



Réunion publique du 12 avril 2024

RD 178 entre Tournebride et l'A83
Doublement et aménagement d'une voie
réservée aux transports collectifs et au covoiturage
(VR2+)



© Paul Pascal

Intervenants :

- **Michel Ménard**, Président du Département de Loire-Atlantique
- **Freddy Hervochon**, Vice-président mobilités
- **Yannick Fétiveau**, Maire de Pont-Saint-Martin
- **Jean-Pierre David**, Chef du service études et concertation
- **Sophie Brossaud**, Chargée de projets participation citoyenne

Animatrice :

- **Fanny Bousquet**, Consultante, Agence Sennse

Durée de la réunion : 2h30, 18h30-21h00

Nombre de participant.es : 42



1- INTRODUCTION

L'animatrice ouvre la réunion en rappelant l'objet de cette rencontre et l'inscription du projet dans le cadre d'une concertation.

Yannick Fétiveau, maire de Pont-Saint-Martin introduit la réunion publique par un mot d'accueil en saluant notamment les différents élus locaux présents dans le public. Il souligne ensuite l'importance de la concertation puis indique porter une attention particulière à ce projet routier, impactant pour sa commune.

L'animatrice présente ensuite les intervenants présents en tribune ainsi que le déroulé de la soirée et les règles du jeu.

2- PRÉSENTATION DES AMBITIONS DU PROJET

Michel Ménard, président du Département poursuit et remercie les personnes présentes pour leur participation à cette réunion. Il insiste ensuite sur le fait que la concertation a pour objectif d'interroger le projet et de le faire évoluer. Il indique toutefois que le projet est soumis à des contraintes réglementaires et que toutes les propositions ne sont pas toujours réalisables. Il cite la politique de Zéro Artificialisation Nette (ZAN) comme un enjeu à prendre en compte dans la réalisation de ce projet routier. Le président indique que certains projets routiers ont été abandonnés afin de limiter l'empreinte foncière mais que le projet de la RD178 a été maintenu puis qu'il représente une opportunité pour développer des solutions alternatives à l'autosolisme. Il précise également que le Département profite d'un appel à projets lancé par l'Etat pour réaliser ce projet. Les aménagements routiers seront réalisés en coordination avec les autres acteurs publics et en cohérence avec les aménagements existants. Il rappelle les prochaines étapes du projet tout en invitant les participants à contribuer pendant la phase de concertation.

Freddy Hervochon, vice-président mobilités, prend la parole pour présenter les principaux constats ayant mené à une réflexion sur le réaménagement de cette voie :

- La RD 178 est un des axes les plus encombrés de Loire-Atlantique avec un flux de 26 000 véhicules/jour et une forte congestion en matinée et en fin d'après-midi
- Une forte accidentologie
- Le caractère structurant de cet axe régional reliant la Vendée au cœur de la Loire-Atlantique
- Une faible pratique du covoiturage (17% des véhicules)

Il revient, en parallèle, sur l'aménagement de l'échangeur de Viais qui a permis de fluidifier la circulation.

Il détaille ensuite les objectifs associés à ce projet d'aménagement :

- Développer des alternatives à l'autosolisme
- Renforcer la sécurité des usagers
- Aménager la voie en cohérence avec le statut d'intérêt régional

Il présente, enfin, les principaux principes d'aménagement prévus :

- Un projet organisé en deux sections (nord et sud)
- Un doublement de la voie sur 8km de linéaire
- La création de 4km de voie réservée sur la section nord

Certains points singuliers devront faire l'objet d'une réflexion plus approfondie et parfois de demandes de dérogation auprès de la Direction Générale des Infrastructures et Transports Maritimes. Il donne pour exemple l'embranchement avec l'A83 et les fermetures de certains accès pouvant impacter des riverains ou encore des exploitants agricoles.

3- TEMPS D'ÉCHANGES N°1

L'animatrice conclut l'introduction en invitant les participants à poser de premières questions sur les objectifs généraux du projet.

Opportunité du projet

Question/ Remarque : un participant, habitant de Pont-Saint-Martin et membre de l'association APPN (Association pour la Préservation du Patrimoine Naturel) fait part de sa satisfaction vis-à-vis du projet de voie réservée pour les transports en commun. Il indique avoir travaillé sur ce sujet avec une association, il y a quelques années, et avoir fait une proposition d'aménagement au Département. Il regrette toutefois que le projet ait mis autant de temps à voir le jour.

