

Rappel du cadre de cette réunion

À la suite de **la concertation publique** menée entre le 21 septembre et le 4 novembre 2020, et du bilan du Département de Loire-Atlantique, intégrant les recommandations des garants, il a été décidé de **poursuivre les études et la démarche de concertation** sur la route entre Nantes et Pornic (RD 751).

Le déroulement de la concertation préalable, la synthèse des avis recueillis et les décisions concernant chaque tronçon sont retranscrites dans deux documents intitulés « bilan de la concertation » et « **synthèse du bilan de la concertation** ».

Et maintenant ?

Différentes **réunions thématiques** sont organisées par la direction infrastructures, **en présence des garants de la CNDP**, en vue :

- d'Approfondir les enjeux et enrichir les différents scénarii d'aménagement retenus suite à la concertation préalable,
- d'Améliorer et diversifier l'information environnementale notamment concernant le bilan carbone du projet et ses variantes.

Ces temps d'échanges réunissent, sur invitation, des personnes qui partagent des problématiques communes tels que riverain-ne-s bordant la route, exploitant-e-s agricoles, représentant-e-s des collectivités locales, de la Chambre d'agriculture, collectifs locaux, associations locales et environnementales.

Chaque réunion fait l'objet d'un compte-rendu diffusé aux participant-e-s et sur [la plateforme de participation](#).

Et après ?

Une deuxième phase de concertation publique sera organisée afin de recueillir les points de vue sur **les différentes options étayées** grâce aux études et travail réalisé lors des réunions thématiques.

Objet de la réunion

Echanges avec l'association « The Shifters » sur la demande de bilan carbone du projet routier

Date

Vendredi 19 février 2021

Lieu

Visio-conférence

Participants

- The Shifters : 5 personnes
- Commission nationale de débat public (garants) : Claude Renou – Serge Quentin
- Département de Loire-Atlantique : 6 personnes

Contenu des échanges

Les différentes étapes franchies depuis la fin de la concertation publique (bilan des garants, bilan du Département du 7 janvier 2021 et délibération de la CNDP du 3 février 2021) ainsi que l'état d'avancement du projet et les orientations à venir ont été rapidement dressés.

Les représentants de l'association « The shifters » ont effectué une brève présentation de l'activité de l'association et indiqué que leur intervention en opposition au projet routier départemental n'était pas dans les habitudes de l'association. Ainsi, l'avis de leur association a fait l'objet d'une validation de l'instance de direction de cette association.

Les représentants des shifters ont rappelé l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050. Ils entendent que cet objectif se traduise concrètement dans les orientations fixées par le Département dans ses projets.

Ils indiquent que, selon les spécialistes, les prévisions de baisse des émissions de CO₂, liées au changement de motorisation du Parc de voiture, seront inférieures à 0,5 %/an et que cela ne suffira pas pour atteindre l'objectif de neutralité carbone. Ils souhaitent donc que le projet départemental ne s'appuie pas sur une hypothèse de croissance du trafic résultant de la croissance démographique et malgré une évolution des parts modales. Ils souhaitent donc que le projet s'appuie sur un scénario calé suivant les enjeux climatiques à savoir une stratégie plus ambitieuse d'évolution des parts modales (12 % minimum de part modale du vélo citée) et de limitation du trafic automobile.

Il y a donc un différend sur les données d'entrée de la réflexion et l'argumentation du projet par rapport au caractère inéluctable de l'évolution à la hausse du trafic dans les années à venir.

Sur la méthode à envisager pour la constitution d'une étude comparative du bilan de chacune des variantes d'aménagement, les shifters proposent d'observer différents points : la construction, l'entretien, l'usage en prenant en compte l'analyse du cycle de vie et le trafic induit.

Il est convenu que le bilan carbone des variantes de tracé ne devrait pas être discriminant (pour la phase exploitation) car les options de tracé sont peu différentes et n'ont pas d'impact sur la circulation (sauf pour la section entre Chaumes-en-Retz et Pornic qui comporte une aire d'études assez large). En revanche le bilan carbone pour la phase de construction de chacune des options de tracé pourrait être assez différent compte tenu des écarts par exemple de volumes de matériaux à déplacer.

En revanche, les caractéristiques en profil en travers du projet global et par section ainsi que les points d'échanges pourront avoir un impact sur le bilan carbone des hypothèses d'aménagement étudiées.

Suites à donner

- Caler une réunion avec le CEREMA pour refaire le point sur les différents scénarios d'aménagement à terme et évaluer la prise en compte d'un scénario tel que suggéré par les shifters (évolution du trafic compatible avec l'engagement de neutralité carbone),
- Contact avec l'IFSTTAR et l'ADEME pour recueillir les bases de données partagées à l'échelle nationale concernant le cycle de vie des voitures et l'évolution des niveaux d'émission,
- Evaluation de la possibilité de la commande d'une prestation spécifique à un bureau d'études spécialisé en complément des études en cours,
- Nouvelle réunion à programmer avec les shifters.