

Réunion publique « premiers enseignements » en distanciel

Mardi 3 novembre 2020

Lieu : Réunion en distanciel sous Teams + lien vidéo et tchat en direct

Intervenants :

- **Philippe Grosvalet**, Président du Conseil départemental de Loire-Atlantique
- **Jean Charrier**, Vice-président aux mobilités du Conseil départemental de Loire-Atlantique
- **Laurent Renou**, Sous-directeur des études, 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)

Animatrices :

- **Coline Grégoire**, agence Sennse
- **Claire Mével**, agence Sennse
- **Gaylor Barré**, agence Sennse

Durée de la réunion : 2h45, 19h00 – 21h45

Nombre de participant-e-s : 255 personnes (décompte total des personnes ayant participé à la rencontre via le lien vidéo et le Tchat sur la plateforme du Département et via le logiciel Teams)

Vous pouvez visionner l'intégralité de la rencontre ici :

<https://www.youtube.com/watch?v=dWZHxDp428k>



1. Rétrospective des 6 semaines de concertation

L'animatrice ouvre la réunion en rappelant qu'elle s'inscrit dans le cadre de la concertation préalable sur les aménagements routiers de l'axe Nantes – Pornic (RD751). C'est la dernière rencontre de cette première phase de concertation.

Elle présente les intervenants et le déroulé de la soirée. La réunion est retransmise en direct à la fois sur la plateforme du projet et le logiciel Teams. Les participant-e-s peuvent intervenir via les chats de ces canaux.

Une équipe de co-animateurs est en ce sens mobilisée pour retranscrire et le cas échéant synthétiser les questions transmises pour réponse par la maîtrise d'ouvrage. L'ensemble des contributions est par ailleurs annexé au compte-rendu.

Les garants de la concertation présentent leur rôle en tant que garants et celui de la Commission nationale du débat public (CNDP). Ils précisent que les conclusions de cette phase de concertation seront communiquées dans les mois qui viennent.

Philippe Grosvalet, Président du Conseil départemental de Loire-Atlantique, partage ce qu'il retient de cette première phase de concertation :

- Une diversité des sujets abordés ;
- Des opinions diverses exprimées dans le respect de chacun ;
- De nombreux enseignements que le Département tire des échanges.

Laurent Renou, Sous-directeur des études, Direction des infrastructures du Département de Loire-Atlantique, revient sur les différents dispositifs mis en place pour informer et mobiliser les citoyen-ne-s :

- Sur le sud-ouest du département :
 - Affichage abribus ;
 - Diffusion de flyers et affiches dans les commerces ;
 - Envoi de sms aux habitant-e-s ;
 - Insertions publicitaires dans la presse et sur internet ;
 - Relai de l'information via les journaux et sites des communes ;
 - Panneau routier à message variable sur la RD 723.
- Sur toute la Loire-Atlantique :
 - Relai de l'information par les médias (presse écrite, radio, sites d'information...) ;
 - Annonces sur Facebook et Twitter ;
 - Articles dans le magazine du Département et sur les sites loire-atlantique.fr et inforoutes.loire-atlantique.fr.

Sophie Brossaud, Chargée de projets participation citoyenne, Direction vie citoyenne, Département de Loire-Atlantique, revient sur la participation aux rencontres organisées durant les 6 semaines de concertation :

- 4 réunions publiques :
 - Présentation générale du projet (deux réunions publiques à ce sujet) ;
 - Aménagements entre Port-Saint-Père et « Le Pont Béranger » ;
 - Doublement de la déviation de Chaumes ;
 - Premiers enseignements.

(273 présent-e-s, 361 vues en live, 210 vues en replay)

- 3 ateliers participatifs :
 - Comment concilier aménagements routiers et espaces naturels et agricoles ?
 - Quels aménagements entre « Le Pont Béranger » et Pornic ?
 - Quelle mobilité autour de l'axe Nantes – Pornic ?

(89 participant-e-s)

ROUTE-NANTES-PORNIC / COMPTE-RENDU

- 5 permanences :
 - Aménagement entre Port-Saint-Père et « Le Pont Béranger » (3 permanences à ce sujet) ;
 - Doublement de la déviation de Chaumes-en-Retz (2 permanences à ce sujet).

(63 participant-e-s)

- 8 stands d'information et d'échange :
 - Vieux port et gare de Pornic (23/09) ;
 - Marché de La Bernerie et Super U de Chaumes-en-Retz (25/09) ;
 - Station-service AVIA à Bouguenais (28/09) ;
 - Intermarché de Port-Saint-Père (30/09) ;
 - Marché Ville haute à Pornic (4/10) ;
 - Galerie commerciale Atout sud à Rezé (23/10 et 24/10).

(1850 participant-e-s)

2. Les premiers enseignements de la concertation

Laurent Renou dresse les premiers enseignements des 6 semaines de concertation en amont du bilan qui sera communiqué dans les mois prochains.

Il revient sur les objets de la concertation et détaille les enseignements tirés pour chacun d'entre eux. **Le support de présentation de la réunion** permet d'évoquer ces différentes thématiques.