Michel Ménard répond que la réflexion sur la RD 178 a été engagée en 2019 et que les contraintes réglementaires ont été étudiées ensuite, ce qui explique le temps passé.

Question/ Remarque : Johann Boblin, conseiller régional, salue l'engagement de cette opération notamment parce que l'itinéraire est d'intérêt régional. Il indique que la Région soutient financièrement le projet comme elle l'avait fait pour l'aménagement de l'échangeur de Viais. Le montant alloué pour ces deux projets correspond à environ 12M d'euros. Il précise que la Région partage les ambitions du Département et souligne l'importance d'irriguer le territoire avec des solutions de transports en commun, d'autant qu'une ligne régionale passe déjà sur cette voie. Selon lui, il est important de faire en sorte que l'offre de transports en commun soit attractive. Il souligne, en parallèle, avoir apprécié l'écoute du Département lors de la mobilisation des acteurs locaux à propos de la problématique de congestion à Viais.

Il fait part, toutefois, en sa qualité de maire de La Chevrolière, de son insatisfaction vis-à-vis de la programmation des travaux. Il indique ne pas comprendre pourquoi le tronçon entre Viais et Tournebride ne peut pas être réalisé à la suite des autres aménagements. Selon lui, l'aménagement de ce tronçon, avec la mise en place d'une glissière de sécurité, est important : il permettrait d'empêcher des chocs frontaux. Il demande que ce tronçon soit aménagé le plus rapidement possible.

Freddy Hervochon prend l'engagement de réaliser cet aménagement dans le cadre de la prochaine programmation pluriannuelle d'investissement, en 2028.

Zéro Artificialisation Nette

Question/ Remarque : un participant demande pourquoi le projet a été suspendu à cause de la politique de la Zéro Artificialisation Nette puis repris.

Michel Ménard répond que le projet de doublement et de création de voie réservée n'a jamais été annulé. Ce projet ne figure pas parmi les vingt projets annulés dans le cadre de la ZAN.

4- PRÉSENTATION DU PROJET

Jean-Pierre David, chef du service études et concertation au Département, poursuit la présentation du projet.

Présentation de la section sud

Il débute par les principes d'aménagements de la section sud :

- Doublement de la route sur 3300 mètres entre l'échangeur de Tournebride et l'échangeur de Viais
- Création d'une seconde chaussée au sud-est de la chaussée actuelle, côté Malabrit
- Limitation de la vitesse à 110km/h

Il précise que l'aménagement de la seconde chaussée avait déjà été déclaré d'utilité publique en 2009 et que le projet a subi des évolutions depuis cette date.

Il indique que les franchissements de Thubert et Malabrit pourraient présenter des problématiques : induire des coûts d'investissement importants et des impacts sur l'environnement (zones humides et espèces protégées). Le projet prévoit donc de supprimer ces franchissements pour faciliter la recevabilité de l'aménagement lors de l'instruction par les services de l'Etat.

Jean-Pierre David ajoute que le projet prévoit, en revanche, de rétablir des communications locales :

- Liaison entre Thubert et Viais avec une voie latérale sur plus de 1,2km, en bordure de la 2x2 voies
- Continuité piétonne entre l'échangeur de Tournebride et la voie de Thubert

Il indique également que des accès riverains seront fermés. Certains l'ont récemment été sur Malabrit.

Le projet intègre aussi la proposition de mise en impasse de la rue des Sables sur le village de Viais pour éviter des reports de trafic qui seraient préjudiciables à la qualité de vie des habitants, de façon à orienter les flux qui viendraient de Thubert.

Le profil en travers de l'aménagement se compose d'une plateforme d'environ 25 mètres de large avec deux chaussées de 7 mètres et un séparateur axial. Deux bandes d'arrêt d'urgence de 3 mètres de large sont prévues.

Il explique que l'aménagement évitera l'arasement de la haie située en bordure ouest de la route, pour des raisons écologiques et paysagères.

