ou le réseau communal.

D'autres pensent qu'un échangeur complet ramènerait trop de trafic sur la RD 303 et qu'il augmenterait inutilement le coût de l'échangeur.

Déplacements et mobilités alternatives

Cette thématique a suscité beaucoup d'expressions et de propositions, comme lors de la concertation initiale à l'automne 2020. Certains contributeurs regrettent que le projet soit focalisé sur l'infrastructure routière. L'insertion des liaisons douces et des parkings de covoiturage dans le projet ne paraît pas suffisante, une réflexion portant sur les différents modes, avec l'ensemble des maîtres d'ouvrage concernés, aurait permis une meilleure appréciation sur l'utilité du projet de mise à 2x2 voies.

Le développement du transport ferroviaire a souvent été mis en avant, même s'il relève de la compétence de la Région : préservation du réseau, association avec les autres modes de transport (covoiturage, vélo, cars), mutation du matériel roulant vers l'électrique ou l'hydrogène, ... Sans pouvoir complètement concurrencer la route, le développement du mode ferroviaire pourrait contribuer à réduire l'empreinte écologique des mobilités sur le Pays de Retz.

Plusieurs expressions ont demandé un développement plus important des réseaux de cars, pour mieux irriguer le Pays de Retz et mieux organiser les déplacements entre Nantes Métropole et le littoral (développement des aires de covoiturage ou parkings relais, bus Express, ...) ce qui permettrait d'abandonner l'aménagement de la route.

Le développement du télétravail et des déplacements à vélo sont apparus aussi comme des solutions plus en phase avec les enjeux environnementaux actuels. Pour le vélo, si le projet

prévoit un itinéraire continu entre Port-Saint-Père et Sainte-Pazanne, par le chemin de Bourgneuf, il laisserait encore beaucoup de dessertes à partager avec les autres modes.

Certaines expressions ont regretté que la voie ferrée entre Sainte-Pazanne et Paimboeuf soit transformée en liaison cyclable, ce qui paraît peu opportun à l'heure où le développement du transport collectif apparaît comme une alternative privilégiée au tout automobile.

La trop faible fréquence des trains sur la ligne Nantes-Pornic a souvent été présentée comme un frein à la fréquentation de ce mode de déplacement, ainsi que le coût du billet.

La configuration de la liaison douce entre le bourg de Port-Saint-Père et le quartier de « Belle-Vue » a été remise en cause par plusieurs personnes, du fait des passages prévus sous les bretelles et de son caractère sinueux lié à la nécessité de limiter les pentes du tracé. Il a souvent été demandé une passerelle indépendante plutôt qu'un passage sur l'ouvrage de l'échangeur. Une seconde passerelle entre la rue de Bel Air et la rue du Moulin a également été demandée, pour atténuer la coupure urbaine.

Les espaces agricoles et mesures de compensation

La poursuite de la mission de la Chambre d'agriculture 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. Il semble opportun d'élargir le périmètre de recherche au-delà de la seule commune de Port-Saint-Père.

Certains évoquent l'existence de terrains en friche qui pourraient être utilisés pour des échanges avec les exploitants.

Sur le sujet des compensations zones humides, lors de l'atelier du 5 avril, il s'est dégagé une unanimité des participants sur la nécessité d'élargir le périmètre de recherche de terrains de compensation (avec des propositions de sites à étudier) et sur le fait de limiter le recours aux terres cultivées et drainées.

Plusieurs contributeurs ont affirmé que les actions visant en premier lieu à acquérir des surfaces agricoles exploitées et à neutraliser les dispositifs de drainage ne seraient pas des moyens d'action à privilégier.

Il a été souligné que même si l'on compense les emprises du projet sur les zones humides à 200 %, cela pourrait ne pas suffire, car il faudrait retrouver des fonctionnalités équivalentes, et notamment en termes de biodiversité.

L'engagement du Département à respecter le « zéro artificialisation nette » a été apprécié, mais certains regrettent qu'il se limite pour ce projet à 50 % de l'emprise artificialisée. Ils suggèrent également de compenser à l'échelle du département et pas uniquement sur la commune de Port-Saint-Père.

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.

Les protections acoustiques

Sur la plateforme, mais aussi lors de la réunion publique et des permanences, des questions ont été posées sur les mesures de protection phonique qui allaient être mises en place. Les études de bruit réalisées ne sont pas toujours comprises par les citoyens, et parfois remises en question (horaires de mesures, fait que les trafics de pointe ne soient pas pris en compte, ...).

La réalisation de protections acoustiques efficaces a été demandée, quelle que soit la variante choisie. Il est souvent demandé de rehausser les protections prévues. En même temps, au niveau de Port-Saint-Père, certains déplorent l'impact visuel des protections acoustiques projetées et préféreraient que la route ne soit pas modifiée.

Les demandes de protection concernent les villages et hameaux proches de la 2x2 voies, ainsi que la traversée de Port-Saint-Père.

Certains contributeurs proposent aussi des mesures complémentaires :

- une limitation de la vitesse à 90 km/h, voire 70 km/h ;
- le choix d'un revêtement phonique,
- l'aménagement du tracé en tranchée, pour limiter la propagation sonore.

Le réchauffement climatique

Le réchauffement climatique et la transition énergétique sont apparus comme une préoccupation importante. Il est notamment fait référence au rapport récent du GIEC et à l'augmentation du prix des carburants.

Dès lors, la mise à 2x2 voies n'apparaît pas opportune, car elle engendrerait une augmentation de la vitesse et des trafics qui contribuerait largement à l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre. Seuls les scénarios en bidirectionnelle et le développement de modes de déplacements alternatifs apparaissent pouvoir contribuer à la stratégie bas carbone.

L'étude menée par le CEREMA sur le bilan carbone et la modélisation de trafic a été remise en cause par plusieurs contributeurs, notamment sur le fait que cette dernière n'ait pas pris en compte le trafic induit par l'aménagement à 2x2 voies de la RD 751.

Pour certains, agir sur la demande de déplacement serait plus efficace pour obtenir des résultats en matière de décarbonation : mutualisation des déplacements (covoiturage, organisation des livraisons, ...), développement du télétravail, ... Développer des modes alternatifs et notamment l'offre de transports collectifs pour les longues distances, à des coûts plus acceptables, serait également un moyen plus adapté de répondre aux besoins de déplacements.

Le choix d'une vitesse à 110 km/h apparaît discutable pour plusieurs contributeurs, ainsi que l'argument du gain de temps de parcours. Les scénarios de mutation du parc automobile vers un parc bas carbone sont contestés par certains contributeurs, aussi le bilan d'émission des

gaz à effet de serre pourrait être plus défavorable que celui résultant des études du Département.

L'environnement et / ou la biodiversité

Le sujet de la préservation de la biodiversité a également suscité beaucoup d'expressions. Les corridors de déplacement des espèces ont été évoqués, ainsi que la nécessité de réaliser des passages à faune. Une contribution a indiqué que la destruction de haies engendrée par la mise à 2x2 voies, outre le fait qu'elle contribuerait à faire disparaître des habitats naturels pour les espèces, serait contraire à la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre.

Des précisions concernant les modalités de mise en œuvre des mesures compensatoires ont été demandées (avec des associations ou non) et la mise en place de bilans dans la durée a également été sollicitée.

Sécurité

Lorsque la sécurité est abordée, 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 contributeurs avoir apaisé la circulation.

Plusieurs contributeurs estiment que la poursuite de la sécurisation de la RD 751 suffirait plutôt que sa mise à 2x2 voies.

Les aménagements projetés pour la 2x2 voies (dispositifs favorisant les modes actifs, franchissements et les liaisons douces ou agricoles, restauration des continuités écologiques des milieux naturels) pourraient être réalisés à moindre coût sans la création de la 2x2 voies.

5.5. Les propositions d'alternatives suggérées

- conserver l'actuelle route à 2 voies et poursuivre les aménagements de sécurité ;
- développer les modes de transport alternatifs à la voiture et à l'autosolisme : bus, train, covoiturage ;
- privilégier une vitesse du trafic plus faible que 110 km/h ;
- conserver la route actuelle à 2 voies pour desservir le sens Nantes-Pornic et reprendre le tracé de la variante de référence pour desservir le sens Pornic-Nantes ;
- réaliser un giratoire dénivelé (comme en Vendée, près de Challans) plutôt qu'un échangeur avec plusieurs giratoires ;
- séparer les flux au niveau de Port-Saint-Père entre les allers/retours Nantes-Pornic et les allers/retours Nantes-Noirmoutier ;
- enterrer la 2x2 voies ;
- modifier l'emplacement du giratoire nord ;
- des décalages de tracés sont également proposés à différents endroits ;
- améliorer la liaison douce entre Port-Saint-Père et « Belle Vue ».

5.6. Bilan de la concertation concernant la section

Dans la perspective où la mise à 2x2 voies serait confirmée, de nombreux échanges ont **donné des pistes d'amélioration des variantes qui pourront être étudiées** :

- supprimer le passage supérieur au niveau de « La Frogerie » ;
- transformer la piste cyclable prévue entre « La Frogerie » et « Le Bois Guibert » en voie de desserte classique ce qui permettrait de ramener les flux vers « Le Pont Béranger » ;
- réaliser une voie parallèle entre « La Frogerie » et l'échangeur de « La Paternière » ;
- privilégier un échangeur au niveau de « La Paternière » (demi-échangeur ou échangeur complet à définir) ;
- réaliser un ouvrage de franchissement au niveau de « La Lande » et le cas échéant revoir son implantation ;
- améliorer le tracé de la liaison douce entre le bourg de Port-Saint-Père et le quartier de Belle-Vue ;
- étudier une passerelle entre la rue de Bel Air et la rue du Moulin.

La concertation de 2022 ne permet pas de dégager une préférence qui serait collectivement partagée pour l'une ou l'autre variante.

Pour la recherche de compensations zones humides et agricoles, le Département a élargi le périmètre de recherche au-delà de la commune de Port-Saint-Père.

6. La section du doublement de la déviation de Chaumes-en-Retz

6.1. Récapitulatif des rencontres et contributions recueillies pour la section

Au total, 56 contributions ont été recueillies concernant l'aménagement de la déviation de Chaumes-en-Retz.

Les principales thématiques qui ont été abordées concernent le bruit, l'environnement en général et la biodiversité en particulier, les espaces et activités agricoles, la qualité de vie, la desserte locale et les zones humides.

Thématiques	Nombre d'expressions
Environnement, biodiversité	22
Mobilités alternatives	9
Cadre de vie, bruit	8
Autre / plusieurs catégories	7
Options d'aménagement	6
Dessertes locales	2
Modalités concertation et suites	1
Sécurité	1
Activités agricoles	0
Économie	0

Une réunion publique a été organisée à Chaumes-en-Retz concernant cette section. Cette dernière a rassemblé environ 70 participants.

Deux ateliers thématiques ont été organisés :

- le premier portait sur la thématique « Quelles conditions de circulation et de desserte locales ? ». Il a rassemblé 16 participants ;
- le second concernait la thématique « Comment concilier compensation écologique et préservation des espaces agricoles ? ». 7 personnes y ont participé.

6.2. *Les contributions portant sur l'opportunité d'aménager la section à 2x2 voies*

Les expressions en faveur de l'aménagement à 2x2 voies

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. En revanche, il est possible de considérer que ceux qui se sont prononcés en faveur d'une option d'aménagement sont susceptibles d'être favorables au projet.

Les expressions contre l'aménagement à 2x2 voies

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.

6.3. *Les contributions sur les options d'aménagement proposées*

L'aménagement proposé aux « Épinards »

Les citoyens qui se sont exprimés ont fait part de leurs inquiétudes sur le risque d'augmentation du trafic au regard de cet aménagement, et notamment des poids lourds, dans le bourg ainsi que sur la route du « Clos Gris ». Ils ont proposé de modifier le carrefour entre la route du « Clos Gris » et la rue de Nantes pour l'adapter aux évolutions de trafic.

Plusieurs personnes ont également attiré l'attention du Département sur la visibilité réduite sur le passage supérieur de « La Métairie Neuve », ainsi que sur la géométrie du carrefour entre la route de « La Métairie Neuve » et la route du « Clos Gris » qui est difficile à négocier pour les engins articulés.

