

Réunion publique à Chaumes-en-Retz Jeudi 31 mars 2022

Lieu : Salle Ellipse, 6 impasse du lavoir (Chéméré), Chaumes-en-Retz

Intervenants :

- **Jacky Drouet**, Maire de Chaumes-en-Retz
- **Freddy Hervochon**, Vice-Président mobilités du Département Loire-Atlantique
- **Laurent Renou**, Sous-directeur des études, Direction des infrastructures du Département de Loire-Atlantique
- **Sylvain La Néelle**, Chef du Service études techniques opérationnelles, Direction des infrastructures du Département de Loire-Atlantique
- **Sophie Brossaud**, Chargée de projets participation citoyenne, Direction vie citoyenne, Département de Loire-Atlantique
- **Claude Renou et Serge Quentin**, garants de la concertation, nommés par la Commission nationale du débat public (CNDP)

Animatrice :

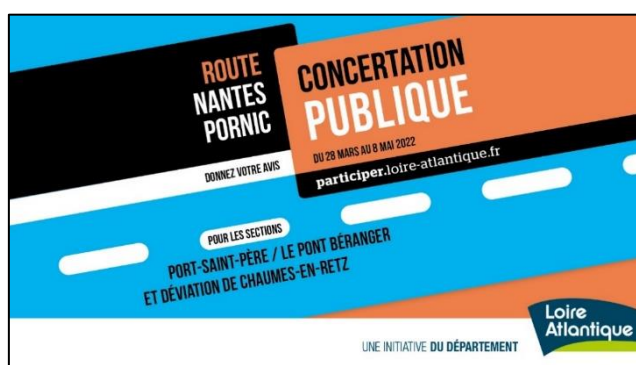
- **Coline Grégoire**, agence Sennse

Durée de la réunion : 2 h30, 19 h – 21 h 30

Nombre de participant-es : environ 70 personnes

[Cliquez ici pour visionner l'intégralité de la rencontre¹](#)

[Cliquez ici pour consulter le diaporama de la rencontre²](#)



¹https://www.youtube.com/watch?v=IMG_JTRwfD8

²https://participer.loire-atlantique.fr/uploads/decidim/attachment/file/1286/anp-dev-chaumes_diaporama-reunion-publique-2022-03-31.pdf

Introduction

L'animatrice ouvre la réunion en rappelant qu'elle s'inscrit dans le cadre de la concertation continue qui fait suite à la concertation préalable de 2020 sur les aménagements routiers de l'axe Nantes-Pornic (RD 751). Cette réunion publique qui porte sur la section de la déviation de Chaumes-en-Retz est organisée par le Département Loire-Atlantique.

Jacky Drouet, Maire de Chaumes-en-Retz, rappelle que le Département de Loire-Atlantique s'est attaché à sécuriser la route Nantes-Pornic depuis quelques années et revient sur l'historique de la déviation de Chaumes-en-Retz datant de 1997. Il indique que le projet actuel doit tenir compte du présent, mais également du futur des territoires, avec les problématiques nouvelles qui ont émergé depuis 20 ans. Du fait des impacts de ce projet sur la commune, ses habitants et ses aménagements, il est pour lui essentiel de mesurer l'intérêt général du projet. Il sait que la question des routes divise et souhaite donc que tous puissent s'exprimer lors de cette concertation.

Freddy Hervochon, Vice-Président mobilités du Département Loire-Atlantique, présente cette concertation comme la suite logique de la concertation initiée en 2020 pour la mise en 2x2 voies de la route Nantes-Pornic en se concentrant sur la mise en travaux de plusieurs secteurs de l'axe. Il rappelle les enjeux routiers inhérents au projet et mentionne également la volonté du Département d'engager une réflexion sur les mobilités douces.

Il souhaite recueillir le plus possible de contributions de la part des habitants, même si certaines seront contradictoires, afin d'arriver dans la mesure du possible à un consensus pour améliorer le projet. Il précise qu'à l'issue de cette concertation le Département fera les arbitrages nécessaires pour intégrer l'ensemble des échanges et des débats.