- L'opportunité d'une mise à 2 x 2 voies de l'itinéraire qui fait débat :
 - Des positions défavorables au projet global souvent appuyées par des arguments relatifs aux enjeux environnementaux et climatiques.
 - A l'inverse, des argumentaires favorables basés sur des conditions de circulation jugées insupportables, et une forte attente d'aménagements.
 - Des positions plus partagées, certaines relevant l'intérêt d'un nouvel aménagement ; émettant des réserves sur certains secteurs, craintes d'impacts.

- Les enjeux relevés dans l'expression du public :
 - Prendre en compte l'environnement :
 - Immédiat, en termes de cadre et de qualité de vie, de limitation des impacts,
 - Réduction de la pollution,
 - Limitation des impacts sur le milieu naturel et les espaces agricoles, sur la biodiversité,
 - Urbanisme : limitation de l'étalement urbain.

 - Garantir la sécurité :
 - Retours plutôt positifs sur les aménagements mis en place dès à présent : sont-ils suffisants ?
 - Contraintes liées aux aménagements (suivre des tracteurs et voiturettes sur plusieurs kilomètres).

 - Fiabiliser les déplacements :
 - En lien avec l'enjeu de développement économique du territoire,
 - Maîtrise des trafics sur l'ensemble du réseau routier et des temps de trajet
 - Circulation induite sur le réseau routier secondaire (Chauvé, Rouans, Cheix-en-Retz (Le Pilon)),
 - Intérêt de 2x2 voies à démontrer si bouchons à chaque extrémité.

 - Encourager les modes alternatifs :
 - Pour empêcher le blocage des cars dans les bouchons, améliorer la coordination des horaires de bus et de trains, offrir une offre tarifaire des transports en commun intéressante et coordonnée entre les collectivités chargées des transports,
 - Développer les aménagements en faveur des piétons et des deux roues pour la desserte des bourgs ou des pôles d'échanges (gares, aires de covoiturage, arrêts de cars),
 - Améliorer la capacité de la ligne ferroviaire Nantes – Pornic.

- Les solutions alternatives :
 - Focus sur la section Port-Saint-Père – « Le Pont Béranger » :
 - Opportunité : des questionnements proches de ceux développés sur le projet global,
 - Variantes d'aménagement : réactions importantes de riverains sur les variantes 1 et 2 (maintien d'un effet de coupure par rapport au bourg, habitations à déconstruire, bruit),
 - Plusieurs expressions locales en faveur de la variante de référence (historique),

- Des solutions alternatives évoquées :
 1. Maintenir la RD 751 à 2 voies au droit de Port-Saint-Père au-delà de la déviation de Port-Saint-Père en direction de Pornic ;
 2. Adapter le tracé des variantes 1 et 2 pour limiter les impacts sur le bâti.
- Focus sur la section « Le Pont Béranger » – Chaumes-en-Retz :
 - Opportunité : des questionnements proches de ceux développés sur le projet global,
 - Options d'aménagement : avis plutôt défavorables au tracé 2 en aménagement sur place.
 - Autres enjeux pointés : circulations agricoles, desserte de Noirbreuil et habitations riveraines à prendre en compte.
- Focus sur la section doublement de la déviation de Chaumes-en-Retz :
 - Opportunité : un aménagement assez logique pour de nombreux participants et contributeurs,
 - Principe d'aménagement : desserte des villages alentours à prévoir, modes actifs,
 - Autres enjeux pointés : principales craintes sur le bruit et les espaces naturels.
- Les premiers enseignements sur la section Chaumes-en-Retz – Pornic :
 - Opportunité : la 2x2 voies pourrait s'arrêter à Chaumes-en-Retz selon certains, d'autres confirment l'intérêt de poursuivre,
 - Options d'aménagement : plusieurs avis favorables aux scénarios 2 et 3,
 - Autres enjeux pointés : échanges modes actifs entre Chaumes-en-Retz et Pornic à prendre en compte, forts enjeux agricoles, patrimoniaux et environnementaux (scénarios 4 et 5). Réaménagement du carrefour du Port nécessaire. Impact sur le village du Port à prendre en compte.
- Les modalités de concertation à suivre :
 - Des modalités de concertation globalement bien accueillies par le public :
 - Organisation des réunions et ateliers en lien avec la crise sanitaire,
 - Plateforme de participation documentée,
 - Bon impact des stands mobiles,
 - Moindre intérêt pour les registres en mairie et les permanences.
 - Pas de propositions notées à ce stade concernant les modalités de participation en post-concertation.

3. Temps d'échanges

Questions sur l'opportunité du projet et le rôle de la concertation

Question sur le tchat : *Quel sera le poids de la concertation sur le projet ?*

Question en direct : *la participante était présente à plusieurs rencontres de la concertation et indique une satisfaction quant à son organisation. Elle relève trois thèmes qui, selon elle, ont fait consensus auprès des participant-e-s : la protection des terres agricoles, la protection de l'environnement (protection de la biodiversité et limitation des gaz à effet de serre) et la sécurité. Elle estime que le projet ne prend pas suffisamment en compte ces thèmes dans les propositions de variantes. Elle propose de travailler sur l'augmentation de l'offre ferroviaire, sur une baisse des tarifs des transports en communs et du train, d'ouvrir des routes abandonnées, de mettre en place davantage de navettes et d'itinéraires vélos, d'encourager le covoiturage et d'aménager l'existant le plus possible. Elle s'interroge également sur la suite du projet et les effets de la concertation sur ce dernier. (membre de l'association le Pré Pays de Retz environnement)*

Philippe Grosvalet, président du Département, indique que la décision concernant l'opportunité du projet va considérer les éléments cités par la participante et les évolutions technologiques. Des études sur les évolutions du trafic seront également utiles à la décision. Cette décision va considérer les éléments ressortis de la concertation. Une justification sera communiquée quant aux contributions non retenues. Le Président rappelle que le projet doit aider à répartir les flux de déplacements tout en respectant un objectif de non-artificialisation des sols. Il précise que la concertation n'est pas terminée et qu'une post-concertation s'ouvrira par la suite.