Des difficultés de desserte des « Épinards » et des « Grands Houx », ainsi que de la CUMA ont également été soulevées. Des propositions ont été soumises en ce sens, comme un tourne-à-droite vers Nantes depuis « Les Grands Houx » ou « Les Épinards » ou encore une sortie de RD 751 vers « Les Épinards ».

Les aménagements envisagés à « Taillecou »

Option 1 : les expressions défavorables à cette option ont été les plus nombreuses. Les contributions ont notamment identifié un risque d'augmentation du trafic dans la zone du « Butai », qui serait peu adaptée aux poids lourds et engins agricoles. La crainte que les automobilistes traversent le bourg pour éviter les bouchons le week-end a également été soulevée.

Le recalibrage des chemins agricoles en voies communales ne convient pas à certains exploitants qui craignent que cet aménagement perturbe leur activité.

La desserte de la CUMA et de la route des Moutiers-en-Retz a également posé question. C'est pourquoi a été proposée la création d'une voie entre « Le Port » et le giratoire de La Bernerie-en-Retz au nord de la RD 751, ainsi que la création d'un giratoire pour la desserte agricole.

Certains contributeurs ont également affirmé que cette option supprimerait des espaces agricoles et artificialiserait davantage les sols, ce qui aurait un impact sur l'environnement et les exploitants agricoles.

La thématique de la sécurité a aussi été abordée, un contributeur affirme que les chemins actuels seraient empruntés par les habitants pour se promener à pied et à vélo.

Option 2 : les expressions recueillies ont principalement souligné le risque d'augmentation du trafic routier et sa dangerosité dans la zone du « Butai » qu'engendrerait cette option. La perte d'accès aux Moutiers-en-Retz et la nécessité pour les habitants de cette même commune de devoir passer par la zone du « Butai » ont également été soulevées.

Les contributeurs ont aussi indiqué que cette option serait destructrice 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. Dans le cas où cette fermeture serait faite, cette personne a proposé la déconstruction de la route existante ainsi que de la route actuelle entre la RD 67 et « Taillecou » afin de désartificialiser les sols.

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 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.

6.4. *Les contributions sur les différentes thématiques (bruit, dessertes locales, mobilités douces et partagées, ...)*

Le cadre de vie (bruit, santé, pollution, ...)

La qualité de vie et les enjeux acoustiques du projet ont suscité beaucoup de réactions et d'inquiétudes de la part des citoyens. Des craintes vis-à-vis de l'augmentation du trafic et de la pollution sonore et atmosphérique ont été exprimées.

Là aussi, des questions ont été posées, tant sur la plateforme que lors de la réunion publique et des permanences, sur les mesures de protection phonique qui allaient être mises en place. Les études de bruit réalisées ne sont pas toujours comprises par les citoyens, et parfois remises en question (horaires de mesures, ...).

L'environnement et la biodiversité

L'environnement et la biodiversité ont été au cœur des expressions concernant la section. En effet, un grand nombre de contributeurs se sont positionnés contre le projet, indiquant que celui-ci était en contradiction avec les enjeux climatiques. Sur un total de 56 contributions pour cette section, 22 concernaient la thématique de l'environnement.

Certains contributeurs ont aussi indiqué que l'étude du CEREMA concernant le bilan carbone ne prenait pas en compte le trafic induit, et que seuls les scénarios en 2x1 voie peuvent prétendre, dans certaines conditions, respecter la trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la SNBC (Stratégie nationale bas-carbone) et donc, être compatibles avec les Accords de Paris.

D'autre part, des citoyens ont indiqué que le projet se situait sur un des rares terrains calcaires du département, et que le territoire abritait une faune et une flore riche à préserver, d'où son classement en zone ZNIEFF de type 1. Une contribution a suggéré une sollicitation du CSRPN (Conseil scientifique régional du patrimoine naturel) concernant les espèces protégées, menacées ou déterminantes qui n'auraient pas été identifiées au sein de l'étude réalisée par le Département.

Une question concernant les engagements du Département en termes de compensation carbone a été posée.

Activités agricoles, zones humides et zones de compensation

La plupart des contributions 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'exploitants volontaires. 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.

La plupart des contributeurs ont privilégié les typologies n'impactant pas ou peu les terres en productions agricoles, donc les typologies 1, 2 et 3. Une majorité des personnes ont remarqué que les typologies 4 et 5 ont un impact très important sur la production agricole et ne souhaitent pas que ces typologies soient privilégiées dans le choix des zones de compensation.

Pour rappel, la typologie des zones de compensation est la suivante :

- Typologie 1 : ôter les peupliers, car ces arbres sont très gourmands en eau ;
- Typologie 2 : restaurer des bordures de cours d'eau remblayés ou déplacés ;
- Typologie 3 : restaurer les parcelles en déprise agricole ;
- Typologie 4 : intervention sur les fossés de drainage dans des systèmes de prairie temporaire ou de culture ;
- Typologie 5 : restaurer des cultures drainées (drains enterrés ou fossés).

Le Département a également pris note des éléments complémentaires suivants pour la déviation de Chaumes-en-Retz :

- modification de l'ouvrage reliant « La Métairie Neuve » aux « Grands Houx » ;
- les flux générés par les CUMA circuleraient par le carrefour des « Épinards » et du « Champ blanc » ;
- la voie entre « Le Bois Gendron » et « Les Épinards » ne permettrait pas le croisement de véhicules et serait actuellement limitée à 12 tonnes ;
- au niveau du carrefour entre la rue du Clos Gris et la rue de Rouans, les poids lourds venant de l'échangeur pour desservir les exploitations au sud-est seraient souvent contraints de passer par le parking ;
- propositions d'aménagement d'une voie agricole spécifique au nord et en parallèle de la RD 751, entre « Les Épinards » et « Le Champ blanc ».

Concernant le secteur de « Taillecou » :

- L'option 1 ne présenterait aucun intérêt agricole et apporterait plutôt des contraintes comme la consommation de terrains agricoles, le découpage d'îlots, le report de circulation VL... ;
- L'option 2 génèrerait également plus d'impacts que d'intérêts pour répondre aux problématiques des circulations agricoles ;
- L'option 3 serait le scénario à privilégier du point de vue agricole. Des propositions d'aménagements de l'itinéraire empruntant la voirie ont également été formulées afin de réduire les impacts sur les espaces agricoles, de permettre la restitution d'un axe de circulation locale et également l'accès à la CUMA située à « La Rabière ».

D'autres propositions ont été soumises au Département comme :

- Repenser globalement l'accès à la zone du « Butai » en intégrant des possibilités d'extensions futures et la liaison à l'échangeur actuel ;
- Étudier la faisabilité d'un passage agricole sous la RD 751 entre « Le Port » et « Taillecou » ;
- Réfléchir à la création d'une liaison au nord de la RD 751 entre les deux échangeurs.

Le Département a également été sollicité pour engager rapidement des échanges parcellaires amiables.

Sécurité

Plusieurs contributions ont souligné le fait que l'aménagement à 2x2 voies devrait prendre en compte la sécurité, notamment des enfants et des modes doux. Certains contributeurs 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 question des circulations de cars qui serait problématique pour assurer la sécurité des vélos et piétons dans le bourg.

Les mobilités douces et partagées

Cette thématique a été abordée par plusieurs contributeurs et un grand nombre de propositions ont été soumises au Département :

- développement de transports en commun sur le territoire, afin de desservir les villages et les gares ;
- 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 ;
- mise en place de transports en commun à haut niveau de service, afin d'amplifier les fréquences de passage, et de les renforcer le week-end ;
- zones multimodales : cette idée de zones multimodales est revenue à plusieurs reprises dans les contributions sur le sujet. Des arrêts de bus seraient implantés, non plus dans les bourgs mais en périphérie, au sein de zones multimodales proches des zones de covoiturage actuelles ;
- baisse des tarifs de bus et de trains, qui ne seraient pas attractifs aujourd'hui, notamment pour les familles ;
- augmenter la desserte ferroviaire entre Nantes et Pornic ;
- favoriser la pratique du covoiturage ;
- encourager des formations volontaires et gratuites à l'écoconduite ;

- identifier le parc de véhicules à rénover et 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 ;
- initier le concept de covoiturage culturel (la plateforme de billetterie devrait être reliée à un évènement de covoiturage) ;
- mise en place d'une signalisation voie verte entre le secteur d'Arthon-en-Retz et « La Vélodyssée », ainsi qu'une signalisation « danger cyclistes » pour les voitures au croisement de la RD 67.

6.5. *Les propositions d'alternatives suggérées*

Les options d'aménagement à « Taillecou »

Une proposition d'option 4 pour la desserte de « Taillecou » avec la création d'un rond-point sur « Taillecou », permettant de desservir le sud de la commune, a été formulée.

Pour la desserte de la CUMA et de la route des Moutiers-en-Retz, a été proposée la création d'une voie entre « Le Port » et le giratoire de la Bernerie-en-Retz au nord de la RD 751, ainsi que la création d'un giratoire pour la desserte agricole.

Pour les dessertes locales, depuis « Taillecou » « Le Port », un passage a été proposé par la route de « La Méchinière », puis de rejoindre l'échangeur. Pour les exploitants, il a été envisagé de passer par le giratoire du Port, par la RD 66, puis « La Pouzinière » pour rejoindre « Les Cinq Chemins » et la CUMA. En option, ajouter à cette dernière option une voie nord d'environ 300 mètres qui irait du village du « Port » vers le giratoire en parallèle de la RD 751, pour des raisons de sécurité.

La création de cette liaison entre le giratoire de la RD 66 et « Le Port » pour faciliter et sécuriser les accès « au Port » est apparue lors de plusieurs expressions.

L'aménagement aux « Épinards »

Les citoyens ont fait part de leurs inquiétudes sur le risque d'augmentation du trafic au regard de cet aménagement, et notamment des camions dans le bourg ainsi que sur la route du « Clos Gris ». Ils proposent de modifier le carrefour pour l'adapter aux évolutions de trafic.

Des difficultés de desserte des « Épinards » et des « Grands Houx », ainsi que de la CUMA ont également été soulevées. Des propositions ont été soumises en ce sens, comme des tourne-à-droite vers Nantes depuis « Les Grands Houx » ou « Les Épinards » ou encore une sortie de RD 751 vers « Les Épinards ».

6.6. Bilan de la concertation concernant la section

Concernant le projet dans sa globalité, les expressions défavorables à l'aménagement à 2x2 voies de l'axe Nantes-Pornic ont été les plus nombreuses. Elles sont le plus généralement argumentées. Les citoyens qui se sont exprimés alertent principalement le Département sur l'importance de préserver la biodiversité du territoire. Ils affirment également que le projet est contradictoire vis-à-vis des enjeux climatiques. Les expressions explicitement positionnées en faveur de l'aménagement affirment que celui-ci aurait dû être réalisé depuis longtemps, et qu'il est une évidence à la vue de l'évolution du trafic.

Pour ce qui est des options d'aménagement proposées à « Taillecou », aucune option ne se dégage, sauf la demande de création d'une liaison au nord de la RD 751 entre le giratoire de la RD 66 et « Le Port ». Les contributions soulignent l'importance d'éviter un report de trafic local ou de transit dans la zone du « Butai ».

L'aménagement proposé aux « Épinards » ne soulève pas d'opposition franche mais le Département devra examiner les principales difficultés évoquées. Il s'agit notamment de la giration des poids lourds sur le carrefour entre la rue de Nantes et la route du « Clos Gris », de la géométrie du passage supérieur de la route de « La Métairie Neuve » et enfin du carrefour avec la route du « Clos Gris ».

Il est également important de relever que les thématiques relatives à l'environnement, aux mobilités douces et partagées et à la qualité de vie ont suscité un grand nombre d'expressions et de propositions. En effet, sur 56 contributions, 22 concernaient l'environnement, 9 les mobilités alternatives, et 8 le cadre de vie.

Plusieurs des citoyens concernés par le projet se sont également interrogés sur les mesures de protections acoustiques. Certains ont également demandé certaines mesures pour leur habitation.