Il conclut sur la section sud en indiquant les sujets soumis à concertation sur ce tronçon. Pourront donc être questionnés :

- L'opportunité du doublement
- Les modalités de rétablissement des dessertes locales
- Les enjeux en termes de mobilité et de sécurité

Présentation de la section nord

La section nord s'étend de Viais à l'A83. Les principes d'aménagements prévus sont les suivants :

- Doublement de la voie sur 4000 mètres
- Mise en place d'une voie réservée dédiée aux transports en commun et aux covoitureurs
- Limitation de la vitesse à 50km/h sur la voie réservée contre 90km/h pour les deux autres voies

Jean-Pierre David donne ensuite des précisions sur la nature de la voie réservée. Il explique qu'il s'agit d'un dispositif expérimental qui a été initié au niveau national depuis 2019. Le dispositif fera donc l'objet d'une évaluation qui sera transmise aux services de l'Etat pour confirmer l'intérêt de l'aménagement ou le remettre en cause. Cet aménagement est indiqué par une signalétique spécifique : un losange blanc sur fond bleu pour la signalisation verticale et un losange blanc apposé sur la chaussée.

Il est à noter que la plupart des voies réservées se situent normalement à gauche mais que, dans le cas présent, il a été choisi de la positionner à droite pour assurer une cohérence avec l'aménagement de voie réservée réalisé par l'Etat sur l'A83. Cette disposition a un intérêt dans la mesure où elle ne nécessite pas la mise en place de dispositifs d'exploitation spécifiques tels que la régulation dynamique des vitesses ou l'ouverture de la voie réservée à certains instants de la journée. Les modalités d'exploitation sont simplifiées et les coûts de mise en œuvre sont également allégés.

Il précise ensuite que la voie réservée remplacera la bande d'arrêt d'urgence, ce qui limitera l'emprise foncière du projet. Toutefois, pour pallier cette absence de bande d'arrêt d'urgence, des refuges seront positionnés à intervalle régulier, tous les kilomètres, pour permettre l'arrêt des véhicules en panne ou en cas d'accident.

Le gain de temps lié à cet aménagement a été évalué à hauteur de 10 à 15min en moyenne, gain de temps à cumuler avec ceux procurés par l'aménagement de la voie réservée sur l'A83.

Jean-Pierre David cite deux points singuliers sur cette section nord :

- Le franchissement de l'échangeur du Taillis
- Le raccordement à l'A83

En ce qui concerne le franchissement de l'échangeur, 3 scénarios d'aménagements sont présentés au public :

- Solution 1 : interruption de la voie réservée au niveau de l'échangeur qui impliquerait une réinsertion des automobilistes dans le flux général ou un emprunt de l'échangeur par les automobilistes

- Solution 2 : aménagement prolongeant la voie réservée le long de la bretelle
- Solution 3 : mise en place d'une voie d'entrecroisement au droit de l'échangeur de Viais

La dernière solution permettrait de franchir l'échangeur de façon fluide sans se confronter au trafic qui emprunte la voie principale. Selon Jean-Pierre David, ce scénario est celui qui paraît le plus performant en termes de fluidité et d'amélioration des conditions de circulation pour les covoitureurs et les transports en commun. Toutefois, cette solution suppose un accord de l'Etat puisque cette configuration ne figure pas dans le référentiel national. De plus, cette solution nécessite la création d'un ouvrage parallèle à l'ouvrage existant.

A propos du raccordement avec la voie réservée de l'A83, trois solutions sont également présentées au public :

- Solution 1 : aucun aménagement > L'insertion sur la voie réservée de l'A83 ne pourra se faire qu'après avoir emprunté l'ouvrage de la voie métropolitaine, après 300 mètres de parcours.
- Solution 2 : mise en place d'un tronçon de voie réservée sur un linéaire d'environ 250 mètres
- Solution 3 : connexion directe de la voie réservée de la RD178 à la voie réservée de l'A83

La dernière solution nécessite l'élargissement de la bretelle sur sa partie terminale pour créer une deuxième chaussée et l'élargissement de la plateforme de l'A83. Cette solution est privilégiée mais nécessite aussi l'accord des services de l'Etat.