Question sur le tchat : *Le-la participant-e demande que les déplacements ne s'envisagent pas seulement en termes de kilomètres mais également termes de temps. Il-elle demande que ce critère entre en compte pour discuter de l'opportunité du projet.*

Philippe Grosvalet informe que le gain de temps est lié à la fluidité sur l'axe. C'est donc une question à prendre en compte.

Question sur le tchat : *Lorsque les aménagements sécuritaires mis en place sur la RD 751 sont évoqués, ils sont qualifiés de temporaires. Cela signifie-t-il que la mise à 2x2 voies de l'axe est actée ? Quelle est l'utilité de la concertation dans la prise de décision sur le projet ?*

Philippe Grosvalet indique que les aménagements mis en place sur la RD 751 sont effectivement provisoires car il était important de trouver une solution d'urgence pour répondre à l'enjeu de sécurité. Ces aménagements répondent seulement à cet enjeu, ce qui n'est pas suffisant, considérant les problématiques sur l'axe. La concertation doit servir à trouver un projet qui répondra à tous les enjeux. Il indique qu'aucune décision n'a été prise pour le moment.

Question sur le tchat : *Quelle serait la plus-value économique pour les communes du Pays-de-Retz engendrée par la 2x2 voies ?*

Philippe Grosvalet explique que la 2x2 voies n'est pas une condition indispensable au développement économique du territoire mais qu'il manque sur ce territoire une route capable d'absorber les flux de déplacements liés à la démographie et aux usages. L'objectif de la 2x2 voies serait également d'éviter les congestions et les nuisances.

Question sur le tchat : *Pourquoi dit-on que la 2x2 voies ne viendra pas augmenter le trafic sur l'axe quand son objectif est d'absorber une augmentation du trafic ?*

Philippe Grosvalet rappelle que l'enjeu majeur pour le Département est d'assurer la sécurité sur l'axe. La mise à 2x2 voies de la RD 751 viendrait régler le problème de saturation et le caractère dangereux pour les usager-e-s. Il ajoute qu'il est de la responsabilité du Département d'adapter les aménagements routiers aux flux actuels et futurs pour la sécurité de tous.

Question sur le tchat : *La mise à 2x2 voies est-elle une opportunité pour renforcer l'attractivité de Pornic en termes de tourisme et d'immobilier ?*

Philippe Grosvalet souligne que Pornic est déjà une commune attractive et de notoriété nationale. Le projet sur la RD 751 a pour principal objectif de garantir des déplacements dans tout le Pays-de-Retz et la bonne qualité de vie de ses habitant.e.s.

Question sur le tchat : *La non mise à 2x2 voies de la RD 751 viendrait-elle avantager d'autres territoires ? La 2x2 voies est-elle légitime dans le Pays-de-Retz, territoire majoritairement touristique et agricole ?*

Philippe Grosvalet indique que les SCoT déterminent les orientations pour l'avenir d'un territoire. Il complète en disant que le Pays-de-Retz est un territoire de diversité et qu'aucune spécialisation n'est envisagée vers le tourisme, l'agriculture ou d'autres domaines.

Questions sur l'artificialisation des sols

Question sur le tchat : *Est-il exact que le Département a voté une motion contre l'artificialisation des sols ?*

Philippe Grosvalet confirme que le Département s'est engagé à ne plus artificialiser ses sols. La Loire-Atlantique est un territoire sensible d'un point de vue environnemental qu'il s'agit de préserver. L'objectif du Département est donc de ne plus consommer d'espaces naturels et agricoles. Il ajoute que la Loire-Atlantique est aussi une terre d'industrie, un territoire dynamique. Il s'agit donc de développer des projets pouvant à la fois préserver la dynamique du territoire et son environnement.

Question sur le tchat : *Le projet de route, et donc l'artificialisation des sols, est lié au développement économique qui engendre lui aussi une artificialisation. Que signifie alors « compenser l'artificialisation des sols » ?*

Jean Charrier, Vice-président aux mobilités du Département de Loire-Atlantique, rappelle que le Département s'est engagé à minimiser l'artificialisation des sols. Pour se faire, lorsqu'un aménagement nécessite une artificialisation des sols, une désartificialisation d'autres sols doit être envisagée. Il s'agit alors de déconstruire d'anciens aménagements pour que le bilan des travaux soit de zéro artificialisation nette. La désartificialisation peut, par exemple, s'apparenter à la déconstruction d'une route, d'une cour de particulier, etc.

Question sur le tchat : *Suite à la déconstruction d'une route par exemple, les sols désartificialisés restent-ils fertiles ?*

Jean Charrier explique que les sols désartificialisés sont exploitables par les agriculteurs. Il informe qu'il a reçu le témoignage de plusieurs agriculteurs qui confirment cela. Il précise que les sols sont exploitables si la couche de remblais et de cailloux est retirée.