L'animatrice présente le déroulé de la soirée.

1. La nouvelle phase de concertation publique

Laurent Renou, Sous-directeur des études, Direction des infrastructures du Département de Loire-Atlantique, rappelle la concertation menée en 2020 et les 4 sujets portés au débat :

- Opportunité de la mise à 2x2 voies de l'ensemble de l'axe et des différents secteurs d'aménagement, ainsi que leurs caractéristiques techniques ;
- Évolution des modes de déplacements ;
- Enjeux liés à la gestion économe de l'espace ;
- Enjeux liés à la poursuite de l'information et du dialogue.

Il explique que suite aux 21 temps de rencontre et aux 500 contributions recueillies, le Département a délibéré le 7 janvier 2021 pour déterminer les enseignements de la concertation et la suite qu'il comptait y donner :

- L'organisation d'un temps supplémentaire d'études et de concertation avant les enquêtes publiques, notamment en vue d'intégrer de nouvelles options d'aménagement et ainsi répondre aux inquiétudes des riverain-es et exploitant-es agricoles ;
- La poursuite de la mise en œuvre d'actions de sécurité et leur évaluation sur la route actuelle ;
- La mise en place d'un comité de suivi ;
- La poursuite des études avec les agriculteur-trices ;
- La poursuite des études avec les collectifs locaux ;
- La poursuite du travail engagé avec Pornic aggro Pays de Retz et les communes.

Il insiste sur l'étude de comparaison du bilan carbone des différents scénarios d'aménagement. En effet, le Département a mené cette étude de simulation de trafic et d'évaluation de carbone pour comparer les différents scénarios. L'étude est disponible sur la plateforme de concertation.

Il présente alors le périmètre de la concertation de 2022 :

- Les deux sections soumises à la concertation sont :
 - Le secteur entre Port-Saint-Père et « Le Pont Béranger » ;
 - Le doublement de la déviation de Chaumes-en-Retz.
- Les sujets soumis à la concertation sont :
 - Les caractéristiques techniques des aménagements proposés ;
 - Les modalités de rétablissement des dessertes locales (agriculteur-trices, riverain-es, liaisons avec les bourgs, liaisons avec les entreprises, etc.) ;
 - Les conditions de circulation pour tous les modes alternatifs à la voiture (marche, vélos, transports scolaires, transports en commun et covoiturage) ;
 - La compensation des impacts sur les zones humides et les espaces agricoles.

Claude Renou, garant de la concertation nommé par la CNDP, rappelle leur rôle de garants de la CNDP : travailler conjointement avec le maître d'ouvrage, le conseiller en cas de nécessité et s'assurer que le public puisse s'informer et s'exprimer.

2. Les enjeux d'aménagement sur la RD 751

Laurent Renou, rappelle les priorités pour l'aménagement de la RD 751 :

- Améliorer la sécurité et le confort des usager·ère·s sur l'axe Nantes-Pornic ;
- Mettre en cohérence toutes les sections de l'itinéraire ;
- Accompagner le développement durable du territoire.

Il complète en présentant les enjeux d'aménagement du Département :

- Un projet économe en consommation de l'espace ;
- Un projet qui permette de maîtriser l'urbanisation diffuse ;
- Un projet soucieux de l'impact environnemental ;
- Un projet qui doit permettre d'encourager des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle ;
- Un projet qui doit prendre en compte la santé humaine et le cadre de vie (air et bruit).

3. Les aménagements de sécurité réalisés

Laurent Renou, dresse la liste des aménagements pour la sécurisation de l'itinéraire dans l'attente de la réalisation du projet.

Dès le premier semestre 2019 :

- Réalisation d'un marquage axial sur plus de 20 km de manière à interdire les dépassements ;
- Réalisation d'un giratoire au niveau de « la Paternière ».

