

Le 7 mai 2022

A M le Président du Conseil Départemental
Mmes Ms les élus.es
Ms les garants

Habitant de Port-Saint-Père, je me permets de formuler une contribution qui concerne principalement Port-Saint-Père. Elle est d'ailleurs dans la continuité de ce que nous vous fait parvenir lors de la 1ère concertation de 2020.

1. Stratégie et pédagogie.

Le projet d'une route 2x2 voies entre Nantes et Pornic est une décision du Conseil Départemental, rien à dire, c'est le principe de la démocratie représentative. C'est « stratégique » pour la Loire-Atlantique.

L'article de presse (Ouest-France des 26-27 mars) précise cette stratégie par le fait que les flux de circulation augmentent dûs aux Pornicais travaillant à Nantes et aux Nantais partant en weekend en fin de semaine. Tiens, la stratégie ne concernerait que les deux villes ? Et entre les deux ?

Il est donc important d'expliquer à chaque exposé du projet les motivations et son intégration dans un plan global de déplacements dans le département (ferroviaire, autre projet routier, comparaison des flux avec d'autres axes connus des citoyens). Lors de la réunion publique de Port-Saint-Père, vous avez été à nouveau questionnés sur l'évolution ferroviaire. C'est la pédagogie.

2. L'échangeur de Port-Saint-Père.

Les flux avant Port-Saint-Père sont évalués à 26000 véhicules/jour, puis 14000 après. 12000 véhicules empruntent donc la direction de Sainte-Pazanne. Il me semble que c'est une des causes des bouchons à Port-Saint-Père dans le sens Nantes-Pornic. Or, toutes les variantes proposent 2x2 voies pour le tracé Nantes-Pornic (14000), mais rien d'autre qu'un rond-point pour la direction de Sainte-Pazanne (12000).

Comment justifier un tel écart de solution technique pour deux flux très voisins en volume ?

Il me semble indispensable de prévoir une bretelle (1 voie, bordée de parapets insonorisants façon pont autoroutier sur l'Erdre) dans le sens Nantes Sainte-Pazanne sans obstacle freinant le flux, à vitesse réduite pour éviter le bruit, et ce, quelque soit la variante retenue. La

variante retenue ne viendra que spécifier précisément l'implantation de la dite bretelle.

D'autre part, il semble qu'une voie de délestage de l'échangeur vers la route de St Mars de Coutais soit prévue dans le bourg allant de l'Intermarché à la route de St Mars, apportant des nuisances de bruit voire de dangerosité, car probablement assez fréquentée. Pourquoi ici ? Elle coupe une zone économique en 2, avec des piétons, pour quels flux prévus ? Quelle autre solution possible ?

3. La variante 0.

Cette variante 0 me semble récente, celle qui consiste à ne rien faire. Il ne me semble pas qu'il y ait de la demande pour laisser en l'état, car la situation actuelle est problématique.

S'agirait-il d'une variante pour faire peur ? Pédagogie ?

4. La variante historique.

C'est celle que chaque citoyen a en tête depuis 2009, et pour laquelle personne n'a annoncé sa remise en cause par de nouvelles lois (Climat et résilience?). Cette remise en cause est apparue au cours de la 1ère concertation de 2020 qui fut violente à Port-Saint-Père où des habitants ont appris en direct que leur maison serait détruite ?

Nous avons déjà parlé de pédagogie.

Les contraintes de compensation (100% pour les terres agricoles, 200% pour les zones humides) doivent être expliquées, les solutions à trouver doivent être expliquées et évaluées. Tous les projets du département ont-ils les mêmes contraintes ?

Concernant les zones humides, une idée avait été évoquée en 2020 de bâtir une compensation en améliorant de façon substantielle la qualité des marais sud-estuariens voire du lac de Grand-Lieu (l'entretien des doues, celui des prairies, l'éradication des plantes invasives, la formation des propriétaires, la qualité de l'eau, ...). Est-ce envisageable comme compensation ?

Les difficultés de cette variante doivent être approfondies et évaluées, afin de savoir pourquoi elle serait retenue ou abandonnée.

5. La variante 2.

Les impacts de cette variante sont de natures différentes :

- le bruit
- la proximité des habitations
- la séparation du bourg en 2

Il y a donc lieu d'approfondir les moyens nécessaires à la compensation de chacun des inconvénients :

- « enterrer » la route au maximum, voire faire un tunnel
- développer les passages au dessus pour minimiser la séparation du bourg
- et (presque surtout) réduire la vitesse comme dans beaucoup de villes traversées par, ou longées de grands axes, en mettant pour être sûr que cela soit respecté, des radars tronçons à 70km/h, comme sur le pont de St Nazaire par exemple.

→ Les coûts probablement économisés par rapport à la variante historique doivent être investis dans la réduction des nuisances.

6. Une variante oubliée.

Une variante avait été proposée lors de la concertation de 2020 (par le public et aussi par la municipalité) et vous a été à nouveau suggérée lors de la dernière réunion publique :

Le flux Pornic-Nantes (2 voies) rejoint le flux St-Brévin-Nantes (2 voies) au niveau de Bouaye, chacun des flux se réduisant à une voie avant la jonction, de telle sorte que cela constitue après la jonction un nouveau flux de 2 voies vers Nantes. Cela permet je suppose de réguler les flux arrivant sur la Métropole. A ma connaissance, il n'y pas de bouchon à ces niveaux, seulement des ralentissements occasionnels.

Sachant que le flux Pornic-Nantes se compose après Port-St-Père du flux en provenance de Pornic-Chaumes-en-Retz auquel s'ajoute celui de Ste-Pazanne. pourquoi alors ne pas appliquer le même principe que précédemment à savoir : le flux en provenance de Pornic, sur 2 voies dans le futur projet pourrait être réduit à une voie juste avant Port-St-Père, à laquelle s'ajoute à la sortie de Port-St-Père le flux de Ste Pazanne d'une voie aussi, constituant ainsi un nouveau flux 2 voies après Port-St-Père.

Dans le sens Nantes-Pornic, le flux arrivant à Port-St-Père sur 2 voies séparerait en 1 voie vers Pornic et une voie vers Ste-Pazanne, pour se retrouver à 2 voies à la sortie vers Pornic.

Cette solution pourrait être éventuellement compatible avec la conservation du tracé actuel, à condition bien sûr de prendre en compte les remarques ci-dessus concernant le bruit, la vitesse, les accès de part et d'autre....

Cette variante pourrait être un compromis.

Conclusions.

Comme le Président l'a indiqué lors du premier comité de suivi élargi, les décideurs ne regardent pas uniquement le « combien ? », mais ils analysent aussi le « comment ? ».

En effet, les concertations citoyennes, la volonté affichée de « co-construire » la solution avec les élus et les citoyens constituent la démocratie participative, pour peu qu'il soit tenu compte des différents avis. Dans tous les cas, la réussite du projet ne peut passer que par la réussite de son intégration partout où il est implanté, réussite qui sous-entend bien sûr que son implantation soit validée par les citoyens.

Ainsi, je résumerais de la façon suivante :

1. Quelque soit la solution retenue, ne ratez pas l'échangeur de Port-Saint-Père. C'est un dénominateur commun à toutes les variantes.
2. Quelque soit la solution retenue, approfondissez bien les nuisances, pour inclure dans le projet tous les moyens de les réduire au maximum. (Bruit, vitesse, desserte locale...)
3. Le projet final induira obligatoirement une augmentation des flux, notamment Nantes Pornic, mais aussi probablement Nantes-St Brévin. Quelle sécurité apporte la nouvelle solution eu égard aux nuisances ?