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

La concertation de 2022 s'est inscrite dans la proximité, le dispositif de publicité ayant été plus local qu'en 2020, notamment avec la distribution de dépliants dans les boîtes à lettres des habitants des communes proches de la RD 751.

Ce choix a été réalisé :

- d'une part, pour répondre à des observations sur les modalités de la concertation de 2020, au cours de laquelle de nombreuses personnes avaient regretté de ne pas avoir été informées plus directement ;
- d'autre part, pour échanger davantage sur les projets en eux-mêmes que sur l'ensemble de l'axe et pour inciter à formuler des contributions davantage axées sur les détails des projets.

Les contributions ont été largement moins nombreuses (128 pour la section Port-Saint-Père / « Le Pont Béranger », 56 pour la section de Chaumes-en-Retz, contre plus de 500 en 2020).

Pour autant, les avis recueillis, les ateliers et les permanences ont été constructifs du point de vue des services du Département qui ont obtenu de nombreuses contributions sur les détails des projets, sur les usages et sur le fonctionnement des sections si elles étaient mises à 2x2 voies (liaisons de desserte, points d'échange, ...).

Enfin, les questions posées lors de la concertation ont fait l'objet de réponses systématiques par le Département sur la plateforme. Celles-ci sont jointes en annexe de ce bilan.

8. Conclusion et suites données à la concertation

8.1. Les principales conclusions

La concertation publique portait, comme indiqué ci-avant, sur 2 des 4 opérations présentées en 2020 :

- ✓ la liaison entre Port-Saint-Père et « Le Pont Béranger » (2 variantes proposées) ;
- ✓ la déviation de Chaumes-en-Retz (doublement proposé avec des options d'aménagement aux extrémités).

La teneur des avis recueillis au cours des réunions publiques, des ateliers, des permanences publiques ou bien sur les registres et la plateforme de participation citoyenne est très variée. Il est constaté que tous les avis ont 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 mises 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 différents sur ce que le Département doit envisager.

En effet, pour certains, l'aménagement à 2x2 voies est annoncé depuis de nombreuses années et doit être réalisé.

Pour d'autres, les considérations actuelles relatives au changement climatique, à la préservation de la biodiversité et des terres agricoles, à la limitation de l'artificialisation et de l'étalement urbain, à la pollution et à la transition énergétique militent pour ne pas réaliser cet aménagement. Faute de quoi le Département devrait démontrer en quoi cet aménagement s'inscrit dans la transition écologique en termes d'évolution des modes de déplacement.

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 est constaté qu'un consensus global sera difficile à obtenir, et l'orientation que prendra in fine le Département ne satisfera pas obligatoirement toutes les personnes qui se sont exprimées.

La concertation a également permis de mettre en exergue, comme en 2020, 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 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. 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 renforcement de la périurbanisation, d'autre part.

De plus, les attentes essentielles d'une partie des riverains et des 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 leurs besoins de dessertes sécurisées 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 été évoquée pour les deux sections.

Le sujet des mobilités alternatives a également été abordé au cours de la concertation notamment pendant les ateliers. 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, de conforter l'usage des aires multimodales propices à la poursuite du développement combiné des alternatives à l'autosolisme (covoiturage, lignes régulières d'autocars, marche à pied, vélo) et enfin de favoriser les rabattements vers les gares. Le développement de la voie ferrée Nantes – Pornic a aussi à nouveau été évoqué comme une alternative à l'aménagement routier proposé. A cet égard, il a été rappelé que le Département n'est pas opposé à l'amélioration de l'offre au public sur cette ligne dont la gestion revient à la Région. Toutefois, 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 des habitants du Pays de Retz. Ainsi, ces réflexions ne doivent pas être opposées mais s'inscrire en complémentarité.

Au sujet de la compensation environnementale liée au projet, une grande partie des agriculteurs s'est montrée inquiète quant à l'impact à venir sur leurs cheminements professionnels, leur activité, leurs revenus et le foncier actuellement exploité. Ils sollicitent d'une manière générale un élargissement du périmètre de recherche des surfaces de compensation environnementale pour permettre une contribution plus collective à ces compensations.

8.2. *Les conclusions spécifiques à la section entre Port-Saint-Père et « Le Pont Béranger »*

Sur cette section, la variante 2 (aménagement sur place) suscite des questions de préservation du cadre vie des habitants et de maintien de la cohérence du tissu urbain du bourg.

Sur le premier aspect, outre l'acquisition des habitations les plus proches de la future 2x2 voies, le projet devra intégrer un linéaire de protections phoniques qui soit approprié à la meilleure préservation du cadre de vie.

Concernant la cohérence du tissu urbain, il convient de signaler que la route actuelle constitue déjà une coupure physique. Toutefois, le projet ne doit pas accentuer cette coupure mais au contraire veiller à apporter une amélioration dans la mesure du possible.

C'est un point important pour la commune qui souhaite un renforcement des liaisons douces entre le centre-ville et les quartiers de Belle-Vue et Bel Air. Elle suggère notamment la mise en place d'une passerelle indépendante de l'échangeur. La faisabilité d'un tel ouvrage reste à établir, aussi, le Département examinera les possibilités d'amélioration du dispositif proposé.

Le maintien à 2 voies de la RD 751 au droit du bourg de Port-Saint-Père pour limiter localement les impacts a été sollicité par plusieurs contributeurs. Un tel schéma d'aménagement serait néanmoins susceptible d'induire des problèmes de sécurité routière, de fluidité de la circulation en période de pointe et d'exploitation de la voie. De plus, les protections phoniques sur ce secteur ne seraient plus réglementairement nécessaires (maintien des riverains dans la situation actuelle). Au final, la commune de Port-Saint-Père a indiqué ne pas être opposée à la mise à 2x2 voies de la route sur ce secteur sous réserve que le projet réponde à 3 objectifs : « sécurité des usagers, sécurité et bien-être des habitants de Port-Saint-Père, intégration du projet dans le paysage local et agricole et dans le respect de l'environnement ».

Un autre point spécifique concerne la réalisation ou non d'un échangeur avec la RD 303 à « La Paternière » afin d'offrir une desserte directe de la zone d'activités des Berthaudières localisée au Nord du bourg de Sainte-Pazanne.

L'échangeur permet d'éviter que les flux de poids lourds desservant la zone ne soient amenés à traverser des zones urbaines et des villages, mais également d'assurer une desserte plus directe de l'ensemble des villages situés le long de la RD 751.

L'option de créer un demi-échangeur orienté vers Nantes (variante 2B de la concertation) avec une liaison locale reliant la RD 303 au « Pont-Béranger » aurait également permis d'assurer la desserte de la zone pour les flux routiers principaux. Cependant, l'expression locale en faveur d'un échangeur complet, jugé indispensable pour la desserte de la zone d'activités et la quiétude des hameaux alentours, est forte.

La proposition faite par certains contributeurs de ne pas réaliser d'aménagement global à 2x2 voies mais de poursuivre uniquement la sécurisation de l'axe (fermeture des carrefours sauf « La Paternière », création de voies cyclables, de desserte et d'un ouvrage à la CUMA) répondrait à certaines attentes locales.

Toutefois, un projet limité à la seule sécurisation de l'axe ne serait pas cohérent avec l'orientation actuelle des mobilités menée par le Département sur le Pays de Retz. L'itinéraire Nantes – Pornic est en effet structurant pour desservir tout autant Pornic que Paimboeuf, voire Saint-Brévin, et implique un aménagement à 2x2 voies de la section entre Port-Saint-Père et « Le Pont Béranger ».

8.3. Les conclusions spécifiques au doublement de la déviation de Chaumes-en-Retz

La proposition de doublement de la déviation de Chaumes-en-Retz a reçu un accueil mitigé de la part des élus et citoyens. Une grande majorité des contributions porte sur les effets du projet sur l'environnement et sur son inadéquation par rapport à la nécessité d'impulser des changements de comportement sur les modes de transport alternatifs à la voiture (atteinte des objectifs de la stratégie nationale bas carbone).

Plusieurs contributions ont également rappelé la présence d'une lentille calcicole (particularité géologique rare dans la région) qui abrite, sur la plateforme disponible pour aménager le doublement, une espèce protégée sensible (la laïche luisante).

Par ailleurs, les 2 carrefours d'extrémités de « Taillecou » et des « Epinards » sont reconnus comme dangereux. Cependant, si l'option d'aménagement du carrefour des « Épinards » semble partagée par le public, aucun consensus ne se dégage concernant l'aménagement au droit de « Taillecou ». Une liaison entre « Le Port » et le giratoire avec la RD 66 a également été suggérée par le public pour sécuriser l'ensemble du secteur.

Enfin, plusieurs contributions ont été émises pour l'aménagement d'une liaison routière depuis la RD 751 afin de desservir le futur collège. Cette demande ne peut pas être retenue car la réalisation de cette liaison n'est techniquement pas possible.

8.4. Les orientations retenues par le Département à l'issue de la concertation

Compte tenu des avis émis lors de cette seconde concertation, et dans une logique de cohérence globale et de prise en compte des points particuliers, les dispositions suivantes sont retenues.

8.4.1 Les orientations pour la section entre Port-Saint-Père et « Le Pont Béranger »

Le parti d'aménagement global est le suivant :

- ✓ mise à 2x2 voies de la section dans son ensemble, confirmant ainsi le rôle structurant de l'itinéraire Nantes – Pornic pour la desserte du Pays de Retz, notamment 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) ;

- ✓ aménagement sur place de la route actuelle (variante 2), limitant 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 axes d'améliorations prenant en compte les observations formulées lors de la concertation seront apportés à la variante 2 :

- la 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 » ;
- la réalisation du passage dénivelé au droit de « La Lande » (accès à la CUMA) ;
- la recherche de solutions permettant de limiter les emprises de l'échangeur de Port-Saint-Père sur le secteur du « Prieuré » ;
- l'amélioration, sous réserve de faisabilité, de la liaison douce entre le centre de Port-Saint-Père et le quartier de « Belle Vue » ;
- la prise en compte renforcée des enjeux de préservation du cadre de vie des riverains vis-à-vis des nuisances phoniques, notamment pour les habitations les plus proches de la route.

8.4.2 *Les orientations pour le doublement de la déviation de Chaumes-en-Retz*

Les orientations générales sont les suivantes :

- ✓ compte tenu des enjeux environnementaux (présence de flore protégée, classée vulnérable) et de l'avis exprimé par les élus locaux, 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 élus locaux.

Les orientations particulières pour les actions de sécurisation sont les suivantes :

- ✓ mise en place d'un séparateur central au droit des échangeurs ;
- ✓ traitement en priorité du carrefour des « Épinards » ;
- ✓ traitement dans un second temps du carrefour de « Taillecou ».

8.4.3 *Les autres orientations pour le tracé global*

Concernant le reste de l'itinéraire, et dans la continuité des conclusions de la précédente concertation, il est décidé de différer les études d'aménagement de la section entre « Le Pont Béranger » et Chaumes-en Retz.

Pour autant, des actions de sécurisations de l'itinéraire pourront être étudiées en tant que de besoin, en concertation avec le public et les élus locaux.

8.4.4 *Les autres orientations pour la poursuite de la concertation*

Il est proposé de prendre en compte les recommandations au maître d'ouvrage formulées par les garants de la concertation :

- ✓ le maintien actif de la plateforme participative permettant l'information et l'expression du public jusqu'à la fin de la phase travaux, et plus généralement la communication 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 travaux pour que le public puisse s'exprimer sur les nuisances engendrées.

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

9. Annexes

ANNEXE 1

Les questions posées et les réponses apportées

Section Port-Saint-Père / Le Pont Béranger

Au total, **19 questions ont été posées sur la plateforme concernant la section entre Port-Saint-Père et « Le Pont-Béranger »**. Ces dernières sont rappelées ci-après, ainsi que les réponses apportées par le Département.