Fin juin 2020 :

- Mise en place d'un panneau solaire à messages variables sur la RD 723 en direction de Pornic.

En 2021 :

- Trois carrefours giratoires ont vu le jour :
 - Le premier positionné à l'entrée de Pornic au niveau « des Duranceries » ;
 - Le deuxième à l'extrémité ouest du créneau de dépassement de « Pont Béranger » à « Malhara » ;
 - Le troisième au niveau de la route de la Bernerie juste après Le Port.
- Une étude a été menée par le Département en lien avec Nantes Métropole et l'État pour l'aménagement de voies réservées aux transports en commun et au covoiturage interne entre Nantes et le diffuseur de Bouaye.

4. Les aménagements proposés sur le doublement de la déviation de Chaumes-en-Retz

Sylvain LA NÉELLE, présente en détail les aménagements proposés sur le doublement de la déviation de Chaumes-en-Retz.

Il rappelle en préambule ce que sont les caractéristiques d'une 2x2 voies :

- 2 chaussées de 7 mètres de largeurs chacune, séparées par un terre-plein central et bordées de bandes d'arrêt d'urgence ;
- Accès riverains supprimés et rétablis par des voies de desserte locale ;
- Échangeurs dénivelés avec bretelles (nombre limité).

Il rappelle que les points d'échanges sont dénivelés (échangeurs) et espacés de 5 à 6 km, et que le projet n'a pas changé depuis 2020, mais des questions restent en suspens concernant la desserte à chaque extrémité.

Il présente les engagements pris suite à la concertation de 2020 sur la section :

- La poursuite des réflexions dans l'objectif d'un doublement de la déviation à 2x2 voies.
- Approfondir les conditions d'aménagement des extrémités de la déviation.
- Une attention particulière portée :
 - Aux habitations riveraines ;
 - Au bruit ;
 - À la circulation des piéton·es et des cyclistes ;
 - Aux dessertes économiques et agricoles ;
 - À l'emprise foncière ;
 - À la préservation de la biodiversité.

Il détaille ensuite le projet de doublement de la déviation de Chaumes-en-Retz en 2022, avec les options d'aménagements soumises à concertation et les dispositifs de rabattement de 2x2 voies à 2 voies envisagé au niveau des échangeurs de la RD 66 et de la RD 5. Il précise qu'un effort est fait pour respecter des obligations réglementaires avec la création de dispositifs de protection acoustique et le renforcement des dispositifs existants.

Il présente les aménagements proposés à la concertation :

- L'aménagement proposé aux Épinards, avec un accès aux Epinarde et aux Grands Houx par l'échangeur avec la RD 66 et un franchissement de la RD 751 par l'ouvrage existant.
- Les trois options d'aménagement envisagées à Taillecou :
 - La création d'une voie parallèle au sud, reliant la RD 66 à la zone du Butai ;
 - La modification du tracé de la RD 67 ;
 - Le maintien du mouvement Pornic vers les « Cinq Chemins ».

Il rappelle les enjeux liés à l'environnement avec deux éléments :

- Un diagnostic environnemental à prendre en compte :
 - Une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 1
 - Un réservoir de biodiversité
 - Une « sous-trame des milieux aquatiques »

- Un corridor écologique « territoire »
- Des zones humides
- Prise en compte du diagnostic environnemental :
 - Poursuite des études en 2022 pour définir les mesures d'accompagnement appropriées pour préserver la biodiversité
 - Mise en place d'une démarche d'identification des terrains où pourraient être réhabilitées les zones humides, en lien avec les acteurs locaux

Il présente le réaménagement des pôles d'échanges multimodaux présents au cœur du nouveau projet. Il indique que le Département prévoit d'améliorer ces pôles et les compléter par des appuis vélos, des bornes de recharge, des équipements permettant le stationnement sécurisé...

Il présente enfin la prise en compte des mobilités douces dans le projet avec le développement d'un réseau cyclable relativement dense par Pornic Agglo.