Jean-Pierre David conclut sur la section nord en présentant les éléments soumis à concertation pour ce tronçon :

- L'opportunité de la voie réservée
- Les enjeux de mobilité en termes de sécurité

Enjeux liés au réaménagement la RD 178

Jean-Pierre David présente ensuite les enjeux liés à ce projet d'aménagement :

a. Enjeux environnementaux

Les emprises et l'artificialisation des sols nécessaires à la mise en œuvre du projet impacteraient les habitats naturels, les espèces protégées, les zones humides et les corridors écologiques.

Afin de limiter l'impact sur l'environnement, des mesures seront proposées notamment vis-à-vis des espèces protégées et afin de compenser les zones humides impactées. Les conditions de gestion des eaux pluviales seront améliorées et remises aux normes.

b. Enjeux liés au cadre de vie

La prise en compte des habitants afin de préserver leur qualité de vie est un des enjeux majeurs dans la réalisation du projet.

Jean-Pierre David explique que la limitation de la vitesse à 90km/h sur la section nord et la mise en place de dispositifs de protections phoniques limiteront le niveau d'exposition au bruit. Une carte des protections phoniques envisagées est présentée au public.

Les prochaines étapes du projet

Jean-Pierre David conclut son intervention en présentant les prochaines étapes du projet tout en rappelant le cadre budgétaire.

Il précise que la circulation ne sera pas stoppée pendant les travaux. Certaines déviations de nuit pourront toutefois être mises en place lors de la création des raccordements. Le début des travaux est prévu pour la fin d'année 2025.

Les coûts d'aménagements de la section sud sont évalués à 12 millions d'euros et les coûts d'aménagements de la section nord sont, eux, évalués à 31 millions d'euros. Le différentiel s'explique par les travaux à prévoir sur les ouvrages d'art.

Freddy Hervochon ajoute que les deux sections feront l'objet d'une déclaration d'utilité publique. En revanche, les autorisations environnementales seront engagées de manière séparée, celles sur la section nord le seront prochainement alors que celles sur la section sud ne le seront qu'après 2028.

5- TEMPS D'ECHANGES N°2

L'animatrice invite les participants à poser leurs questions sur les aménagements prévus.

Gestion des eaux

Question/Remarque : un habitant des Sorinières s'interroge sur le fonctionnement d'un bassin de rétention qui a été créé au moment de l'aménagement de l'échangeur. Il dit avoir l'impression qu'une buse va directement dans l'Ognon sans qu'il y ait de dispositifs de rétention de certains produits.

Jean-Pierre David répond qu'un bassin de rétention a pour objectif de faire tampon avec les eaux qu'il reçoit. Ainsi, les rejets ne doivent pas aller directement dans le milieu récepteur. En effet, les effluents doivent séjourner un certain temps dans le bassin avant d'être rejetés dans le milieu récepteur. Il indique prendre la question en note pour se renseigner auprès de ses collègues ayant suivi l'opération.

Circulation

Question/ Remarque : un habitant de La Chevrolière se questionne sur les modalités de circulation des engins agricoles, des vélos ou des cyclomoteurs, dans le cadre des futurs aménagements sur la RD 178.

Jean-Pierre David indique que lorsque la route sera doublée, les circulations des vélos et des engins agricoles devront être affectées sur le réseau de la voirie communale. En effet, une 2x2 voies n'est pas adaptée à la présence de deux-roues ou de véhicules agricoles. Il explique toutefois qu'il ne sera pas possible de leur interdire les accès puisque cela nécessite l'adoption d'un statut particulier de voie express. Il ajoute que le Département a une politique ambitieuse de développement de liaisons cyclables qui a justement pour objectif d'offrir des itinéraires bourgs à bourgs sécurisés, indépendants des grands axes de circulation. Selon lui, le nombre de cyclistes devrait diminuer une fois le schéma cyclable mis en œuvre.

Question/ Remarque : un habitant de Viais indique que, depuis la suppression du carrefour du Pérou, les flux se dirigent vers le bourg de Viais. Ces flux impactent, selon lui, la tranquillité des habitants et leur sécurité. Il interroge donc la possibilité de créer un « demi-échangeur » ou une bretelle qui ferait le tour du bourg, pour pouvoir sortir au niveau du pont du Pérou pour les véhicules arrivant de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu. Il propose aussi de créer une bretelle à la sortie des Sorinières qui donnerait un accès direct sur la RD178.