Question : « La déviation de Bouaye est limitée à 110 km/h mais la route Bleue est-elle à 90 km/h. Pourquoi assumer dans cette étude une section à 110 km/h, alors qu'il me semble qu'aucune décision (et même débat) ne soit prise. Pourriez-vous dans les réunions publiques et consultation, et comité de suivi, aborder ce point en échange ? De la même façon, dans un contexte d'urgence écologique et climatique, renforcée par les derniers (et tous les) rapports du GIEC, et également une urgence énergétique (exemple des recommandations en période de choc pétrolier ou de guerre avec hausse des prix), une hypothèse aurait du être posée pour l'analyse de temps qu'à l'horizon 2027-2030 la limitation de vitesse puisse être de 100 km/h max au lieu de 110 km/h ».

Réponse : Le sujet de la vitesse sur la RD751 a bien été en débat à la concertation de 2020, en même temps que la typologie d'aménagement jusqu'à Pornic. Dans l'étude CEREMA, il existe ainsi un scénario 0bis, où la mise à 2x2 voies ne concerne que la section Port-Saint-Père / Le Pont-Béranger, le reste de l'itinéraire restant en bidirectionnelle à 80 km/h. Il existe aussi plusieurs scénarios où les variantes entre Chaumes-en-Retz et Pornic sont envisagées en bidirectionnelle (scénarios 1bis à 5bis).

Le Département est conscient que la quantité d'émission de gaz à effet de serre est liée aux vitesses pratiquées, ce qui offre un levier pour les collectivités soucieuses de s'engager dans une démarche bas carbone. C'est pourquoi, le principe d'aménagement de l'axe jusqu'à Pornic n'est pas prédéterminé. Dans le cadre de la concertation 2022, seulement deux sections sont soumises au débat (la section Port-Saint-Père / Le Pont Béranger et le doublement de la déviation de Chaumes-en-Retz) afin de déterminer plus clairement les principes d'aménagement pour ces deux secteurs. Le reste de l'itinéraire fera l'objet de débats ultérieurs.

La limitation des besoins de déplacement constitue un des moyens les plus efficaces pour améliorer le bilan carbone. Toutefois, l'électrification progressive du parc de véhicules, qui pourrait être plus rapide qu'envisagée dans le scénario AMS, contribuerait également très largement à la décarbonation de la route et limiterait les écarts entre scénarios.

Question : « En 2020, à une question mise en contribution, vous avez répondu ne pas être en mesure d'apporter un bilan de la sécurisation de la route en termes d'accidentologie. Qu'en est-il aujourd'hui ? Avez-vous lancé une étude et à quel horizon, si oui, aurez-vous un résultat ? Pouvez-vous porter en document, dès à présent, l'historique accidentologique de la RD751 connue ».

Réponse : 12 accidents corporels ont été recensés sur 2 années en 2017 et 2018 (6 tués, 23 blessés et 11 hospitalisés). Les accidents les plus graves se sont produits sur le secteur de la déviation de Port-Saint-Père et Saint-Léger-les-Vignes, la section entre Port-Saint-Père et Le Pont Béranger et entre Chaumes-en-Retz et Pornic. Les aménagements de sécurité sur la RD 751 ont débuté en 2019. Entre début 2019 et fin 2021 (3 années), 10 accidents corporels ont été recensés (2 tués, 15 blessés et 6 hospitalisés). Il faut être prudent sur les conclusions à apporter sur ces chiffres car il y a peu de recul sur l'impact des aménagements réalisés et un ou plusieurs accidents graves pourraient rapidement modifier les statistiques. Par ailleurs, compte tenu des reports de trafic relevés par les riverains sur les autres routes jouxtant l'axe Nantes – Pornic, il serait nécessaire d'observer également les données d'accidentologie sur ces routes pour conclure globalement sur la situation de sécurité routière. Néanmoins, les aménagements récents semblent avoir contribué à l'amélioration de la sécurité sur la route Nantes – Pornic.

Les mesures de sécurisation prises sur la RD751 ont bien été rappelées dans les réunions publiques dont vous trouverez le compte-rendu sur la plateforme de participation citoyenne. Par ailleurs, un scénario « de référence » consistant à ne pas aménager fait partie de toutes les études produites. Certes, il présente de moindres impacts sur l'artificialisation des sols, la faune et la flore, ... mais il demande au minimum de vérifier si au regard des trafics prévisionnels, la capacité de la RD751 reste suffisante et ne risque pas de produire des risques en termes de sécurité.

Même en prenant en compte des hypothèses volontaristes de reports de déplacements vers d'autres modes, et sans aménagement, le trafic passerait de 13 800 véhicules par jour aujourd'hui à 19 100 véhicules par jour en 2047 entre Port-Saint-Père et Chaumes-en-Retz, du fait de la croissance démographique et de la croissance corollaire des besoins en déplacements. Il s'agit d'une moyenne journalière annuelle et non de trafics de pointe. De ce point de vue, le maintien de la situation actuelle peut aussi être considéré comme un risque dans l'avenir y compris pour le potentiel report d'un certain nombre de flux sur le réseau routier de desserte locale non conçu pour recevoir du trafic de transit (problèmes de sécurité routière et de nuisances).

Les réflexions sur le projet routier intègrent le développement des autres modes : confortement des aires de covoiturage, pour faciliter le report modal vers les cars, développant des itinéraires cyclables ... Il mentionne et prend en compte autant que possible les intentions des autres collectivités, même lorsque les projets ne sont pas définitifs, afin de les faciliter ou du moins de ne pas entraver leur faisabilité.

Question : « À l'heure où les énergies citoyennes et associatives se réunissent pour planter des arbres, ce projet porterait atteinte à celles existantes. Quelle évaluation environnementale a été faite à cette section pour l'atteinte au linéaire de haies et à sa biodiversité ? (quel que soit la variante), dans l'éventualité d'un doublement de la voie RD751, quel engagement prendriez-vous, en terme, de linéaire de haies à replanter, à minima à distance égale, doublé, triplé ? "Peut-on approximativement considérer que le linéaire en termes de mètres atteinte correspondant à la distance de la section * 2, même si certaines portions n'en présentent pas ? Avez-vous un chiffre précis à communiquer ?

Sur site le long de la route, ailleurs dans les parcelles désignées potentielles en compensation ? Seriez-vous prêt à vous rapprocher des associations "nature et environnement", comme la LPO 44, pour favoriser les haies champêtres très favorables à la biodiversité avec des essences Végétal et Local ?

Quels engagements de suivi environnemental pouvez-vous prendre ou solliciter auprès d'associations, pour recontacter après le projet, sur différents horizons, les espèces à nouveau présentes ou disparues ? »

Réponse : La mise en œuvre de ce projet donnera lieu à des aménagements paysagers qui auront notamment pour objectif de reconstituer le maillage bocager arrasé lors des travaux. Des études ont été engagées en ce sens par le bureau d'étude SCE en 2020.

Les plantations de haies, d'arbustes et arbrisseaux, l'aménagement de bosquets, la reconstruction des maillages bocagers, etc... suivront des recommandations précises selon les guides en vigueur, et notamment la plantation d'espèces locales adaptées au milieu naturel.

Nous aurons également d'autres actions de reconstruction d'habitats d'espèces ou de réhabilitation de zones humides dégradées. L'atelier du 12 avril a montré que nous recherchons des sites d'accueil pour ces mesures compensatoires. Le Département est d'ores et déjà accompagné par des bureaux d'études disposant des compétences de naturalistes et d'ingénieurs écologues.

Toutefois, c'est uniquement après la validation du choix de la variante retenue que le projet paysager et écologique sera défini de façon précise pour chaque cas en fonction de son contexte.

Question : « Pourriez-vous diffuser publiquement le document complet de l'état initial de la faune et de la flore du bureau d'études ou nous indiquer son lieu de consultation si déjà mis en valeur ? Existe-t-il un nouvel état initial de l'environnement (faune et/ou flore) (ou en cours d'étude), comme celui mis à disposition sur la concertation pour la déviation de Chaumes en Retz ? Il semble difficile de statuer sur un atelier de dite "compensation", en l'absence de données exhaustives pour statuer sur l'ERC Éviter-Réduire-Compenser ».

Réponse : Un état initial de la faune, flore, de l'habitat et des zones humides a été réalisé en 2020 par le bureau d'étude SCE, pour la variante de référence et les variantes en aménagement sur place. De nombreux relevés de terrains ont été réalisés par des spécialistes. Vous pouvez retrouver ce document au sein de la rubrique « Présentation » puis « Documents à consulter » de la plateforme.

Question : A l'heure où les problématiques environnementales prennent de plus en plus de place dans le débat public et les consciences, comment pouvons-nous encore envisager cette variante du projet ? (...) Pourquoi devrions-nous privilégier le confort des automobilistes au détriment de celui de certains habitants ? Les aménagements en cours sur la portion St Léger/Port St Père vont de toute évidence avoir un impact positif sur le trafic en limitant l'effet d'entonnoirs de l'échangeur de Port St Père sur lequel le trafic de la RD758 vient rejoindre celui de la RD751 : une nouvelle phase d'étude a-t-elle bien été prévue après la mise en service de cette nouvelle portion à 2x2 voies pour réévaluer les besoins ? Le prolongement de la 2x2 serait-il vraiment nécessaire ?

Réponse : Les études, notamment les études de trafic, ont pris en compte la réalisation du doublement à Saint-Léger-les-Vignes et Port-Saint-Père.

L'aménagement de l'axe au-delà de Port-Saint-Père paraît nécessaire pour éviter des trafics de transit et des nuisances induits sur des routes environnantes non prévues pour cette destination (voir réponse sur la variante 0 suite aux questions de Vincent le 29/03/2022 15:46). Cependant, le débat reste ouvert sur la longueur de l'itinéraire à aménager, c'est pourquoi les aménagements sont envisagés par section et le besoin sera apprécié au cas par cas.

Questions : « (...) Le passage en 2 fois 2 voies de cette route ne ressoudera en rien les bouchons que l'on va retrouver aux entrées de Pornic ou du périphérique Nantais car ce sont des entonnoirs. En effet les automobilistes vont débouler à 110km/h à la sortie de la déviation de Bouaye pour aller sur Nantes et côté Pornic avant les 2 ronds-points de l'entrée de cette ville. Autre problème, avant ces ronds-points pornicais, il y a la voie ferrée Nantes -Pornic : comment va-t-on faire freiner et stopper ces voitures lancées à pleine vitesse lorsque les barrières vont s'abaisser pour le passage du train. C'est vrai que l'hôpital est très proche et les secours arriveront vite.

(...) Il n'est plus temps de favoriser l'augmentation de la vitesse sur nos routes ; les effets du dérèglement climatique doivent nous obliger (politiques et citoyens) à revoir nos habitudes : il faut au contraire privilégier une vitesse plus faible (80km/h au lieu de 110, c'est environ 25 à 30% de consommation en moins et une diminution sensible de la pollution aux particules et sonores pour les riverains). Il faut aussi amplifier les transports collectifs (...). Les travaux en cours pour le doublement à la hauteur de St Léger les Vignes vont permettre de diminuer drastiquement les ralentissements dans les environs de Port St Père et de Bouaye qui sont les passages les plus critiques lors des Week-ends. (...) Il reste un point dangereux sur cette route, c'est le village du Port qui est le seul traversé par cette route. La vitesse à 70 km/h et la présence du radar ralentissent les voitures mais les riverains rencontrent certainement des difficultés pour s'intégrer en sécurité dans ce flux de circulation. Faut-il réfléchir à une déviation de ce village ? (...) »

Réponse : Merci de votre participation.

À ce jour, le doublement intégral de l'axe Nantes-Pornic n'est pas acté. C'est pourquoi, seulement deux sections sont aujourd'hui soumises à concertation. Les autres sections feront l'objet de réflexions ultérieures.

Au sujet des transports collectifs, le Département n'est pas compétent sur la question de l'organisation des transports sur le territoire. Ceci est le rôle de l'intercommunalité, Pornic Agglo Pays de Retz, et de la Région Pays de la Loire. Pornic Agglo Pays de Retz a initié en 2021, une démarche de création de son premier plan de mobilité, ayant pour objectif d' « organiser concrètement les actions qui seront portées par le territoire pour faciliter les déplacements et répondre durablement aux besoins de mobilité des habitants » (page 2 de la lettre d'information sur le plan de mobilité). Il apparaît alors que Pornic Agglo Pays de Retz est conscient de la nécessité de « promouvoir et développer l'offre de mobilité existante » (page 7 de la lettre d'information) sur son territoire et que des évolutions sont à venir. Au sein du projet, le Département intègre les modes de déplacements alternatifs à la voiture, en confortant les pôles multimodaux situés de part et d'autre de l'axe.