5. Temps d'échanges

L'opportunité et la concertation

Question en séance : il faudrait revenir sur l'opportunité du doublement de la voie. L'opportunité peut-elle donc être remise en question ?

Freddy Hervochon répond que la question de l'opportunité est toujours posée. Le doublement n'est pas acté. Sinon, la concertation n'aurait pas d'intérêt.

Question en séance : que va-t-il se passer sur la zone entre Pont Béranger et les Épinards ?

Laurent Renou explique que le secteur de 4 km entre Pont Béranger et Chaumes n'est pas encore suffisamment étudié pour être présenté dans une étape de concertation. Des inventaires écologiques doivent notamment être mis en œuvre.

Question en séance : ce projet sur la déviation de Chaumes-en-Retz est-il urgent ? Il ne changera pas grand-chose à la circulation globale de la route Pornic-Nantes.

Freddy Hervochon précise que le trafic actuel est autour de 12 000 véhicules par jour. Un modèle de prévision du trafic jusqu'à 2050 a été fait et est sur la plateforme. Du fait du dynamisme du territoire, la population et donc le trafic vont augmenter jusqu'en 2050, ce qui engendrera davantage de nuisances. Il indique que c'est également la question de la sécurité routière qui a motivé ce projet.

Laurent Renou confirme qu'il y a toujours un enjeu de sécurité, car il subsiste des accidents sur l'itinéraire. Cela se pose particulièrement sur la déviation de Chaumes-en-Retz, car actuellement la configuration est non seulement atypique, mais également déconseillée du point de vue de la sécurité routière. En effet, il s'agit d'une configuration avec des échangeurs dénivelés (bretelles d'insertion et de décélération) sur une route à deux voies, ce qui peut générer d'éventuels chocs frontaux dans le déport des véhicules quand ils viennent s'insérer sur la route. C'est une des raisons du projet. Cela pourrait se traduire par un terre-plein central au niveau des échangeurs. Mais cela suppose a minima de questionner les dispositifs d'échanges au niveau des bretelles.

Question issue du chat sur Internet : est-ce vraiment prioritaire de traiter cette mise à 2x2 voies avant celle côtés Est et Ouest ?

Question en séance : sur la temporalité, les quatre zones du tracé feront l'objet de concertations publiques distinctes. Comment cela se passera-t-il concrètement ? Des tronçons spécifiques seront-ils construits avec des « pansements » pour les relier aux autres ? Cela risque de multiplier les engorgements.

Freddy Hervochon confirme que la question de la temporalité se pose. Le doublement devrait peut-être s'envisager dans un ensemble cohérent et un certain linéaire. Il invite les habitants à faire des contributions en ce sens s'ils le souhaitent et précise que les décisions ne sont pas encore prises à ce sujet.

M. Charrier, Vice-président au Département, précise qu'une étude de sécurité a été faite sur l'ensemble de l'itinéraire avec les élus du secteur. Cela permet de déterminer des lieux à sécuriser. Il y a une concertation sur l'itinéraire complet.

Il en est de même sur la temporalité du doublement de la déviation de Chaumes-en-Retz. Lors d'une discussion avec les élus du territoire, une zone assez importante où le dépassement était impossible a été déterminée avec la mise en place de la ligne continue. Un emplacement rendrait possible la mise en place d'une zone de dépassement. Tout cela a été déterminé avec les élus locaux.

Freddy Hervochon ajoute qu'il entendra les élus locaux s'ils remettent en question la temporalité. En fin d'année, le Département adoptera un programme pluriannuel d'investissement des

infrastructures pour les huit prochaines années et décidera des enveloppes financières mises en place. La temporalité sera déterminée à ce moment-là par les conseillers départementaux grâce à l'éclairage apporté par la concertation.