Yannick Fétiveau ajoute que cette question de la bretelle d'accès qui permettrait d'éviter le report de trafic dans Viais avait été évoquée avec les membres de l'équipe municipale de Pont-Saint-Martin. Il précise aussi la remarque sur la dangerosité du carrefour en décrivant une problématique de visibilité pour les automobilistes qui arrivent de Viais et qui sortent sur la route du Bignon. Il entend toutefois que cette proposition ne puisse pas convenir aux habitants des Sorinières, chez qui ce trafic pourrait se reporter.

Freddy Hervochon invite les participants à déposer des contributions où ils expliquent les raisons pour lesquelles ils revendiquent tel ou tel aménagement. Il indique prendre l'engagement d'étudier chaque contribution pour en évaluer les avantages et les inconvénients. Selon lui, l'intérêt de la concertation est de s'appuyer sur des éléments qui n'auraient pas été identifiés en interne.

Yannick Fétiveau, en réaction à cette réponse, propose à la commune des Sorinières d'organiser un échange pour discuter des attendus de chacun sur ce projet. Cela permettrait selon lui, de voir s'il est pertinent de faire des propositions au Département sur ce carrefour du Pérou.

Question/ Remarque : un habitant de la Benêtère indique que le développement du Bignon et de toutes ses campagnes a généré une augmentation du trafic. Selon lui, c'est ce qui explique l'accroissement du trafic entre Les Sorinières et Le Bignon et donc la dangerosité du carrefour.

Question/ Remarque : une habitante de Viais questionne le nombre de passages de véhicules par jour dans les années à venir, compte tenu de l'augmentation de la population dans le Grand-Ouest et au regard des aménagements prévus. Elle demande si les aménagements prévus seront suffisants lorsque la population va augmenter.

Freddy Hervochon répond que les prévisions de trafic sont corrélées aux prévisions démographiques. Le trafic va proportionnellement augmenter. Pour lui, les solutions ne passeront pas par l'infrastructure mais par des changements d'usage. Le fait d'augmenter de manière significative le covoiturage et d'améliorer les offres de transports en commun va permettre de fluidifier le trafic. Il souligne également le coût engendré par la mise en place de chaque aménagement.

Jean-Pierre David précise que le trafic augmente d'environ 1% par an, au même rythme que l'évolution de la population. Il explique, en revanche, que la mise à 2x2 voies et l'aménagement d'une voie réservée vont fluidifier le trafic sur cet axe. Il ajoute que ces aménagements vont rendre cet axe plus attractif et limiter le trafic sur le réseau de petites voies départementales ou communales dont les conditions de sécurité ne sont pas jugées satisfaisantes.

Question/ Remarque : une habitante de Viais s'interroge sur la fermeture de l'accès entre la ZA de Viais et la rue des Sables. Elle demande si cet accès sera aussi fermé aux vélos et aux piétons et évoque le projet de voie douce entre le centre de Pont-Saint-Martin et Viais.

Yannick Fétiveau indique avoir demandé la fermeture de cet accès par un sens interdit au Département, avec l'accord du président de la Communauté de Communes de Grand-Lieu, l'objectif étant de réguler le trafic et d'éviter qu'il traverse le village de Viais. Il s'agit donc d'une décision communale et non départementale. Il ajoute que cette voie sera ouverte aux piétons, cyclistes et engins agricoles puis aux véhicules qui viennent de La Chevrolière et qui passent par Thubert pour aller récupérer l'échangeur de Viais. Il explique ensuite qu'il y aura effectivement un itinéraire de voie verte reliant la ZA au bourg de Pont-Saint-Martin.

Voiries

Question/ Remarque : un participant s'interroge sur la voie entre Thubert et Viais et demande ce qu'elle deviendra.

Jean-Pierre David répond que cette voie sera reconstruite avec une largeur un peu plus importante. Il précise que d'après les comptages, le trafic sur cette voie est modéré (500 véhicules/jour) et que cela ne nécessite donc pas un élargissement au-delà de 4 mètres (largeur actuelle entre 2,50m et 2,80m).