Questions sur les compétences des institutions territoriales

Question sur le tchat : *Pourquoi le projet ne fait-il pas l'objet d'une étude de mobilité multimodale entre les différentes entités institutionnelles (Nantes Métropole, la Région et le Département) ? Le fait que le projet soit porté uniquement par le Département laisse à penser que seule une infrastructure routière est envisagée.*

Philippe Grosvalet rappelle que l'objectif du projet de 2x2 voies sur l'axe Nantes – Pornic est de faciliter les déplacements. Un travail avec les autres acteurs institutionnels est mis en place pour encourager les autres modes de déplacements.

Question sur le tchat : *Quel place occupe le plan Air Climat de Pornic Agglo au sein du projet ?*

Philippe Grosvalet explique que le Département travaille avec d'autres institutions dont la Région, Nantes métropole et Pornic Agglomération.

Question en direct : *Le participant souhaite que soient considérés dans le projet le rail (augmentation de la cadence des trains), la sécurité, la protection des zones agricoles, la mise en place de transports selon lui moins coûteux. Il demande que le Département réfléchisse, avec la Région et les collectivités, à un projet répondant aux besoins de mobilité du territoire du Pays-de-Retz et respectueux de l'environnement.*

Philippe Grosvalet explique que les acteurs du territoire agissent selon leurs champs de compétences. Le Département est en charge des routes et travaille donc par exemple sur les aires de covoiturage et les arrêts de cars. Les différents acteurs institutionnels travaillent en outre ensemble sur un certain nombre de projets, à titre d'exemple, le réaménagement de la gare de Nantes que le Département a en partie financé.

Questions sur l'environnement

Question en direct : *Une participante indique son appartenance au think tank The Shifters. Elle a à ce titre participé à la rédaction d'une étude sur l'impact carbone que pourrait générer la 2x2 voies. L'étude relève l'impact carbone sur les tronçons de l'axe déjà à 2x2 voies qui est supérieur de 253 000 tonnes à l'impact carbone du reste de l'axe à 2x1 voies. L'étude considère alors d'autres moyens de transports pour réduire cet impact carbone. La participante demande si le projet à 2x2 voies priorisera le développement économique du territoire plutôt que le climat. (membre du think tank The Shifters)*

Laurent Renou remercie le think tank pour son étude et indique qu'elle sera analysée par le Département. Il précise qu'il est important que l'étude considère le report de trafic et l'évolution de celui-ci sur les autres routes. Il ajoute que le Département, pour ses projections, s'appuie sur l'enquête sur les déplacements de 2015 qui inclut les évolutions des autres moyens de transports. Les différents objectifs des plans de mobilités mis en place sur le département sont considérés dans les projections.

Question en direct : *Le participant remercie le Département d'avoir mis sur la plateforme l'étude CEREMA. Il mentionne que les objectifs du Département dans le développement de certains moyens de transports sont peu ambitieux. Il utilise pour cela l'exemple du vélo. A l'échelle nationale et du département, la part du vélo dans les déplacements est de 3%. L'objectif du département est d'atteindre les 4% dans les prochaines années, contre 12% au niveau national. Le participant pense que le Département pourrait être plus ambitieux en la matière et que cela doit se ressentir dans l'ensemble des projets de mobilité. (membre du think tank The Shifters)*

Question sur le tchat : *Sur le secteur Port-Saint-Père « Le Pont Béranger », la variante de référence semble écartée car elle traverse une zone humide. Cependant, les autres variantes étudiées sont proches de certaines habitations et remettent en cause le cadre de vie de certain-e-s habitant-e-s.*

Laurent Renou explique que l'enjeu environnemental est un enjeu prioritaire à considérer d'un point de vue réglementaire. La variante de référence a des impacts plus importants sur l'environnement que les autres variantes. Ces dernières auraient en revanche plus d'impacts sur le bâti. Le Département doit considérer chacune des variantes et apprécier la possibilité qu'elle puisse aboutir à une autorisation réglementaire.

Question en direct : *Le participant souhaite savoir si le Département a discuté avec l'Etat au sujet des zones humides car celles-ci sont la compétence de ce dernier. Il propose comme compensation de l'artificialisation des sols d'améliorer la qualité de l'eau du lac de Grand-Lieu et d'entretenir les marais, notamment en aidant leurs propriétaires.*

Laurent Renou confirme que l'Etat est en charge de l'instruction des dossiers concernant les zones humides. Il ajoute que les propositions du participant sont intéressantes. A la question des zones humide s'ajoute celle des terres agricoles à renaturer puisqu'il est possible de retirer certains drains pour reconstituer des zones humides. Il précise que cela représente également un impact potentiel sur les activités agricoles autour de ces zones.

Questions sur les dessertes et continuités locales

Question en direct : *Le participant demande quel investissement va être mis en place pour les dessertes locales car il craint qu'une 2x2 voies empêche certains hameaux de rejoindre les bourgs. Il se questionne également sur l'aménagement des routes dans les villages pour permettre le passage de bus et de véhicules agricoles.*

Laurent Renou indique que sur la section Port-Saint-Père – « Le Pont Béranger » les routes secondaires sont un sujet à étudier dans le cadre du projet. Il complète en disant que si les accès directs sur l'axe sont fermés, il faut s'intéresser aux conséquences et aux reports sur les voies secondaires. Il ajoute qu'un investissement sera nécessaire mais que son montant est encore inconnu. Aucune décision à ce sujet n'a été prise pour le moment.