Laurent Renou indique que cette question de construction en « patchwork » renvoie aux enjeux posés pour les élus du Département dans les choix d'aménagement. Les opposants au projet ont tendance à dire que le Département construit une 2x2 voies dans une « logique cachée », car plus le Département s'inscrirait dans une logique de 2x2 voies de l'itinéraire Nantes-Pornic, plus il s'inscrirait dans une logique contraire à ce qui est annoncé en termes de limitation des déplacements en voiture individuelle. L'autre logique est celle d'avoir une route à deux voies avec quelques espaces de créneaux de dépassement pour permettre des espaces de respiration sans être dans une logique d'un tuyau global à quatre voies entre Nantes et Pornic qui provoquerait une urbanisation plus forte du littoral.

Claude Renou, garant de la concertation, ajoute qu'en janvier 2021, le conseil départemental a maintenu le projet dans sa totalité. Les quatre secteurs sont dans le projet, mais ils ne sont pas tous au même niveau d'études. La concertation de 2022 concerne uniquement deux secteurs. Les deux autres feront l'objet d'une concertation ultérieure.

Les aménagements et options envisagées

Question en séance : quand aura lieu la fermeture des carrefours des Épinards ?

Freddy Hervochon note que la mise à 2x2 voies imposera la fermeture du carrefour des Épinards, mais il faudra faire en sorte que les habitants aient la possibilité de traverser.

Laurent Renou indique que différentes options sont possibles. La première est de considérer que l'ensemble de ces sujets de sécurisation s'incluent dans le projet global de doublement de la déviation de Chaumes-en-Retz et cela renvoie au planning général d'aménagement de la déviation. La deuxième posture possible est une logique de poursuite de sécurisation de l'itinéraire. Il y a des solutions de dessertes même si elles ne sont pas les plus avantageuses en termes de distance à parcourir. Cette sécurisation pourrait être décidée dès à présent. Il n'y a pas encore de date fixe pour la fermeture, car différentes options sont possibles.

Question en séance : le fait qu'il n'y ait d'aménagement que sur Chaumes-en-Retz avec les dessertes qui reviennent en une seule voie impacte les sorties qui sont importantes pour les agriculteurs. La commune est séparée en deux. Ne serait-il pas préférable d'avoir un aménagement progressif à 2x2 voies allant vers Nantes-Pornic plutôt que de créer des portions de voies avec des rétrécissements qui posent problème en termes de fermeture d'accès, notamment à Taillecou qui est très important pour les agriculteurs ? Il risque d'avoir un report des tracteurs et camions sur le cœur de bourg.

Question en séance : il n'est pas apporté de réponses aux problèmes du monde agricole. Dans ce projet, qu'est-il prévu pour les tracteurs ? L'avis des riverains ne sera pas pris en compte, car tout est décidé d'avance. Il regrette les fermetures de carrefours et la non-prise en compte du collègue. Il est dommage de faire un aménagement si cher sans tenir compte des avis des habitants. Le rond-point a été fait au carrefour de la Bernerie où il ne sert à rien, en particulier pour les gens venant du port et de la Boissonnière. N'est-il pas possible de créer les deux bretelles pour sortir de la voie de Nantes sur un rond-point et de ressortir sur la voie en direction de Pornic au niveau du Super U ?

L'animatrice indique qu'il est possible de faire des propositions sur la plateforme qui sera présentée au point suivant.

Freddy Hervochon répète qu'aucune décision sur l'opportunité du doublement n'est prise pour le moment. Les avis sont très tranchés sur cette question. La mise en 2x2 voies impose des fermetures de carrefours. Mais même sans cette mise à 2x2 voies, il est possible que certains carrefours soient fermés pour des raisons de sécurité, même si rien n'est décidé. Il entend que la

fermeture des carrefours engendre des circulations induites. Cela doit être examiné et débattu. Il est ouvert aux propositions permettant d'améliorer le projet.