Yannick Fétiveau ajoute que l'idée étant de fermer Thubert avant même que le projet soit réalisé, cette petite voie a été ouverte pour réaliser des tests. Une analyse des flux a été réalisée et a mis en évidence un faible trafic. Il explique toutefois que si la voie restait en l'état, il y aurait des problèmes de croisements, il est donc prévu de l'élargir à 4 mètres pour éviter cela. Les engins agricoles pourront donc passer sur cette voie mais il faudra être vigilant lors des croisements. Il précise que cette voie sera reconstruite à côté d'une noue. Il conclut en indiquant qu'il faudra donner un statut à cette voie, qui, même si elle est construite par le Département, ne sera pas propriété départementale. Une convention devra donc être signée entre le Département et la commune.

Cadre de vie

Question/ Remarque : un habitant de La Benêtère fait part de son inquiétude concernant l'absence de dispositif de type merlon ou écran sur la partie entre Viais et le franchissement de l'Ognon. Il précise enregistrer une augmentation du niveau sonore depuis les travaux. Selon lui, les nuisances sonores sont amplifiées par les vents. Ainsi, il demande si des tests ont été réalisés pour justifier cette absence de dispositif.

Jean-Pierre David répond que les interventions du Département dans le cadre d'un projet sont très cadrées sur le plan réglementaire. Pour cela, des mesures de bruit doivent être réalisées. Il indique que si la maison du participant n'a pas fait l'objet d'une mesure, cela a au moins été le cas pour un voisin proche. A la suite de ces mesures, des simulations sont réalisées avec des logiciels qui permettent d'évaluer l'évolution des niveaux de bruit. Les résultats de ces simulations permettent d'apprécier la nécessité ou non de mettre en place des protections, au regard des obligations réglementaires. Il précise que le secteur de la Benêtère est situé au-dessus du niveau de la chaussée et que, de ce fait, le village bénéficie de la protection du déblai. Le niveau d'exposition résultant en deçà des seuils réglementaires pour ce secteur, la mise en place de protections phoniques n'est pas prévue. Il ajoute également que les mesures sont réalisées en prenant des marges en compte de façon à intégrer les erreurs potentielles de la modélisation. Il invite les participants à venir lors des permanences pour que les études de bruit puissent leur être présentées en détail.

Yannick Fétiveau ajoute que l'équipe municipale a demandé des études supplémentaires au Département pour mesurer la gêne sonore et que les résultats montrent bien que l'on est en-deçà du niveau qui aurait nécessité la mise en place de panneaux de protection. Il indique toutefois qu'il s'agit de moyennes et que cela ne représente pas toujours la gêne ressentie par les habitants. Il invite les participants à contribuer sur ce point pour faire part de cette nuisance.

Freddy Hervochon entend la gêne vécue par les habitants. Il rappelle qu'il est effectivement possible de faire part de ces problématiques sonores durant la concertation et qu'elles seront examinées.

Question/ Remarque : une habitante de Malabrit indique être satisfaite de la fermeture de la voie allant vers la RD178. Selon elle, cela a permis de renforcer la sécurité au sein du village. Elle questionne toutefois la possibilité de mettre en place des mesures de protections sonores au niveau de ce village. Elle demande également si des aménagements seront prévus pour la route qui dessert Malabrit car elle est actuellement en mauvais état.

Yannick Fétiveau indique, concernant la question sur l'état de la route, qu'il est possible de prendre contact directement avec la mairie pour prévenir de ce type de problématique. Il note la remarque pour en faire part aux équipes techniques.

Jean-Pierre David répond, pour les problématiques sonores, que le secteur de Malabrit n'avait pas été identifié, dans les études, comme un secteur exposé à des niveaux de bruit excessifs par rapport à la réglementation. Cela explique qu'il n'y ait pas de mesures de protections envisagées.

Voie réservée

Question/ Remarque : une habitante de Geneston questionne la possibilité pour les deux-roues motorisés de circuler sur la voie réservée. Selon elle, il serait pertinent de prévoir cette possibilité car cela permettrait aux motards d'être plus en sécurité sans pour autant gêner les transports en commun ou les covoitureurs. Elle explique que les motards font actuellement du remonte-files entre deux voies et que cela peut être dangereux.

Freddy Hervochon répond qu'il doit y avoir plus d'un passager sur la moto pour qu'elle soit autorisée à circuler sur la voie réservée. Selon lui, cela serait effectivement moins dangereux pour les motards d'utiliser cette voie mais cela serait contraire à la réglementation. Il explique que le code de la route ne peut pas être défini par le Département puis précise que les motards seuls qui utilisent cette file s'exposent à une amende puisqu'ils sont théoriquement en infraction.