Question sur le tchat : *Les effets de coupure entre les bourgs ne seront-ils pas renforcés avec la mise en place de la 2x2 voies ?*

Philippe Grosvalet indique que le projet de la 2x2 voies cherche à prendre en compte tous les usages en termes de mobilité et à considérer toutes les dessertes pour assurer les continuités.

Laurent Renou prend l'exemple de Port-Saint-Père. La route marque déjà un effet de coupure entre le bourg et un lieu-dit. Si le projet de 2x2 voies aboutit, le lien entre le lieu-dit et le bourg sera discuté avec la commune afin de garantir et d'améliorer les liaisons piétonnes et cyclables.

Questions sur les mobilités alternatives

Question sur le tchat : *Il semble sous-entendu qu'un projet de voie cyclable sur les bords de l'axe ne soit pas envisageable alors que ces aménagements sont mis en place dans d'autres pays comme l'Allemagne. Pourquoi ne pas réfléchir à un projet de 2x2 voies qui intégrerait une véloroute ?*

Philippe Grosvalet explique que le Département privilégie la mise en place d'une diversité d'itinéraires vélos, correspondant aux besoins des usages. Il informe que le Département veut aussi développer d'autres types de mobilités pour s'adapter aux différents usages de la route.

Question sur le tchat : *A l'horizon 2030, il est possible que les usager·ère·s de la route utilisent davantage le covoiturage. Ces évolutions des comportements sont-elles prises en compte dans le projet ?*

Laurent Renou répond que des aménagements pour permettre le développement de modes de transports alternatifs seront intégrés au projet. Il cite par exemple des bornes de rechargement pour les voitures électriques.

Questions sur les aménagements routiers

Question sur le tchat : *La question concerne le secteur Chaumes-Pornic, au niveau de l'arrivée à Pornic. Avec une 2x2 voies, le flux de voitures arrivant sur Pornic sera important. Des aménagements supplémentaires comme l'élargissement des voies sont-ils envisagés, notamment pour faciliter les déplacements par mobilités douces ?*

Philippe Grosvalet indique que la 4 voies ne favoriserait pas nécessairement plus de déplacements vers Pornic. Il s'appuie sur une étude menée il y a quelques années qui démontrait que les déplacements étaient dus à des besoins. Il précise qu'une étude va tout de même être menée pour évaluer si la 2x2 voies augmenterait la fréquentation de l'axe.

Jean Charrier dit que la question est de savoir si la 2x2 voies est nécessaire et si l'opportunité de la mettre en place existe. La concertation apporte des réponses et permet de comprendre ce dont ont besoin les usager·ère·s. Ces dernier·ère·s soulignent par exemple le besoin d'une voie dédiée aux transports en commun. Il est alors également possible de considérer un élargissement des voies. Il précise qu'il faut se pencher sur l'emprise foncière nécessaire et s'assurer que des zones

de compensations sont disponibles, toujours pour répondre à l'objectif d'une zéro artificialisation nette.

Philippe Grosvalet précise que sur ce tronçon comprenant l'arrivée sur Pornic, aucun scénario n'est avancé car les études n'ont pas encore été réalisées. L'objectif sera d'éviter un goulot d'étranglement à l'entrée de la ville.

***Questions sur le tchat :** Les aménagements mis en place sur l'axe ne sont-ils pas suffisants pour assurer la sécurité des usager-ère-s ? Y a-t-il d'autres solutions alternatives à la 2x2 voies étudiées pour garantir la sécurité ?*

Philippe Grosvalet explique que le projet que mettra en place le Département doit répondre à l'enjeu de sécurité mais également aux enjeux de gestion des flux, de desserte du territoire pour tous les usager-ère-s et pour tous les usages, et de protection des ressources (agricoles, eau, biodiversité).

Philippe Grosvalet confirme que les aménagements apportent une amélioration considérable en termes de sécurité de l'axe. Il ajoute que la construction d'un muret entre les deux voies a été envisagée mais que de tels aménagements sont un obstacle à la fluidité du trafic et ne permettent pas de répondre à toutes les problématiques sur l'axe.

Autres questions

***Question en direct :** Le participant s'interroge sur l'efficacité de faire passer les variantes 1 et 2 par les ronds-points de Port-Saint-Père puisque les bouchons actuels se concentrent sur cette zone.*

Laurent Renou confirme que le flux de véhicules au niveau du rond-point de Port-Saint-Père allant vers Noirmoutier pourrait engendrer des congestions sur les voies d'insertion. Il complète cependant en informant que les cas de saturation relevés sont davantage dus aux flux de la 4 voies en direction de Bouaye. En effet, cela crée un phénomène d'entonnoir pour aller vers Pornic et pour en sortir. Il informe que le projet de doublement de la déviation de Port-Saint-Père va améliorer les problèmes de congestion dans ce secteur et que cela est pris en compte dans le projet de mise à 2x2 voies de la RD 751.

***Question sur le tchat :** Un référendum est-il envisageable sur les communes du Pays-de-Retz au sujet du projet ?*

Philippe Grosvalet explique qu'un référendum ne permet pas la mise en place d'un débat comme le permet la concertation car toutes les questions ne peuvent être abordées. Ceci n'apparaît pas comme une solution adéquate pour le projet de la RD 751.