Concernant l'accidentologie de la RD 751, 12 accidents corporels ont été recensés sur 2 années en 2017 et 2018 (6 tués, 23 blessés et 11 hospitalisés). Les accidents les plus graves se sont produits sur le secteur de la déviation de Port-Saint-Père et saint-Léger-les-Vignes, la section entre Port-Saint-Père et Le Pont Béranger et entre Chaumes-en-Retz et Pornic. Les aménagements de sécurité sur la RD 751 ont débuté en 2019. Entre début 2019 et fin 2021 (3 années), 10 accidents corporels ont été recensés (2 tués, 15 blessés et 6 hospitalisés). Il faut être prudent sur les conclusions à apporter sur ces chiffres car il y a peu de recul sur l'impact des aménagements réalisés et un ou plusieurs accidents graves pourraient rapidement modifier les statistiques. Par ailleurs, compte tenu des reports de trafic relevés par les riverains sur les autres routes jouxtant l'axe Nantes – Pornic, il serait nécessaire d'observer également les données d'accidentologie sur ces routes pour conclure globalement sur la

situation de sécurité routière. Néanmoins, les aménagements récents semblent avoir contribué à l'amélioration de la sécurité sur la route Nantes – Pornic.

Sur cet itinéraire les sections aménagées à 2x2 voies sont beaucoup moins accidentogènes que les sections à 2 voies (aucun accident corporel relevé sur les tronçons à 2x2 voies entre 2017 et 2021 contre 22 accidents corporels sur les sections à 2 voies sur la même période). Par ailleurs, sur le long terme, l'augmentation continue du trafic pourrait contrecarrer les gains de sécurité qui ont pu être apportés au travers de ces aménagements. Les effets futurs sont difficiles à estimer, mais les déplacements de proximité nécessitant des traversées de l'axe demeurent accidentogènes. De plus, l'emprunt de la RD 751 par les engins agricoles génère des conditions de circulation précaires, qui pourraient s'accroître avec le temps.

Concernant les flux de circulation, leur évolution à moyen et long terme a fait l'objet d'une étude spécifique confiée par le Département au CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) à l'issue de la première phase de concertation. Cette dernière a démontré que les conditions de circulation sur l'axe Nantes-Pornic devraient, en l'absence d'aménagement, se dégrader très progressivement par rapport aux conditions que connaissent les usagers de la RD 751 aujourd'hui. Les phénomènes de saturation pourraient être amplifiés tant en fréquence qu'en ampleur. Les temps de parcours seraient également affectés.

Source de la lettre d'information du plan de mobilité de Pornic Agglo Pays de Retz : <https://www.pornicagglo.fr/wp-content/uploads/2021/04/2021-04-PlanMobilite.pdf>

Question : « (...) La variante de référence, tant sollicitée par certains citoyens, ainsi que par certains élus a été imposée aux exploitants agricoles en 2008. Aucune discussion, personne n'a tenu compte des investissements réalisés par ces exploitants, il y a 12 ans. On leur a imposé un choix, sans concertation, discussion. Devant cet impact important, devant leur outil de travail menacé, ils ont demandé un aménagement foncier aux différents élus, mais aucune réponse.....Quid ?

Un aménagement foncier qui aurait été envisagé dès 2008, permettrait aujourd'hui aux agriculteurs les plus impactés, d'obtenir une compensation de terres. Or, rien..... Comment envisagez sereinement l'avenir, quand vous savez que les terres à proximité de votre exploitation vont peut-être disparaître pour laisser place à une route qui n'empêchera aucunement les bouchons en arrivant sur PORNIC ou sur le Périphérique de NANTES.. Peu importe, du moment que les usagers puissent aller plus vite s'entasser dans les bouchons, les terres agricoles, ne sont pas importantes à leurs yeux. Mais sachez mesdames, messieurs, que ces terres sans importance pour vous sont primordiales pour ces exploitants agricoles, car il s'agit de leur outil de travail.....Arrêtons l'artificialisation de notre territoire, respectons la nature pour un avenir sans pollution..... »

Réponse : Merci de votre contribution.

Le Département s'est engagé sur l'objectif de « zéro artificialisation nette » et souhaite l'appliquer à la conception des futurs aménagements routiers. Dans ce cadre, les surfaces artificialisées par un projet devront être compensées par des surfaces désartificialisées (routes, zones bâties, plateformes...). Ainsi, l'objectif de compensation recherché pour l'opération entre Port-Saint-Père et « Le Pont Béranger » et pour le doublement de Chaumes-en-Retz serait de 50%.

Concernant la répartition des parcelles agricoles, la variante 2 propose aujourd'hui une solution d'aménagement sur place permettant de ne pas déstructurer ces dernières. De plus, elle est également moins consommatrice de foncier.

Enfin, le Département a travaillé avec la Chambre d'agriculture des Pays de la Loire, permettant des échanges parcellaires amiables, afin de réduire les traversées de la route par les engins agricoles. Vous trouverez le bilan de ce travail en ligne sur la plateforme en cliquant ici : https://participer.loire-atlantique.fr/uploads/decidim/attachment/file/1308/anp-psp-lpb_interventions-chambre-agriculture20220404.pdf

Question : Un calcul très simple (niveau 3e !) montre que le temps gagné en théorie pour un trajet de 32km (Bouaye-Pornic) ferait gagner 6,5mn si on passe de 80 à 110 km/h

Calcul :

- . différence de vitesse maxi : $110-80 \text{ km/h} = 30 \text{ km/h}$
- . temps passé sur 32 km à 110 km/h = $32/110 = 0.29\text{h}$ soit 17,5 mn
- . temps passé sur 32 km à 80 km/h = $32/80 = 0.4\text{h}$ soit 24 mn
- . temps gagné : $24-17.5 = 6.5 \text{ mn}$

Compte tenu de l'expérience acquise avec les 2x2 voies existantes régionales ('route bleue' par exemple), des villages à traverser (Le Port par exemple), d'une voie ferrée à franchir limitée à 50 km/h (juste avant Pornic), il est très raisonnable de considérer que la vitesse réelle moyenne sera de l'ordre de 90 à 95 km/h maximum, ce qui conduit à un temps 'gagné' de $21.3-17.5=3.8\text{mn}$ ou $20.2-17.5=2.7\text{mn}$.

Merci aux services techniques du département de vérifier ces calculs s'il vous plait. »

Réponse : Merci de votre contribution.

L'amélioration des temps parcours ne constitue pas l'objectif majeur de ce projet porté par le Département (il s'agirait plutôt d'un objectif secondaire davantage axé sur une fiabilisation des temps de parcours qu'une réduction nette de ces derniers).

En effet, l'aménagement de l'axe Nantes-Pornic vise avant toute chose à améliorer la sécurité et le confort des usagers de la route et des riverains. Cet objectif passe par la suppression des accès riverains ainsi que la dénivellation des franchissements et des échanges. De plus la mise en place d'un séparateur physique en axe de 2x2 voies permettrait d'éviter les collisions frontales entre véhicules (typologie d'accident présentant une gravité plus particulièrement prononcée).

Par ailleurs, le Département est également porteur sur cet axe d'un projet d'aménagement d'une voie réservée transports en commun et covoitureurs dans le sens de Nantes vers Bouguenais. Cette voie supplémentaire devrait permettre d'améliorer la fluidité du trafic sur ce secteur (de manière très sensible pour ces catégories d'usagers et dans une moindre mesure pour l'ensemble des usagers).

Question : Les données publiées en 'open data' par le département (site WEB : data.paysdelaloire.fr) indiquent que :

- pour la SNCF :

. il y a (en août 2018 par exemple) 73 594 passagers/an entre Nantes et Ste Pazanne (gare où se scinde en la voie venant de Nantes vers Pornic ou vers Noirmoutier, pour mémoire)

. il y a (en août 2019 par exemple) 35 137 passagers/an entre Ste Pazanne et Pornic

Ce qui signifie que Ste Pazanne est la gare où la moitié environ des passagers quittant Nantes vont vers Pornic, l'autre moitié allant vers Noirmoutier.

- pour mémoire le flux de voiture est de l'ordre de 25 000 voitures/an, comptabilisées à Port St Père, proche de Ste Pazanne, donc à mi-chemin entre Nantes et Pornic (données issues de la même source du département).

Merci aux services techniques du département de vérifier la réalité de ces chiffres que je remets ici à la disposition des contributeurs (...). »

Réponse : Merci pour votre contribution.

La RD 751 fait aujourd'hui partie des axes routiers départementaux de Loire-Atlantique les plus fréquentés. La route supportait, selon les derniers comptages disponibles relevés sur l'année 2018, 61 000 véhicules/jour sur la déviation de Bouguenais, 25 600 véhicules/jour au niveau de la déviation de Bouaye, près de 12 800 véhicules/jour entre Port-Saint- Père et « Le Pont Béranger », plus de 13 200 véhicules/jour sur la déviation de Chaumes-en-Retz et enfin près de 13 000 véhicules/jour entre Chaumes-en-Retz et Pornic. Ces flux sont indiqués d'une manière générale dans nos documents en véhicules par jour et non en véhicules à l'année (il faut donc multiplier par 365 pour connaître le flux de véhicule en valeur annuelle). En

comparaison, sur la base des chiffres indiqués au sein de votre contribution, la fréquentation de la ligne ferroviaire à Sainte-Pazanne et celle de la RD 751 à Port-Saint Père en nombre d'usagers à l'année, les résultats indiquent un rapport qui se situe environ à 1 pour 150. Le flux routier est donc très supérieur au flux ferroviaire.

À noter également que le Département intègre dans sa réflexion sur le projet les mobilités douces et partagées, dont l'accès aux gares de Sainte-Pazanne et de Saint-Hilaire-de-Chaléons.

Question : En complément de la contribution très pertinente de 'Mama' qui souligne le fait que des lotissements nouveaux (avec plusieurs centaines d' habitations à construire en 10 ans, selon le PLU) sont prévus de part et d'autre des rues de Clos Marie et des Ecaries à Ste Pazanne, je souhaiterais que le Conseil départemental indique (réponse sur le site demandée donc) s'il est bien au courant de ce très gros projet de la mairie de Ste Pazanne qui rend inimaginable d'envisager un trafic supplémentaire de poids lourds pour rejoindre la Z.A. Les Berthaudières, par ce trajet ouest qui est pourtant évoqué dans toutes les variantes (référence, 2A, 2B et 2C).

Réponse : Le Département a effectivement connaissance du projet de création d'un lotissement sur le secteur des Ecaries à Sainte-Pazanne. Ce dernier ne devrait pas générer, hors période de construction, de flux de poids-lourds supplémentaires. D'autre part, il n'est pas prévu d'extension, à notre connaissance, de la zone d'activités des Berthaudières, en conséquence les flux poids-lourds que celle-ci génère devraient rester stables.

Selon les comptages réalisés, le trafics poids lourds circulant sur la RD 303 entre le carrefour de « La Paternière » et « Les Berthaudières » s'établit à environ 90 PL/Jour dont 60% en provenance de Nantes, 30% en provenance de Pornic et 10% en provenance du Pellerin. Au total, ce sont moins de 30 poids lourds jours qui pourraient être amenés à transiter par la RD 79 dans le cadre du projet. Ce flux est donc très limité.

Question : Deux questions en lien, que je pose aux services techniques du Conseil départemental :

- quelle est l'objectif de compensation pour l'ensemble du projet Nantes-Pornic : en % et également en dizaines à minima ou peut-être centaines d'hectares peut-être si on ajoute les compensations de zone humides qui sont déjà toutes seules de l'ordre de 30ha)

- quel est le suivi prévu (tableau qui sera accessible aux citoyens, j'imagine) pour mesurer la réalité de la compensation par renaturation, et sur quelle durée cette compensation doit-elle être réalisée (5ans, 10ans, 20ans peut-être?)

Réponse : Merci de votre contribution.