Laurent Renou ajoute que la question des cheminements agricoles est à l'étude. Une mission a été confiée à la chambre d'agriculture pour recenser le périmètre des exploitations agricoles et être dans une logique d'évitement. La question de l'ERC se pose non seulement d'un point de vue écologique, mais aussi sur les déplacements. Une étude va donc être faite par la Chambre d'agriculture sur la composition et les besoins de déplacement de chacune des exploitations dans l'aire d'étude dans une éventuelle recombinaison encouragée – et non imposée – afin d'éviter les déplacements nord-sud.

Comme preuve de l'écoute des élus du Département aux suggestions faites en 2020, il rappelle qu'à l'époque, il y avait eu un fort questionnement sur la section Chaumes-en-Retz / Pornic et l'intérêt d'un aménagement à 2x2 voies. Le Département a décidé de poursuivre ses réflexions et ses études sur des options d'aménagement à 2x2 voies ou à deux voies. C'est le signe d'une écoute locale et d'une capacité à changer d'option d'aménagement.

Enjeux environnementaux et climatiques

Question en séance : la préservation de la biodiversité n'est qu'en dernier. Chaumes-en-Retz est une des rares zones calcaires du département et il y a une flore spécifique non retrouvée dans le reste du département. Actuellement, la biodiversité sur la commune s'effondre du fait de l'urbanisation et du maraîchage. Il n'est pas possible de compenser les 30 ha de zones humides détruits par ce projet. Il ne faut pas laisser faire ce projet.

Freddy Hervochon répond qu'il y a des enjeux environnementaux majeurs et que ces éléments devront être pris en compte.

Laurent Renou explique qu'il y a 30 ha de zones humides recensés sur la zone d'études de Chaumes-en-Retz, mais cela ne représente pas l'impact du projet qui ne fait pas 30 ha.

Question en séance : en termes de préservation des milieux naturels, les compensations s'inscrivent dans la séquence suivante : éviter, réduire, compenser. Pour ce qui est « d'éviter », y a-t-il des alternatives à ce projet ? Il faut éviter les impacts négatifs sur les milieux naturels. Sinon, est-il possible de « réduire » les impacts sur les milieux naturels ? Comment sera-t-il possible de compenser des milieux, comme les sols calcaires, qui n'existent nulle part ailleurs dans le département ? Étant donné la complexité des écosystèmes, il n'est pas possible de compenser un milieu disparu. À Chaumes-en-Retz, ces milieux se réduisent énormément. Tout cela a un impact sur le cadre de vie des habitants.

Freddy Hervochon explique que les impacts sur les espaces naturels et agricoles et les zones humides sont pris en compte dans le choix des tracés. Les inventaires préalables permettent de définir les options. Il confirme que la meilleure compensation est d'éviter d'endommager les milieux naturels, car ils ne sont jamais refaits à l'identique. Néanmoins, il y a des progrès dans ce domaine. Les services de l'État proposent des grilles de compensation. Une zone humide doit être compensée à « valeur fonctionnelle équivalente ».

Ici, le contexte est particulier. La déviation de Chaumes-en-Retz existe déjà. Le terrassement a déjà été fait pour préparer le doublement. En effet, lors de la mise en place de la déviation en 1997, les préoccupations environnementales n'étaient pas les mêmes qu'actuellement. Les travaux à faire consistent simplement à mettre en place une chaussée et des enrobés, ce qui aura certes un impact sur les milieux existants. Actuellement, les sols calcaires sont certainement des habitats remarquables et il faudra en tenir compte.

Laurent Renou ajoute que les inventaires sont toujours en cours.

Enjeux acoustiques

Question en séance : les panneaux antibruit ne sont prévus que sur un seul côté de la 4 voies de Chaumes-en-Retz. Y aura-t-il un futur aménagement ?