Les garants précisent que dans la tenue d'un référendum, dont le terme réglementaire est « consultation », l'initiateur n'est pas tenu de considérer le résultat.

***Question sur le tchat :** Pourquoi ne pas inclure le long de la RD 751, notamment sur les aires de covoiturage, des zones de coworking ?*

Philippe Grosvalet dit que le coworking se développe à l'échelle du département. Pornic Agglomération développe un projet que le Département soutient.

L'animatrice indique qu'un débat entre les participant-e-s a lieu en ligne¹. Elle propose cependant de clore le temps de questions/réponses car aucune nouvelle question n'apparaît sur le tchat.

4. Les suites données au débat

Laurent Renou présente les prochaines étapes de cette phase de concertation :

- Le 4 novembre 2020 : clôture de la concertation préalable ;
- Le 4 décembre 2020 : remise du bilan par les garants ;
- Janvier 2020 : le Département partagera les enseignements tirés et délibérera sur les suites à donner au projet et donc à la concertation.

Les garants donnent des indications sur les formes que pourra prendre la concertation future. Ils formuleront prochainement des recommandations s'appuyant sur les contributions citoyennes.

La Commission nationale du débat public (CNDP) pourra se prononcer sur la concertation et :

- Estimer que la phase de concertation préalable n'a pas été complète et ordonner que celle-ci se poursuive.
- Valider la concertation préalable. Dans ce cas, une post-concertation devra s'ouvrir. Un comité de suivi, composé d'élu-e-s, de membres d'associations et de citoyen-ne-s, pourrait par exemple alors être constitué. La post-concertation se poursuivra jusqu'aux enquêtes publiques de chaque tronçon de l'axe.

Philippe Grosvalet remercie les différentes parties prenantes des débats.

L'animatrice remercie les participant-e-s et précise qu'un formulaire de satisfaction concernant l'organisation de la concertation peut être rempli en ligne via les tchats teams et la plateforme.

Les participant-e-s peuvent suivre la réunion publique soit en étant connecté.e.s sur Teams, soit directement sur la plateforme participer.loire-atlantique.fr. Sur ces canaux, ils et elles déposent questions et remarques. L'ensemble des contributions sont retranscrites ci-après.

¹ Retranscription du tchat à retrouver en partie 5 de ce compte-rendu.

5. Retranscription du tchat Teams

FERRON : je vous suis en visio je n'ai que des diapos et pas de son est-ce normal ?

LONGEPE-GANACHAUD Jennifer : ça fonctionne bien avec le son chez moi.

Gaylor Barré : Bonjour, si vous rencontrez des soucis audio/vidéo avec Teams, n'hésitez pas à visionner la rencontre depuis la plateforme grâce au lien suivant : <https://participer.loire-atlantique.fr/processes/nantes-pornic/f/219/meetings/149>. En espérant que cela réponde à votre question.

DETREZ : Question au Président Grosvalet : est-il exact que le CD 44 a voté une motion en mars 2019 pour stopper l'artificialisation des sols ?

LEGER, THOMAS : La question économique a-t-elle été abordée ? Quel serait la plus-value économique sur les communes du pays de Retz avec la nouvelle 2x2 voies ?

Benoit : Pornic Agglo Pays de Retz a lancé son étude PCAET, Plan Climat Air Energie Territorial. Une consultation publique est même en place, avec des ateliers avancés. Il me semble qu'aucune motion n'est faite dans vos études de cas. Quelle place allez-vous donner à ce PCAET en cours ?

Belair : au président : qu'entendez-vous par "compenser" l'artificialisation des sols ? De plus, une artère principale pour développer l'activité éco, sous-entend une artificialisation corollaire. C'est paradoxal, tout comme les scénarios sur Chaumes-Pornic créant des routes !

Benoit : Merci Julia et The Shifters pour votre contribution au bilan carbone, point que j'avais soulevé en contribution...avec réponse...on le diffusera plus tard, car pas obligatoire dans cette étape.

Julia Lemoine : Qu'en est-il du retour sur les aménagements actuels en termes de sécurité ?

Benoit : Sécurité de la route annoncée par M. Grosvalet. A quand le retour de de l'étude de l'amélioration de la sécurité par les trois mesures existant déjà : rond-point crée, ligne centrale interdisant le dépassement, limitation à 80km/h ! Je ne suis pas de votre avis pour une "route non adaptée au flux d'aujourd'hui", M. Grosvalet. Ce que nous avons aujourd'hui est sûrement une solution satisfaisante. Nous ne pouvons pas accepter un choix qui dicte de créer des 2x2 voies sur toute la France pour éviter les chocs frontaux dû au comportement dangereux des conducteurs (ex. téléphone au volant).

Belair : une route déconstruite, même en remettant de la terre ne sera plus jamais fertile ! Je suis dans l'agriculture et bien placé pour l'affirmer.

LONGEPE-GANACHAUD Jennifer : pour ne pas artificialiser davantage, laissons tomber simplement ce projet, notamment sur la partie Port Saint Père/ Pont Béranger. Ce seront à la fois des gains pour le bilan carbone, des économies financières (en laissant tomber la destruction de plusieurs maisons et le maintien éventuel de 2 fois 1 voie), et une sécurisation de la circulation déjà entreprise (même si tardivement : il aura fallu de nombreux accidents avant l'intervention du

conseil général) par le rond-point réalisé l'année dernière à la sortie de port saint père et le triplement de la ligne blanche.