L'objectif du Département du Département est d'aller progressivement vers une compensation totale de l'artificialisation d'ici 2030. Par ailleurs, le projet la mise à 2x2 voies de l'axe Nantes-Pornic faisant l'objet de travaux avant cet horizon, il a été retenu un objectif intermédiaire de 50%.

Cet objectif est cependant déjà supérieur à l'objectif fixé par l'Etat, qui vise la neutralité à l'horizon 2050.

Concernant la compensation des zones humides, l'objectif de compensation fixé par le SAGE (schéma d'aménagement et de gestion de l'eau) Estuaire de la Loire est de 200% minimum. Le projet de la section entre Port-Saint-Père et le « Pont-Béranger » impacterait entre 11 et 22,5 ha de zones humides, selon les variantes. Par conséquent, le Département devrait rechercher des surfaces de compensation à hauteur de 22 hectares pour la variante 2 et 45 hectares pour la variante de référence. De ce fait, le projet présenterait un bilan très excédentaire, permettant la recréation de zones humides.

Un suivi des compensations réalisées ainsi que des bilans seront communiqués au public.

Question : J'ai du mal à imaginer qu'un "pôle multimodal" puisse ne pas associer (être implanté proche d'une gare routière : la voie ferrée n'est-elle pas un mode alternatif à la voiture (beaucoup plus efficace sur le plan écologique et sûr en termes d'accidents, en plus) ?

Merci de votre contribution.

La notion de pôle multimodal n'est pas uniquement liée aux gares ferroviaires ou routières. Ce terme peut être également utilisé lors de la création d'une aire de covoiturage à proximité d'un arrêt de cars permanent, renforçant l'attractivité des lignes régulières et permettant d'élargir le public transporté. Des équipements pour le stationnement des vélos peuvent également y être aménagés. Dans le cas du Pont Béranger et de Port-Saint-Père, les déplacements en voiture, à vélo et en cars pourront être mutualisés sur les pôles qui seront conservés ou réaménagés.

Question : « Alors que le projet de 4 X 4 voies est prévu depuis longtemps, pourquoi avoir laissé le village de la Frogerie s'agrandir sans s'être projeté sur la façon de desservir ce village ?

Les habitants de la Laurière déplorent la situation dans laquelle ils se trouvent aujourd'hui du fait d'un manque d'anticipation. Ils considèrent qu'il ne leur appartient pas de subir les désagréments liés à ce manque d'anticipation. »

Réponse : Merci de votre participation.

Le projet à 2x2 voies est en discussion depuis longtemps, mais les détails du projet sont plus récents et font encore l'objet de choix pour la Frogerie (options A et B). Par ailleurs, tant que le projet n'est pas déclaré d'utilité publique, rien ne s'oppose à ce qu'un permis de construire soit accordé, une information simple peut alors être transmise, mais sans qu'elle crée de contrainte juridique.

Question : « Deux questions en lien, que je pose aux services techniques du Conseil départemental :

- quelle est l'objectif de compensation pour l'ensemble du projet Nantes-Pornic : en % et également en dizaines (a minima ou peut-être centaines) d'hectares peut-être si on ajoute les compensations de zones humides qui sont déjà toutes seules de l'ordre de 30ha)

- quel est le suivi prévu (tableau qui sera accessible aux citoyens, j'imagine) pour mesurer la réalité de la compensation par renaturation, et sur quelle durée cette compensation doit-elle être réalisée (5ans, 10ans, 20ans peut-être ?) »

Réponse :

Merci de votre contribution.

À ce jour, la compensation de l'artificialisation d'un projet n'est pas applicable car la loi Climat et Résilience prévoit une période transitoire de 10 ans. C'est donc à son initiative que le Département a décidé de compenser à 50% l'artificialisation générée par les projets en cours d'étude.

Pour les sections qui seront étudiées ultérieurement, la compensation s'appliquera conformément à la réglementation en vigueur au moment des études.

Question ! « Je n'ai pas vu le détail des aménagements complets, sur toutes les portions depuis Nantes, qui permettront le passage, les migrations, et la préservation de la diversité génétique liée à la reproduction des animaux, quels qu'ils soient, sur l'ensemble du territoire qui sera coupé en deux par la 2x2 voies ? Tunnels et passerelles permettant le passage des animaux ? Serait-ce là une question superflue ? »

Réponse :

Merci de votre participation.

Le projet retenu à l'issue de la concertation portera uniquement sur la section entre Port-Saint-Père et « Le Pont Béranger ». Dans le cas où un aménagement à 2x2 voies sera décidé, les mesures qui seront adoptées pour le franchissement sécurisé des espèces seront présentées dans le détail pour ce projet.

Par ailleurs, une étude d'impact globale portant sur l'ensemble des sections restant à aménager entre Port-Saint-Père et Pornic sera jointe au dossier. Elle a pour but d'anticiper les incidences probables des aménagements ou des variantes tels qu'ils sont envisagés aujourd'hui jusqu'à Pornic, même s'il n'y a pas de certitude sur leur réalisation.

Question : « (...) Quelques mots sur les études environnementales de SCE : certes elles sont de bonne qualité et l'intérêt départemental des abords de la déviation est bien mis en évidence mais a-t-on donné assez de moyens au bureau d'études SCE ? Comment se fait-il qu'il y ait plusieurs espèces végétales oubliées et en plus des raretés ? Par ailleurs il faudrait que les données naturalistes des bureaux d'études soient validées par une autre instance. Il est quand même surprenant de voir dans la liste flore page 40 (Etat initial de l'environnement -partie A) *Draba siliquosa* qui est une plante des pelouses alpines, quelques autres espèces végétales demanderaient à être confirmées.

Se pourrait-il que le Département fasse en sorte que les quads et les motos, qui viennent de la carrière, ne labourent plus l'emprise au nord de la déviation ?, c'est vraiment dommage que ces pelouses calcaires soient abîmées.

Une question : les Conseillers départementaux prendront-ils le temps de lire les contributions déposées sur la plateforme ? »

Réponse :

Merci de votre participation.

Le Département prendra en compte votre contribution. Il fera notamment procéder à des inventaires complémentaires pour identifier les espèces patrimoniales relevant d'un statut de protection qui n'auraient pas été contactées lors de la précédente campagne d'inventaires.

Question : « il est inconcevable que la rue de la Frogerie soit un lieu de circulation intense (dangers de la circulation, pollution sonore et olfactive, danger pour la faune présente, impossibilité de sortir de nos maisons si circulation intense, endommagement de l'enrobé par des passages incessants ETC, au bout de la rue de la Frogerie, le S entre 2 maisons est déjà un danger en soit, de plus les personnes roulent déjà de manière non respectueuse par leur vitesse, pourquoi ne pas prévoir un rond-point pour faire ralentir le trafic sur la 2 fois 2 voies + un mur anti-bruit pour les maisons attenantes ? »

Réponse :

Merci de votre contribution.

En principe, sur une 2x2 voies, les échangeurs sont privilégiés, notamment sur cet axe qui fonctionne avec des échangeurs sur les sections déjà aménagées. Le Département comprend

toutefois votre inquiétude quant à la circulation dans La Frogerie si le passage supérieur était réalisé. Ce type d'ouvrage est une option et nous notons votre préférence pour la voie de desserte entre La Frogerie et la Piorgère (option B).

L'aménagement à 2x2 voies de cette section donnera lieu partout où cela s'avérera nécessaire à la réalisation de protections acoustiques, de manière à respecter les seuils réglementaires d'exposition au bruit. Ces dispositifs prendront la forme de merlons de terre ou d'écrans anti-bruit, en fonction de la configuration des sites d'implantation.

Question « (...) A-t-on également sur le long terme étudié le trafic Noirmoutier/Ste Pazanne/Port St Père ? Pour ne pas à nouveau dans l'avenir affecter les riverains ? »

Réponse :

Le Département a bien noté vos propositions de modifications de la variante de référence et vos propositions concernant la protection des parcelles agricoles.

Le trafic Noirmoutier/Ste-Pazanne/Port-Saint-Père a bien été pris en compte dans la modélisation de trafics du CEREMA, document disponible en ligne sur la plateforme.

Question : « (...) Puisque les terres agricoles doivent être protégées et non bétonnées, est-il possible de proposer ces parcelles aux exploitants impactés par le projet ? »

Réponse :

Merci de votre contribution.

Concernant les compensations de terres agricoles, le Département est favorable à rétrocéder aux exploitants impactés par le projet les terres non exploitées que leurs propriétaires seraient disposés à vendre.

Question : « Le département se lance-t-il dans un roman de science-fiction ? J'ai trouvé dans une réponse du département, un détail qui me chiffonne : "Toutefois, l'électrification progressive du parc de véhicules, qui pourrait être plus rapide qu'envisagée dans le scénario AMS, contribuerait également très largement à la décarbonation de la route et limiterait les écarts entre scénarios." N'en déplaise au littéraire qui s'est laissé emporter par ses rêveries insouciantes, les chances que l'électrification du parc roulant soit plus rapide que dans le scénario AMS sont infimes voire inexistantes. Pour cause, la part de ventes des voitures neuves (tout électrique) augmente en moyenne de moins de 3% par an depuis 2018 (2018-1,8% ; 2019-2% ; 2020-6% ; 2021-9,8%). Il faudra plus de 20 à 30 ans à ce rythme pour que les voitures à la vente soient toutes électriques, et je ne parle pas du parc roulant... Le département

devrait plutôt faire la preuve que les conditions du scénario AMS sont atteignables, car il semblerait que lui aussi relève, pour l'heure, d'un roman de science-fiction. Les documents étatiques stipulent que c'est aux collectivités territoriales d'encadrer la décarbonation de la mobilité en adaptant les infrastructures, tandis que les documents locaux renvoient l'affaire aux constructeurs automobiles pour l'évolution du parc roulant, et à l'état pour ce qui est du changement des comportements. Quand le problème sera-t-il pris au sérieux ? Que prévoit le département au cas où les conditions plus ambitieuses que celles du scénario AMS ne verraient pas le jour ? Une réponse qui aurait été adaptée, aurait ressemblé à celle-là : "La limitation des besoins de déplacement constitue un des moyens les plus efficaces pour améliorer le bilan carbone (ainsi que le développement des transports en commun et des mobilités douces, accompagné d'une politique responsable et résiliente de fret et d'urbanisation). Cependant, le renoncement au projet, qui est une option envisageable, contribuerait également très largement à la décarbonation de la route, qui n'est pas certaine, même en l'état, de ne pas dépasser le budget carbone alloué dans le cadre de la SNBC. »

Réponse :

« Merci de votre participation.

Le Département n'a à ce stade pas défini d'orientation en cas de non-réalisation du scénario « AMS » (« Avec Mesures Supplémentaires », scénarioprincipal de la Stratégie Nationale Bas Carbone, dont les hypothèses permettent d'atteindre l'objectif politique d'une neutralité carbone à l'horizon 2050). L'atteinte de cet objectif, notamment l'évolution du parc, ne dépend pas uniquement du Département. En revanche, il serait probablement nécessaire d'accentuer les aménagements encourageant les transferts vers des modes de déplacement plus vertueux, comme les transports collectifs ou les véhicules fonctionnant aux énergies renouvelables. »

ANNEXE 2

Les questions posées et les réponses apportées

Section de la déviation de Chaumes-en-Retz

Au total, **18 questions ont été posées sur la plateforme concernant la section de la déviation de Chaumes-en-Retz**. Ces dernières sont rappelées ci-après, ainsi que les réponses apportées par le Département.

Question : « Quels engagements peut prendre le département sur une compensation carbone de projet, si réalisé ? Quelle serait la référence CO2 prise à cette attribution de compensation : le taux après x années d'usage projeté ? (...) Avez-vous brainstormé sur ces idées ? Espérons que les ateliers du 13 puissent faire émerger ces idées. »

Réponse :

Merci de votre contribution.

Pour ce projet, le Département s'appuie notamment sur les études du CEREMA. Selon ce dernier, « la compensation carbone est un mécanisme qui consiste à ce qu'un acteur finance un projet qui évite ou séquestre des émissions de gaz à effet de serre qu'il n'a lui-même pas pu réduire sur son périmètre d'action. Une tonne de CO2 équivaut évitée ou séquestrée sur le projet financé génère alors un crédit carbone au bénéfice de la comptabilité carbone de l'acteur financeur ». Cette démarche est volontaire, et différente des obligations réglementaires prévues pour la réduction des GES.