Question/Remarque : une habitante de Geneston demande s'il est prévu, dans le cadre de ce projet, de mettre en place une offre de transports en commun qui emprunterait la voie réservée pour aller jusqu'aux Bourdonnières et rejoindre le busway.

Freddy Hervochon répond qu'il y a un travail de coordination à réaliser avec la Métropole pour ce type de projet car le busway relève de la compétence métropolitaine. Il indique que les différentes entités publiques se réunissent souvent dans l'objectif d'assurer une cohérence entre les différentes offres proposées. L'idée, dans le cadre de ce projet, étant d'offrir un parcours qui aille jusqu'au boulevard de Vendée.

Yannick Fétiveau précise que la ligne 313 existe déjà et évoque la présence d'un parking de covoiturage, récemment réalisé par le Département. Il ajoute que la voie réservée permet d'envisager, en partenariat avec la Métropole et la Région, un cadencement plus important de cette ligne et un trajet menant jusqu'aux Bourdonnières. Cette proposition reste à discuter.

Impacts environnementaux

Question/Remarque : un habitant de La Chevrolière note des contradictions entre la politique de Zéro Artificialisation Nette et les emprises foncières du projet, notamment sur le secteur de La Freudière. Il relève que l'implémentation d'une voie piétonne détruira environ un hectare d'espace boisé classé, modifiera en profondeur l'hydromorphologie d'une zone humide et impactera des espèces protégées sur ce secteur.

Il fait également référence à la concertation en cours, portée par la DIRO (Direction Interdépartementale des Routes Ouest), étudiant les entrecroisements au niveau du périphérique nantais, sur la section Sud, entre Bouguenais et la porte de Retz. Il indique que les études menées dans le cadre de cette concertation répertorient un certain nombre d'espèces protégées avec des enjeux forts en termes de protection. Pour la RD 178, les études ne donnent pas les mêmes résultats en termes d'enjeux pour les mêmes espèces. Il indique également que l'étude réalisée pour la RD 178 omet la présence de certaines espèces (rapace nicheur etc.). Il questionne ainsi la volonté du Département sur la politique de Zéro Artificialisation Nette et remet en cause l'opportunité du projet et notamment le cheminement piéton. Il s'étonne de l'emprise nécessaire.

Il ajoute que les cheminements piétons existants sont actuellement des zones de dépôts sauvages et s'interroge sur le devenir du cheminement piéton qui sera créé.

Jean-Pierre David indique que le cheminement piétonnier fait suite à une demande de la commune de La Chevrolière qui souhaitait que soit prise en compte une continuité d'itinéraire de randonnée sur la commune. Il explique que ce cheminement n'implique pas d'emprise supplémentaire : le projet mesurera 1,80 mètres de large et sera inscrit dans les emprises routières départementales. Il ajoute que le revêtement sera stabilisé, peu agressif pour l'environnement, le milieu aquatique et le sol. Il précise qu'un défrichement aurait de toutes façons été nécessaire pour accueillir le dispositif d'assainissement prévu dans le cadre du doublement, à côté duquel serait positionné le chemin piéton. Il conclut en indiquant que la question du positionnement exact de cette liaison pourra tout de même être examinée en détail de façon à limiter le plus possible ses impacts.

Freddy Hervochon ajoute que les éléments sur les enjeux environnementaux apportés dans le cadre de la concertation ne sont pas précis puisque des études plus poussées seront réalisées dans le cadre des demandes d'autorisations environnementales. Il rappelle également que les prochaines études environnementales ne porteront que sur la section nord et non sur la section sud. La déclaration d'utilité publique (DUP), elle, portera sur l'ensemble du périmètre.

Il explique ensuite le fonctionnement de la politique ZAN en indiquant qu'une partie des zones qui seront artificialisées dans le cadre de ce projet devra être compensée sur d'autres sites. A l'horizon 2030, l'équivalent de 50% des surfaces artificialisées devront être désartificialisées/renaturés sur d'autres sites. Des recherches de sites seront donc effectuées en ce sens, dans le cadre de ce projet. Il indique que la création de routes constitue l'aménagement le plus consommateur en termes de consommation des terres agricoles et naturelles et qu'il y a un objectif de réduire au maximum cette artificialisation. Il précise que l'abandon des 20 projets routiers évoqués en introduction ont permis d'éviter l'artificialisation de 450 hectares sur les 600 hectares initialement nécessaires pour le Département sur ces projets.