Sylvain La Néelle indique qu'il existe aujourd'hui des dispositifs de protection acoustique concernant Arthon-en-Retz et Chéméré. La mise à 2x2 voies de la route constitue un « aménagement significatif ». Selon la loi relative à la lutte contre le bruit routier, dans ce cas-là, le maître d'ouvrage doit protéger les riverains exposés au bruit. Ainsi, en cas de doublement de la voie, des merlons ou des écrans antibruit seront construits au nord comme au sud, même si ce n'est pas indiqué sur la carte présentée lors de la réunion.

Freddy Hervochon dit que la carte sera mise à jour.

Laurent Renou ajoute que l'étude de bruit est disponible sur la plateforme.

Question en séance : en 1997, cette habitante de la Pacauderie avait demandé un mur antibruit. Son voisin en a un, mais elle n'en a pas. Plusieurs habitants de la zone souhaitent cette protection et, au regard du plan, ne vont pas l'avoir. Cette demande est donc réitérée.

Question en séance : quels types d'aménagement sont prévus pour les protections acoustiques ? S'agira-t-il uniquement de merlons ? Quelle sera leur hauteur ?

Freddy Hervochon indique que des aménagements antibruit sont mis en œuvre sur la déviation de Port Saint-Père à Saint-Léger-les-Vignes. Les travaux sont en cours.

Laurent Renou ajoute que l'étude de bruit est disponible sur la plateforme. Celle-ci permet de localiser les secteurs prédéfinis suite à la modélisation acoustique qui a été faite et d'indiquer les hauteurs souhaitables pour atteindre les objectifs réglementaires de niveau de bruit, de protections phoniques et leur localisation. En fonction des projets décidés, ces études seront à redéfinir et à remodeliser, mais c'est un bon indicateur en termes de caractéristiques d'aménagement des protections phoniques potentielles sur les différents secteurs.

Autres questions et remarques

Question en séance : un projet de collège sur la commune de Chaumes-en-Retz va générer une circulation assez conséquente. Pourquoi n'est-il pas évoqué ?

Question en séance : le collège va ouvrir ses portes en 2024. Qu'est-il prévu dans le cas du doublement de la voie ?

Freddy Hervochon précise que le choix du site du collège n'a pas été fait par le Département, mais par la commune. Le Département avait noté que la desserte pouvait poser problème. Mais dans cette situation, c'est la collectivité locale qui met du foncier à la disposition du Département qui prend alors en charge la construction.

Si le doublement de la voie est acté, cela ne sera pas mis en service avant 2028 tandis que le collège est prévu pour 2024. Il faudra donc trouver une solution de desserte avant. Actuellement, il n'y a pas de carte scolaire. Ce travail sera mené avec l'Éducation nationale début 2023. L'évaluation du volume et de la provenance des cars n'est donc pas connue à ce jour. Il a précisé aux élus qu'il n'est pas envisagé de bretelle spécifique pour la desserte du collège pour des raisons de sécurité routière, d'enjeux environnementaux majeurs sur ce secteur (flores protégées) et de coûts.

Question en séance : la localisation du collège avait été décidée avec la municipalité précédente en 2018-2019 avec l'ambition de faire un collège vélo et donc de travailler sur les mobilités amenant les collégiens afin de limiter le trafic et le nombre de cars. La politique principale a changé, le conseil départemental n'en est pas responsable. Où en est le travail de définition des trajets scolaires avec la municipalité actuelle ?

M. Malhomme, maire adjoint d'Arthon-en-Retz, indique qu'un état des lieux est en cours concernant les trajets vers le collège. Des essais de cars ont été faits pour relever les problématiques de circulation.

Question en séance : la ligne blanche mise sur une vingtaine de kilomètres a-t-elle amélioré la sécurité ?

Freddy Hervochon confirme l'efficacité de cette ligne blanche : baisse des accidents mortels et les accidents avec blessures. D'ailleurs, cela interroge sur la nécessité de faire des aménagements plus coûteux.