Les démarches de compensation bas carbone sont initiées par des acteurs divers (entreprises, administrations, collectivités territoriales ou particuliers). En 2020, 72 projets ont été labellisés bas carbone en France. En Pays de la Loire en 2020, 13 projets sont comptabilisés (hors carbon'agri) : 17 518 tonnes de CO2 ont été réduites, dont 1 783 tonnes financées.

À ce jour, la Stratégie Nationale Bas Carbone se traduit sur les territoires par la mise en place d'un PCAET. Le Département de Loire-Atlantique en compte 11. Le PCAET de Pornic Agglo Pays de Retz a été approuvé en 2019. Concernant les émissions de gaz à effet de serre sur ce territoire, ce sont l'agriculture, les transports et le bâti qui sont en sont les principaux émetteurs (87,4% au total). Les évolutions projetées des GES sur le territoire annoncent :

- Une hausse des émissions dans un scénario « laisser faire » ;
- Une baisse dans un scénario « PAPR » ;
- Une baisse encore plus significative pour un scénario « très ambitieux ».

Ces baisses seraient, pour le secteur agricole, de -20% liées à la baisse des émissions non énergétiques (meilleur traitement des effluents d'élevage, baisse des engrais chimiques, ...).

Pour les autres secteurs, la réduction des émissions seraient liées à la baisse des consommations et à la disparition progressive du fioul.

Comme vous l'indiquez, les impacts du projet de mise à 2x2 voies sur les émissions de GES ont été définis dans le bilan carbone réalisé par le CEREMA consultable sur la plateforme. Le Département n'étant pas adhérent au mécanisme de compensation carbone, aucune compensation pour les émissions de GES n'est prévue à ce jour et les idées que vous suggérées n'ont pas été brainstormées.

Pour des informations complémentaires, consultez aussi :

État des lieux de la compensation carbone en France : <https://www.info-compensation-carbone.com/collectivite/>

Étude du CEREMA : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/fonds-carbone-locaux-compensation-carbone-territoriale>

Question : « Personnellement je me demande vraiment l'utilité de ce projet ? (...) De plus à l'heure où les énergies sont de plus en plus chères, ne serait-il pas plus judicieux de développer les transports en commun (bus et train...) et d'aider les gens à changer un peu leurs habitudes ? »

Réponse :

Merci de votre question.

Au-delà du projet, le Département souhaite favoriser l'usage de modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle, notamment le vélo, le covoiturage et les transports en commun. Pour faciliter ces usages, l'attractivité des pôles d'échanges multimodaux pourra être renforcée notamment par des aménagements sécurisés pour garer les vélos et une meilleure intégration des circulations piétons à proximité des aires de covoiturage.

Question : « L'étude acoustique, effectuée par le bureau d'étude SCE, est intéressante à lire : les données sont transparentes, accessibles en compréhension et détaillées, je remercie de sa publication. (...) Qu'en est-il de cette étude en 2019 ? (...) Pourriez-vous ainsi nous donner votre avis en retour de contribution, et envisager peut-être une campagne de mesure complémentaire, plus large, pour rassurer le voisinage de la route sur cet aspect ? »

Réponse :

Merci de l'intérêt que vous portez au projet.

La réalisation des études de bruit des projets routiers est encadrée par la réglementation qui a été respectée par les bureaux d'études mandatés par le Département.

La modélisation sonore du projet est effectivement calée à partir de mesures de bruit effectuées sur site en façade de logements suivant la norme NF S31-085. Pour des groupes représentatifs de logements, une mesure de bruit est réalisée pour un logement sur une période de 24 h et peut être complétée par des mesures simultanées de 2 h sur des logements avoisinants afin de parfaire la modélisation du site.

Pendant la période de mesurage du bruit, le trafic routier est comptabilisé sur une semaine pour être comparé à la moyenne journalière annuelle sur l'itinéraire. Comme le prévoit la réglementation, les mesures de bruit sont ensuite recalées sur cette moyenne journalière annuelle.

Les niveaux de bruit émis par une infrastructure routière sont donc estimés par rapport à une moyenne journalière annuelle du trafic qui inclut donc des périodes d'affluence et également des périodes creuses.

Les logiciels de modélisation du bruit routier intègrent également des corrections par rapport aux conditions météorologiques du jour des mesures de manière à ne pas minimiser le bruit routier émis.

La réglementation sur le bruit prévoit enfin des niveaux sonores maximaux admissibles générés par un aménagement routier en distinguant la période diurne 6h00 – 22h00 et la période nocturne 22h00 – 6h00. Au-delà de ces seuils, le maître d'ouvrage de l'infrastructure est tenu de limiter le bruit émis par son projet par création de protections spécifiques (écrans ou merlons de terre).

Question : « Quel est le coût moyen au km d'une "renaturation" : acquisition foncière, déconstruction du bâti, travaux de dépollution, opération de désimperméabilisation, reconstitution des sols, revégétalisation, reconnexion fonctionnelle (ex haies) ? (...) J'invite donc le meneur de projet à nous préciser (ou (re)mettre à disposition si document existant) la surface exacte en ZAN enjeu dans cette déviation, et également en compensation écologique de zone humide, et le coût estimé respectifs des deux points, d'après ces propres données bien plus précises que les miennes. Merci d'avance ».

Réponse :

Merci de votre contribution.

La loi climat et résilience, adoptée le 24 août 2021, oblige les collectivités locales à limiter le rythme d'artificialisation qui devra être divisé par deux d'ici 2030 et prévoit que le « zéro artificialisation nette » devra être atteint d'ici 2050. Le périmètre des projets routiers n'est pas formellement identifié dans le cadre réglementaire, cependant, le Département de Loire-Atlantique s'est volontairement engagé à compenser l'artificialisation des sols dans le cadre de ses projets routiers.

Cette démarche sera donc mise en œuvre pour l'opération de l'aménagement de la déviation de Chaumes-en-Retz.

À ce stade des études, l'emprise du projet n'a pas encore été estimée. Par ailleurs, il n'y a pas un coût de référence moyen au kilomètre d'une renaturation car cela est variable en fonction des projets.

Question : « L'étude faune/flore réalisée par l'intermédiaire du bureau d'étude SCE est intéressante et détaillée : nous sommes positivement surpris au regard de la liste des contacts visuels et/ou auditifs et la restitution cartographique de ces points de contacts. (...) Petite note complémentaire sur l'exhaustivité incomplète de leur analyse (...). À la lecture de toutes ses infos, il me semble pertinent d'aborder un point essentiel dans cette consultation, quelle sera la grille de lecture et de décision du département au moment de peser les arguments positifs et négatifs ? Quand on rédige une nouvelle en littérature pour un concours, nous savons qu'une grille de notation existe, et celle-ci déterminera la note finale : ici, qu'en est-il ? Gagner 1 min de trajet mérite-t-il un tel sacrifice de biodiversité ? »

Réponse :

Merci de votre apport à la concertation.

À ce stade des études, seul un diagnostic des enjeux environnementaux situés dans une aire d'étude d'environ 500m autour du projet a été mené.

La prochaine étape du projet, consistera, en fonction du bilan de la concertation et des orientations fixées par le Département, à évaluer les impacts directs (destruction et /ou altération) et indirects (dégradation de fonctionnalités ou perturbation) du projet sur les habitats et les espèces recensés afin d'étudier la possibilité d'adapter les aménagements pour éviter ces impacts.

Dans le cas où l'évitement ne serait pas possible, le Département cherchera à réduire ces impacts ou à défaut les compenser.

Cependant, la destruction ou la modification d'habitats sensibles ou d'espèces protégées, ne pourront être autorisées par les Services de l'État qu'après un avis des instances de protection de la nature sur les dispositions que le Département s'engage à prendre pour réduire et compenser ces destructions.

Question : « Pour appuyer les apports de Dominique Chagneau que j'approuve complètement, pourrait-on essayer de placer le vivant au cœur de ce projet plutôt que les voitures ? »

Réponse :

Merci de votre contribution.

Pour compléter les inventaires réalisés par notre bureau d'études, le Département a sollicité le Conservatoire botanique national de Brest qui a transmis les données relatives à la localisation de la flore endémique liée à la particularité géologique de la lentille calcaire d'Arthon/Chéméré.

Il s'avère effectivement que la présence d'espèces sensibles est signalée dans le périmètre d'étude du projet, ce que doit confirmer le bureau d'études du Département par une vérification sur site. En tout état de cause, le projet d'aménagement devra intégrer la préservation des espèces protégées et vulnérables sur lesquelles le projet pourrait avoir une incidence.

Question : (...) Quant au doublement de la déviation de Chaumes en Retz je veux bien qu'on m'explique ce passage de la plaquette de présentation : "Pour une question de sécurité routière, il est fortement recommandé d'éviter de maintenir des échangeurs dénivelés sur des routes à 2 voies." Au contraire, un échangeur est bien plus sécurisant qu'un carrefour plan classique et autant voire plus qu'un giratoire, que la route soit à 2x1 et bien sûr à plus forte raison à 2x2 voies. (...)

Réponse :

Merci de votre contribution.

Nous avons pris note de votre avis concernant la section entre Port-Saint-Père et Le Pont Béranger.

Concernant la déviation de Chaumes-en-Retz, à ce jour, aucun accident grave n'est à déplorer au niveau des échangeurs de la déviation de Chaumes-en-Retz. Cependant, la présence d'échangeur de type autoroutier sur une route à double sens et sans séparation entre les 2 sens de circulation présente un risque de choc frontal accru.

La réalisation d'un créneau de dépassement à 2x2 voies qui n'intégrerait pas ces échangeurs d'extrémité de la déviation (sans dispositif séparateur entre les flux au niveau des échangeurs) pourrait accroître ce risque, car il risquerait d'accentuer la confusion pour l'utilisateur de circuler sur une route à 2x2 voies au niveau des échangeurs.

Question : « Je me pose la question pourquoi faire autant de propositions si les riverains et les utilisateurs de cet axe ne s'intéressent guère à la concertation publique à la vue des réponses. Je pense qu'il serait aussi bon de laisser la déviation de Chaumes-en-Retz en pause et attendre au moins la construction du collège d'Arthon-en-Retz car ne pas prévoir des sorties sur cet axe serait complètement incohérent car faire passer un grand nombre de cars dans le plein bourg va faire fuir les habitants du bourg et nuiront à leurs tranquillité et leur sécurité alors qu'il pourrait se faire quelque chose simple avec la déviation de Chaumes-en-Retz .(ne pas confondre vitesse et précipitation) ».

Réponse : Merci de votre contribution. Toutes les propositions d'aménagement avancées par le Département ont pour objectif d'inviter les citoyens à poursuivre les réflexions sur le projet, et d'évoquer des options envisageables voire de générer des propositions du public, puisqu'aucune solution d'aménagement n'a été arrêtée à ce jour.

Concernant le sujet du collège, son ouverture est prévue en septembre 2024. Les travaux sur la déviation de Chaumes-en Retz ne démarreraient au mieux qu'en 2028. Il faudra donc que le collège puisse fonctionner sans aménagements routiers supplémentaires sur la déviation.

À ce stade, ni la carte scolaire, ni le volume et la provenance des éventuels cars ne sont connus (travail qui devrait avoir lieu par l'éducation nationale fin 2023 début 2024). Il n'est en conséquence pas pertinent de réfléchir à des schémas de desserte sans ces données.

La conception d'un accès au collège depuis un aménagement à créer sur la RD 751 soulève des difficultés techniques et environnementales pouvant se révéler rédhibitoires :

- la présence du passage supérieur de la RD 67, route de La Sicaudais ;
- la proximité de l'échangeur « d'Arthon » à moins de 800 m ;
- la différence d'altitude entre la RD 751 et le terrain au niveau du collège ;
- les talus de déblais de la RD 751 se situent dans la zone de lentille calcaire d'Arthon/Chéméré qui présente à l'échelle départementale une grande originalité au sein du Massif armoricain à dominante acide. Cette zone accueille plusieurs espèces protégées et rares et/ou menacées à l'échelle régionale et la réalisation de terrassements dans ce secteur pourrait avoir une forte incidence sur les habitats de la faune et de la flore protégées.