Ugo : Il me semble que l'argument émotionnel sur la sécurité ne tient pas : 3 000 personnes meurent sur les routes par an en France. La pollution de l'air c'est 67 000 morts par an... la sécurité climatique, la santé, les services rendus par la nature, comment comptabiliser tout ça dans des études ? De plus on sait très bien aujourd'hui que les modèles des ingénieurs ne prennent pas en compte le trafic induit qui attire plus de voitures.

Alix Le Peltier : Bonjour, je souhaiterais revenir sur l'inclusion des report modaux dans le dossier du département.

Département Loire-Atlantique : Nous vous invitons à compléter le questionnaire de satisfaction de la réunion de fin de concertation : <https://frama.link/qsanp>

Axel Bergeron : Beaucoup de messages, tel celui de Madame Julia Lemoine (pour "le groupe des Shifters") raisonnent avec trente ans de retard, on oublie que les énergies utilisées par les véhicules changent très vite, elle raisonne avec les véhicules du passé ! Outre l'électricité, qui n'est pas d'ailleurs la panacée, on a le gaz naturel, l'hydrogène, et tout ce que la science permettra de trouver. C'est seulement une question de volonté...

Benoit : Pour le vélo, M. Grosvalet, il suffirait d'une voie bis entre la Vélodyssée et la Loire à Vélo passant par Moutiers Retz / Chaumes en Retz / Rouans & l'accès au canal de la Martinière. Voie bis nécessitant peu d'investissement hors voie propre !

LONGEPE-GANACHAUD Jennifer : Quand l'association de Port Saint Père vous a sollicité suite aux nombreux accidents mortels, vous nous avez répondu qu'il n'y avait pas plus d'accidents ici qu'ailleurs dans le département... Aujourd'hui, revirement de situation, cela semble être votre nouveau cheval de bataille,

Axel Bergeron : Le département a rétréci la route actuelle en déplaçant les lignes latérales en pointillés légèrement à l'intérieur de la chaussée au lieu de les positionner le long de l'accotement. Tout ce qui rétrécit une voie est nuisible en termes de sécurité.

Benoit : Tout comme des personnes jettent des masques jetables au sol ou des déchets sauvages dans les forêts ou la plage, vous ne pourrez jamais brider l'incivilité de certain·e·s Français·e·s... Y compris leur comportement sur les routes. Une 2x2 voies ne changera pas au respect des règles : vitesse illégale, téléphone au volant, dépassement dangereux...

Département Loire-Atlantique : Nous vous invitons à compléter le questionnaire de satisfaction de la réunion de fin de concertation : <https://frama.link/qsanp>

Axel Bergeron : Pour Benoît : il n'existe pas de vitesse "légale" ou "illégale", il existe seulement une vitesse prudente et raisonnable qui assure sa propre sécurité et celle des autres usager·ère·s de la voie publique, ça peut être rouler au pas sous la neige ou dépasser le 300 km/h. Des milliers de personnes de par le monde meurent chaque année en se croyant en sécurité en roulant "à une vitesse "légale".

Axel Bergeron : A l'administratrice : vous faites une erreur, la barre des commandes n'est pas en haut de la fenêtre de Teams, mais en bas. Cordialement.

DENIS Annaig : la position de la barre dépend de la version de teams et du mode d'affichage il me semble

DETREZ : Je suis surpris d'entendre M. Grosvalet indiquer de façon définitive que les aménagements actuels de sécurité (giratoire, 3 bandes blanches ...) sont provisoires. La décision est donc déjà prise !!!! Bravo pour la concertation :-(

Département Loire-Atlantique : Nous vous invitons à compléter le questionnaire de satisfaction de la réunion de fin de concertation : <https://frama.link/qsanp>

Benoit : "une dizaine de km de bouchons sur la RD751..." (NDLR : sur la section à voie unique), n'existe que le samedi et dimanche soir vers Nantes au retour du littoral.

IFOUQUET : Est-ce que dans les réflexions sur le futur, nous avons entendu en 2050, il est pris en considération que les véhicules seront peut-être majoritairement électriques et que peut être la voiture partagée existera ?

LEGER, THOMAS : Un référendum dans toutes les communes du pays de Retz est-il envisageable ?

Axel Bergeron : Non pas de référendum, toute route sur la planète concerne tous les habitants de la planète, le touriste Chinois en voiture de location est concerné lui aussi...

LEGER, THOMAS : Entre le touriste chinois et une personne habitant à proximité de la route ou une personne qui emprunte cette route tous les jours il y a un monde tout de même.

Julia Lemoine : Axel Bergeron Hum... je ne comprends pas bien votre réponse, et ce qu'elle peut avoir à voir avec le fait que les Shifters ont produit un travail tout à fait contemporain, je vous invite encore à le consulter ainsi que sa bibliographie, avant d'émettre un avis ! En vous remerciant :)

Benoit : Merci pour vos contributions des intervenants, à tous. Dernier point, déjà évoqué en Q/R mais non satisfaisante pour une consultation publique à l'égard des usagers de la route : à chaque section (et donc période de travaux), il n'existe pas dans le dossier de scénarii pour la mise en place de déviations (sur une période comptée en année apparemment).