Il souligne toutefois l'importance de ce retour concernant les espèces protégées car ces éléments pourront être intégrés à l'étude.

Le participant indique ne pas comprendre pourquoi une DUP est faite avant l'étude environnementale car, pour lui, il est contradictoire d'obtenir une autorisation pour dénaturer un espace naturel avant d'évaluer l'opportunité de le détruire.

Freddy Hervochon répond que la DUP n'est pas là pour préciser les mesures compensatoires mais pour déclarer le projet d'intérêt public. Il précise que c'est l'Etat qui décide si le projet est d'intérêt public ou non, à la suite d'une enquête publique. L'Etat demande aussi de mesurer les impacts et de voir dans quelle mesure il est possible de réduire au maximum les impacts. Il propose en conclusion d'organiser un échange avec les services pour évoquer ces sujets. Il souligne l'intérêt de la concertation qui permet de formuler des alertes en phase amont du projet.

Jean-Pierre David ajoute que des permanences sont organisées dans le cadre de cette concertation et que l'une d'elles se fera en présence du bureau d'études en charge des études environnementales.

6- PRÉSENTATION DES MODALITÉS D'INFORMATION ET DE CONTRIBUTION

Sophie Brossaud, chargée de projets participation citoyenne, prend la parole pour expliquer les différentes modalités d'information et de participation sur ce projet.

Elle présente les différents outils à disposition pour s'informer sur le projet :

- Le dossier de la concertation
- Le livret de la concertation qui présente synthétiquement les tenants et aboutissants du projet
- Les panneaux d'exposition

Elle précise que ces éléments sont disponibles dans les mairies des quatre communes concernées par le projet (Pont-Saint-Martin, La Chevrolière, Le Bignon, Les Sorinières) et en ligne sur le site départemental de la participation citoyenne (<https://participer.loire-atlantique.fr/rd178-vr>)

Elle présente ensuite les moyens de contribution mis à disposition :

- Le registre de la concertation disponible dans les quatre mairies précédemment citées
- Le registre numérique, disponible sur la plateforme de la participation citoyenne

Sophie Brossaud indique qu'il est également possible d'échanger sur le projet avec les équipes du Département pendant des permanences. Elle présente les dates et les lieux de chaque permanence et précise que le 19 avril, le bureau d'études sera présent pour aborder notamment les sujets environnementaux. Il est conseillé aux participants de s'inscrire à ces permanences pour s'assurer de bénéficier d'un créneau précis.

Elle présente ensuite la plateforme de la participation citoyenne et indique la procédure à suivre pour réaliser une contribution en ligne. Elle précise qu'il est nécessaire de s'inscrire avec une adresse mail pour pouvoir contribuer.

7- CONCLUSION

L'animatrice reprend la parole et indique que les contributions transmises dans le cadre de la concertation, du 11 avril au 12 mai 2024, feront l'objet d'un bilan. Ce bilan reprendra les différentes contributions reçues et servira au Département pour poursuivre les études nécessaires à la réalisation du projet. Elle précise que la présente réunion fera également l'objet d'un compte rendu qui sera mis en ligne.

L'animatrice précise ensuite les prochaines étapes du projet :

- Etudes de conception qui permettront de définir les emprises nécessaires
- Enquête publique pendant laquelle seront mises à disposition les différentes études réalisées sur le projet

Michel Ménard conclut cette réunion publique en soulignant l'intérêt de s'appuyer sur des expertises différentes pour réaliser ce projet : celle des ingénieurs, des élus mais aussi des habitants. Il invite le public à contribuer à cette concertation à travers les modalités proposées car cela permettra, d'après lui, de faire évoluer le projet. Il entend les attentes parfois contradictoires sur ce projet et souligne l'enjeu de trouver un compromis. Il remercie enfin les participants pour leur présence ainsi que le maire de Pont-Saint-Martin pour son accueil.