Question : « Nous habitons à la Pacauderie à environ 80m de la déviation. Aujourd'hui nous sommes protégés de la vue et le bruit est un peu filtré par une haie de végétaux tout le long de notre parcelle G3056. Dans le projet celle-ci va disparaître et être remplacée par la voie de dédoublement, voie qui sera 20m plus proche de chez nous soit 60m.

Durant le week-end de Pâques nous avons effectué des relevés sonores avec une mesure qui oscillait de 55 à 63 décibels, vitesse voiture 80km/h vent Nord Est.

Quand sera-t-il avec une 2x2 voies plus proche sans haie et une vitesse des véhicules à 110km/h.

Nous voulons une protection sonore tout le long de notre parcelle G3056 en prolongement du merlon déjà excitant ».

Réponse :

Merci de votre participation. Nous vous invitons à consulter la réponse apportée à la contribution ["Données de l'étude acoustique : campagne de mesure complémentaire le week-end et sur la période affluence printemps-été"](#) datant du 1 avril.

Question : « Le doublement de la déviation de Chaumes-en-Retz sur place est une évidence au vu de l'évolution des trafics et de la conception antérieure avec les réservations de terrains déjà réalisées. Les difficultés concernent quelques points de desserte locale aux extrémités qu'il y a lieu de traiter en tenant compte des allongements de parcours, de les faire participer à l'itinéraire de substitution et aux itinéraires cyclables. Sur le plan technique, les deux échangeurs seront remaniés par le passage à 2x2 voies et il s'agira d'en profiter pour les mettre aux normes du guide « Les échangeurs sur routes de type « Autoroute » Complément à l'ICTAAL » du CEREMA édition de mai 2015. Si les dispositions anti-bruit sont prises, le volet environnemental devra être étoffé. »

Réponse :

Merci de votre participation.

Dans le cas où la déviation serait mise à 2x2 voies, l'aménagement intégrerait effectivement la mise à niveau des échangeurs selon les règles de l'art pour ce type d'infrastructure. Au titre de la réglementation en matière de bruit routier, cet aménagement serait considéré comme significatif et serait accompagné par la réalisation de protections acoustiques décrites dans l'étude de bruit disponible sur la plateforme :

https://participer.loire-atlantique.fr/uploads/decidim/attachment/file/1222/anp-dev-chaumes_CER-Etude-acoustique_V1_2020-10-26.pdf

Selon les scénarios retenus, le traitement des rétablissements d'accès aux extrémités de la déviation pourrait également servir d'appui à des liaisons douces, cyclables ou pédestres.

Question : « J'ai publié en septembre 1998 la cartographie des orchidées de Loire-Atlantique (supplément au n° 133 de l'orchidophile, Société Française d'Orchidophilie). (...) Le secteur calcaire de Chaumes-en-Retz constitue un milieu rare pour le département. Il abrite une flore caractéristique avec diverses espèces à fort enjeu patrimonial dont les orchidées sauvages, ce qui lui a valu d'être classé en ZNIEFF de

type 1. On dénombre aujourd'hui 14 espèces d'orchidées à Chaumes-en-Retz, et les pelouses et friches calcaires des bords de la RD751 abritent encore une belle diversité de plantes rares typiques des milieux calcaires. La mise à 2x2 voies de ce tronçon aurait pour conséquence une nouvelle perte de la biodiversité, dans le seul but que les voitures aillent plus vite, et consomment plus, ce qui irait à contre-sens du Plan Biodiversité du gouvernement. (...) ».

Réponse :

Merci de votre contribution, qui enrichit les inventaires écologiques réalisés sur le terrain, que le Département a prévu de compléter par des passages sur site supplémentaires. Je vous invite à vous reporter à la réponse à la contribution de Vincent "Accordons une voix majeure aux espèces protégées, menacées ou déterminantes ZNIEFF ou sur liste rouge dans la décision : sollicitation du CSRPN" datant du 29 mars.

Question : « (...) lors du premier débat public, nous avons été nombreuses et nombreux à dire NON à ce projet de doublement de voies. Dans les comptes -rendus des réunions, je n'ai pas lu notre opposition ferme à ce projet datant d'une autre époque. Datant d'avant l'inquiétude et la constatation du changement climatique et ses conséquences. Je n'ai pas bien vu la reprise de nos argumentaires, en particulier sur le changement du climat et sur l'impact sanitaire de l'augmentation du trafic routier. Doit-on tout réécrire pour être entendu ? Est-ce que cela vaut la peine de le répéter ? ou est-ce peine perdue ? »

Réponse :

Merci de votre participation.

Il sera tenu compte de votre avis dans le cadre du bilan que le Département réalisera à l'issue de cette concertation.

Question : « Ne ferait-on pas mieux d'aider au développement du covoiturage ? de favoriser l'usage des transports en commun en développant les lignes de car / trains ? D'aider à l'acquisition de voitures moins polluantes, électriques par exemple (qui ne sont pas moins polluantes si elles roulent à 110 km) ?

De plus, on sait que dans la majorité des cas, construire des routes fait augmenter le nombre de véhicules. N'est-ce pas un contre-sens en ce moment où il faut viser à réduire le nombre des véhicules en circulation ?

En outre, l'impact négatif sur la biodiversité a-t-il été étudié ? »

Réponse :

Merci de votre participation.

Le Département intègre dans sa réflexion sur le projet le développement des mobilités douces et partagées. Pour la section de la déviation de Chaumes-en-Retz, les pôles multimodaux (arrêts de lignes de cars régionales + aires de covoiturage), déjà existants à proximité des échangeurs de la RD 5 et de la RD 66 seront confortés. De plus, afin d'encourager la pratique du covoiturage, le Département, dans son projet stratégique 2015-2021, affichait l'ambition de constituer un réseau de 200 aires en Loire-Atlantique. Cet objectif a été dépassé avec plus de 250 aires labellisées sur tout le territoire. Les aires de covoiturage situées le long de la RD 751 s'intègrent pleinement à ce réseau.

Au sujet des transports collectifs, nous vous invitons à consulter la réponse apportée à la contribution "Réaménagement Nantes-Pornic : Constats et propositions" du 7 avril.

Le projet de mise à 2x2 voies de la route Nantes-Pornic s'inscrit dans un objectif de sécuriser les déplacements sur cet itinéraire, d'adapter l'infrastructure à son niveau de fréquentation actuel et futur. L'évaluation de l'évolution des flux de circulation à moyen et long terme a fait l'objet d'une étude spécifique confiée par le Département au CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement). L'étude montre que les flux de circulation sur la RD 751 continueront à croître compte-tenu de l'évolution démographique, du développement économique et de l'attractivité du littoral. La déviation de Chaumes-en-Retz verra son trafic passer de 13 200 véh/J en 2018 à 14 300 véh/J à moyen terme et 20 200 véh/J à long terme.

L'impact sur la biodiversité a été étudié à travers la réalisation d'un inventaire environnemental initial en 2021, réalisé sur une aire d'étude élargie autour du projet de doublement de la déviation de Chaumes-en-Retz, scindé en 6 parties. Il comprend une recherche bibliographique, un recensement des zones de protection naturelle réglementaires existantes et un inventaire de terrain établi sur un cycle biologique d'un an. Cet état initial sur terrain permet d'identifier les espèces faune/flore présentes dans l'aire d'étude ainsi que leurs habitats et de recenser les zones humides pouvant potentiellement être impactées par le projet afin d'éviter ou de limiter ses incidences.

L'état initial de l'environnement est disponible en ligne sur la plateforme, ici : <https://participer.loire-atlantique.fr/processes/anp-dev-chaumes> dans la rubrique « Documents à consulter » puis « Études ».

Question : « Une clarification est nécessaire, la présentation actuelle suggérant par la présentation d'un réseau dense que toutes les pistes cyclables vont être créées - est-ce réellement le cas ? »

Réponse : « Merci de votre contribution.

Au droit de la déviation de Chaumes-en-Retz, les aménagements cyclables prévus par Pornic agglomération, dont une partie est déjà réalisée en parallèle de la RD 751, ne nécessitent pas de complément spécifique du Département dans le cadre du projet.

Néanmoins, au sein du secteur de Chaumes-en-Retz, le Département est porteur du projet d'aménagement de la liaison cyclable entre Sainte-Pazanne et Paimbœuf, dont une large partie est prévue en site propre.

Les aménagements cyclables situés au sein des sections de l'itinéraire qui ne sont pas soumises à concertation ne sont pas évoqués pour l'instant. »

Question : « (...) Le conseil départemental est-il prêt à endosser la responsabilité d'une autre disparition d'espèce à l'échelle de la commune ou du département ? »

Réponse : Nous vous remercions pour votre contribution et nous prenons note de vos compléments.

Nous vous invitons également à consulter la réponse apportée à la contribution [« Accordons une voix majeure aux espèces protégées, menacées ou déterminantes ZNIEFF ou sur liste rouge dans la décision : sollicitation du CSRPN »](#) datant du 29 mars.

Question : « Pourquoi ne pas prendre en compte ce phénomène sur un axe que tout le monde sait être un axe majeur de desserte du littoral ? Comment aujourd'hui, peut-on encore répondre à des gens qui vivent mal cet effet sur leur santé que le projet respecte les règles en vigueur ? Pourquoi ne pas avoir un minimum d'ambition pour le bien être des gens ? »

Réponse :

Merci de votre participation.

Le Département prend en compte la qualité de vie des riverains dans sa réflexion sur le projet. Comme indiqué au sein du livret de concertation, le doublement de la déviation de Chaumes-en-Retz est soumis à des obligations de limitation des nuisances sonores. Le tracé de la déviation étant situé à proximité du bourg de Chaumes-en-Retz, il intégrait déjà des protections acoustiques, principalement sous la forme de merlons de terre. Celles-ci seront confortées et complétées par des protections supplémentaires sur certaines portions du projet.

En complément, nous vous invitons également à consulter la réponse apportée à la contribution [« Données de l'étude acoustique : campagne de mesure complémentaire le week-end et sur période affluence printemps-été »](#) datant du 1^{er} avril.

Question : « Qu'en sera-t-il des villages à proximité, quelles mesures anti-bruit vont être mises en place ? Comment réguler la vitesse sur les routes desservant ce grand axe ? »

Réponse : Merci de votre contribution.

Pour la question du bruit, le doublement de la déviation de Chaumes-en-Retz est soumis à des obligations de limitation des nuisances sonores. Le tracé de la déviation étant situé à proximité du bourg de Chaumes-en-Retz, il intégrait déjà des protections acoustiques, principalement sous la forme de merlons de terre. Celles-ci seront confortées et complétées par des protections supplémentaires sur certaines portions du projet.

En complément, nous vous invitons également à consulter la réponse apportée à la contribution [« Données de l'étude acoustique : campagne de mesure complémentaire le week-end et sur période affluence printemps-été »](#) datant du 1 avril.

Concernant la régulation de la vitesse, dans le cadre de son Schéma directeur des mobilités, le Département va conduire des études sur l'ensemble de son réseau qui le conduiront à hiérarchiser ses besoins en matière d'information des usagers en temps réel et éventuellement mettre en œuvre un tel dispositif.

Question : « Le 123-19-1 (Code de l'environnement) s'applique-t-il à cette concertation sur la route et ses impacts sur l'environnement ? »

Réponse :

Merci de votre contribution.

La concertation publique organisée en 2022 n'est pas concernée par l'article 123-19-1 du code de l'environnement car le projet Nantes-Pornic a déjà fait l'objet d'une concertation préalable en 2020, telle que prévu par les articles 121-9 et 121-24 du Code de l'environnement.

Un bilan de la concertation est en cours de rédaction en vue d'être soumis à l'Assemblée départementale. Il sera rendu public dès son approbation. Ce dernier comprendra une synthèse des contributions recueillies entre le 28 mars et le 8 mai 2022, lors des réunions publiques, des ateliers, des permanences, sur les registres papiers et sur la plateforme en ligne. Chaque avis et proposition auront été étudiés par le Département.