Laurent Renou précise qu'il y a eu 10 accidents corporels recensés sur 2017-2018 avec 6 tués. Entre 2019 et 2022, 8 accidents corporels ont été répertoriés avec un accident mortel sur la déviation de Port-Saint-Père actuellement en travaux. Sur le secteur de la déviation de Chaumes-en-Retz et Port-Saint-Père / le Pont Béranger, des accidents corporels marquants ont été recensés.

Il précise que la sécurisation est à analyser globalement sur l'ensemble du territoire du Pays de Retz. La sécurisation à deux voies peut peut-être suffire en termes d'aménagement. Néanmoins, chaque fois que le Département est dans une option de sécurisation se pose la question du ralentissement du trafic sur l'itinéraire Nantes-Pornic et des éventuels reports sur d'autres réseaux secondaires, notamment des chemins ruraux et des voiries communales qui ne sont pas adaptés à ces trafics. Le Département doit trouver un équilibre sur ces questions d'aménagement pour répondre globalement à l'enjeu de sécurité routière et de nuisance.

Question en séance : les personnes habitant Chaumes-en-Retz et travaillant à Nantes iront plus vite, mais seront arrêtées à « l'entonnoir ». Que vont-ils gagner ?

Freddy Hervochon répond que lors de la concertation de 2020, les deux extrémités de la route Nantes-Pornic constituaient un enjeu. Il s'agit effectivement d'un des axes les plus encombrés du département. Même si la 2x2 voies apportera plus de sécurité (moins de chocs frontaux) et plus de fluidité et permettra d'accompagner des mesures de protection acoustique, les véhicules vont forcément arriver dans l'agglomération. Il y a de plus en plus de bouchons à l'entrée de l'agglomération, car la démographie du département est en croissance.

Le projet prévoit également des mesures d'accompagnement spécifiques pour changer les comportements. Il y aura notamment la mise en place d'une VRTC, voie réservée aux transports en commun et au covoiturage pour 9 millions d'investissements. Le covoiturage devrait permettre de diminuer le nombre de véhicules. Le fait que les covoitureurs aient une voie centrale pour aller directement dans l'agglomération encouragera ce comportement. Avec Nantes Métropole, le Département réfléchit à la mise en place d'un transport en commun de haut niveau de service. Cela impliquera des parkings relais.

6. Modalités de participation à la concertation

Les rendez-vous de la concertation

Laurent Renou présente :

- Les rendez-vous de la concertation à venir : réunions publiques, ateliers et permanences ;
- Les modalités d'information et d'expression ;
- Les modalités d'inscription aux rencontres.

La plateforme participative

Sophie Brossaud, Direction de la participation et des usages numériques présente la plateforme <https://participer.loire-atlantique.fr/nantes-pornic> qui regroupe l'ensemble des espaces concernant l'aménagement de l'axe Nantes – Pornic.

7. Conclusion de la soirée

Serge Quentin, garant de la concertation, souligne la participation du public lors de cette réunion. Il indique que certains habitants pensaient que le projet était déjà finalisé et que tout était déjà décidé, mais rappelle que les élus ont bien insisté sur le fait que ce n'était pas le cas et que rien n'était acté. Il demande aux élus de tout mettre en œuvre pour que ces publics soient inclus dans la concertation.

Freddy Hervochon remercie les participants pour leurs interventions diverses. Il indique que cette route pose de nombreuses questions en termes de déplacements, d'aménagement, de biodiversité, de sécurité routière... et invite les personnes qui le souhaitent à se rendre sur la plateforme participative, à s'inscrire aux ateliers ou à venir aux permanences pour s'exprimer.

Il rappelle que, pour le moment, rien n'est décidé et que tout est mis à la concertation, notamment en termes d'opportunités. Il note que seront ajoutés sur la plateforme les éléments de VRTC évoqués durant la réunion afin qu'ils soient mis à disposition des habitants. Il propose que soient également ajoutés deux schémas types de comparaison des dispositifs acoustiques (merlon versus mur antibruit).

L'animatrice conclut en appelant les habitants à s'inscrire aux ateliers.