

### 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 sur les modélisations de trafic concernant l'axe Nantes - Pornic

### Date

mardi 27 avril 2021

### Lieu

Visio-conférence

### Participants

- The Shifters : 4 personnes
- CEREMA : 3 personnes
- Commission nationale de débat public (garants) : Claude Renou – Serge Quentin
- Département de Loire-Atlantique : 7 agents

## Contenu des échanges

Présentation du modèle en 4 étapes qui a servi pour établir la modélisation du trafic futur sur l'itinéraire Nantes – Pornic :

- Génération,
- Distribution,
- Choix modal,
- Affectation sur le réseau.

Cette modélisation nécessite un gros travail de fond pour son calage initial. Des tests de sa capacité à reproduire la situation actuelle observée sont systématiquement réalisés pour confirmer qu'il pourra permettre d'évaluer une situation future.

Le modèle départemental SIM 44 (qui intègre les choix modaux et 4 périodes journalières d'affectation) a été pris en compte car il est plus précis que le modèle SIM Ouest qui intègre seulement une période d'affectation journalière.

Le scénario de prospective pris en compte est celui retenu à l'échelle inter-régionale c'est-à-dire le scénario 2035 du grand Ouest réticulaire et polarisé.

Le modèle intègre le modèle économique et démographique de Nantes métropole ainsi que les données INSEE hors Nantes métropole qui permettent d'évaluer l'évolution démographique de chacune des communes.

Il intègre également une estimation de l'évolution de l'offre de transport en commun et des aménagements indiqués par chacun des maîtres d'ouvrage (exemple : prise en compte du transfert du CHU, aménagements routiers...).

Les données d'évolution du télétravail (étude AURAN de 2018) ont été prises en compte ainsi que les objectifs du plan de déplacement urbain de la métropole.

Des taux d'évolution du transport de longue distance 2015-2027 et 2027-2047 ont également été pris en compte.

L'association « The shifters » indique qu'elle ne comprend pas pourquoi un taux d'occupation de 1,33 a été retenu alors qu'un taux d'occupation de 1,38 est déjà constaté. Le CEREMA a précisé que le taux d'occupation de 1,38 n'est pas vérifié. Le taux de 1,33 constitue bien un objectif ambitieux au regard des chiffres de référence de l'Etat hors agglomération et de ce qui est fixé pour Nantes métropole.

La prise en compte du report sur le transport en commun est bien pris en compte et même forcé pour intégrer la réussite des objectifs de part modale fixés par les politiques publiques. Le modèle restitue sur cette base la demande résiduelle de besoin de déplacement routier.

L'association « The shifters » a confirmé que le principe de modélisation du CEREMA était bien compris.

L'association « The shifters » a présenté la proposition de son association pour la conduite des études de bilan d'émission de gaz à effet de serre. L'association souhaiterait que la prospective de développement des kilomètres parcourus reprenne les données de l'IFSTTAR (croissance du trafic de 10 % à l'horizon de 2050 : à vérifier). Toutefois, il a été précisé que la donnée présentée par le CEREMA représente une évolution prospective des échanges à longue distance, ce qui est différent de la donnée de l'IFSTTAR.

La modélisation réalisée par le CEREMA intègre à la fois la stratégie nationale bas carbone et le projet de territoire régional et vise à apprécier le trafic résiduel routier.

Ce principe est différent de la méthode proposée par les shifters qui suggère de partir de la neutralité de toutes les données à l'horizon 2050 et d'en déduire la capacité de déplacements envisageable.

Le CEREMA a présenté les pistes de réflexion à l'étude pour conduire les évaluations comparatives des émissions de gaz à effet de serre du puits à la roue pour tous les scénarios d'aménagement.

Il est envisagé de mettre en œuvre la recommandation pour l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre des projets routiers de mai 2020. Cette dernière intégrera l'impact de la construction. Pour ce qui concerne l'évaluation des émissions pendant la période d'utilisation, il serait envisagé de prendre en compte des kilomètres parcourus et les vitesses de parcours sur les arcs ainsi que la consommation en l/km (courbe Copert) pour calculer au final un équivalent carbone annuel pour chacun des scénarios en comparaison du scénario de référence.

AMS en 2050 ⇔ AME en 2070. Le scénario AMS est plus volontariste que le scénario IFSTTAR et le scénario AME paraît assez semblable à celui de l'IFSTTAR.

L'association « The shifters », a indiqué que cette méthode paraîtrait satisfaisante, sur de nombreux points mais regrette qu'elle ne prenne pas, selon elle, en compte l'augmentation de trafic induite par le projet lui-même. De plus, l'association émet quelques inquiétudes sur le facteur d'émission utilisé car celui-ci est indépendant de l'évolution en volume du trafic. L'association souhaiterait toutefois que soit évalué le quota carbone en matière de déplacement à l'échelle du département pour respecter l'objectif de neutralité en 2050.

L'association « The shifters » a indiqué que des travaux du shift project montrent que les comportements changent voire doivent être imposés.

M. Claude Renou et M. Serge Quentin, ont rappelé le contenu du bilan de la concertation qu'ils ont produit en précisant qu'ils constatent que les études envisagées par le Département répondent bien aux attentes d'un éclairage de l'enjeu de chacune des options d'aménagement de l'itinéraire Nantes – Pornic au regard des émissions de gaz à effet de serre.

L'association « The shifters » a demandé que le détail de la méthodologie lui soit transmis par écrit.

### Suites à donner

- Poursuivre avec le CEREMA le calage de la méthode exposée lors de la réunion et des données d'entrée qui seront prises en compte avant d'organiser une nouvelle réunion avec les shifters,
- Nouvelle réunion avec les shifters lorsque la méthode et les données d'entrée seront définies pour échanger à nouveau sur celles-ci.