Axel Bergeron : M Grosvalet vient d'évoquer la Lozère, quand on rentre en voiture dans ce département on s'y sent très bien accueilli et respecté. On ne peut pas en dire autant de tous les départements, l'Isère ou d'autres, c'est une question d'état d'esprit...

LONGEPE-GANACHAUD Jennifer : Lapsus ? Les délibérations en janvier 2020 ???

Céline : A la veille de la clôture, je n'ose imaginer une concertation biaisée, ne serait-ce déjà par égard des 7500 internautes depuis le 21 septembre.

Ugo : La rhétorique presque pavlovienne en matière de lutte contre les problèmes de congestion affirme qu'il suffirait de renforcer la capacité des infrastructures routières pour rétablir la fluidité du trafic.

Mais que se passe-t-il toujours ? Et bien c'est l'effet inverse qui se produit : l'infrastructure finit par attirer un trafic supérieur à ce qu'avait prévu le modèle, de l'ordre de +10 à +20 %, ce qui à terme ne résout ni les problèmes de bouchons, ni les problèmes de report sur la voirie locale.

L'explication en est simple : les automobilistes profitent de la nouvelle infrastructure pour se déplacer plus souvent et surtout afin d'utiliser les gains de temps pour aller plus loin et donc *in fine* habiter ou travailler plus loin.

Connu depuis les années 1960, il n'est pourtant pris en compte dans aucun des 104 projets d'infrastructures routières actuellement en projet dans notre pays. Comme ne l'est pas non plus prise en compte l'étude de variantes via les modes alternatifs à la voiture, ou l'impact en termes de GES.

Benoit : Bravo Ugo, je pense la même chose où l'on mentionne le paradoxe de Braess en termes de modélisation mathématiques et flux routier.

LEGER, THOMAS : Merci encore pour cette concertation qui permet à tout le monde de s'exprimer !

Benoit : Merci à tous les présentateurs et participants, représentants les structures du projet...dans la tenue de cette réunion en tout cas.

Ugo : Merci au département et au président pour cette écoute des avis et de prendre en compte de façon sincère l'enjeu capital de l'artificialisation. C'est courageux. Il a su se positionner sur Amazon et Le Carnet. Parfois c'est nécessaire de le faire au nom de l'intérêt général, ce projet l'est-il ? Nous verrons bien.

Benoit : Merci pour la conclusion du garant, espérons le même résultat de notre investissement, nous habitants du pays de Retz) et nous Français, soucieux de l'environnement au sens large.

RETRANSCRIPTION DU TCHAT DE LA PLATEFORME [PARTICIPER.LOIRE-ATLANTIQUE.FR](https://participer.loire-atlantique.fr)

Département de Loire-Atlantique : Bonjour, vous pouvez poser vos questions dès à présent.

PopularOne : Bonjour, Je suis connecté sur le Live. Il ne s'y passe rien. Le débat a-t-il commencé ?

YesWeStream : Le live est bien en cours, n'hésitez pas à actualiser la page si besoin.

Benoit : Bonjour, j'ai lu la majorité des contributions à ce projet et j'y ai contribué moi-même. Quel poids allez-vous donner à ces retours ? Les plus intéressants sont très constructifs. Les réponses en deux mots ne présentent aucun intérêt oui. /non, car elles sont basées sur un intérêt une vision personnelle et nombriliste, quel que soit le profil sociologique de l'intervenant.

Clavier/autret : bonjour.

Benoit : M. Grosvalet parle d'opportunité de projet. Des contributions ont déjà émis ce paradoxe : pourquoi le département lance une étude "maîtrise d'ouvrage" sur la route Nantes-Pornic uniquement et non pas une étude mobilité multimodales inter-entités Département / Nantes Métropole / Région ? L'image donnée semble être un projet biaisé "quelle route...", mono-intérêt départemental. Pourriez-vous nous donner votre avis !?

Dominique Lassalle : Bonsoir, au vu des flux de véhicules arrivant sur Pornic, des aménagements sont-ils prévus au niveau des axes secondaires, par exemple élargissement des voies afin d'aménager des liaisons douces par exemple. Merci.

Clavier/autret : Mr Le président dit qu'une voie cyclable n'est pas compatible avec un projet de 4 voies. Sur un plan global d'autres pays comme l'Allemagne arrivent à intégrer des véloroutes proches des grands axes. Pourquoi vous parlez d'une 4 voies privilégiant la voiture et pas intégrer à votre projet une 4 voies (voiture + tronçon 2 roues dite véloroute) ? Bien à vous.

Nicolas : c'est pourtant bien en vous justifiant d'une future augmentation du trafic que vous nous avez pondu ce projet... !

OutgoingLegend : Alors pas la variante de référence qui est située dans une zone humide réglementaire ! et toute proche des habitations ! On veut tuer la campagne ? et notre liberté de circulation ?

ROUTE-NANTES-PORNIC / COMPTE-RENDU

YesWeStream : Nous vous invitons à compléter le questionnaire de satisfaction de la réunion de fin de concertation : <https://frama.link/qsanp>

Axel Bergeron Pornic : Madame Julia Lemoine (pour "le groupe des Shifters" raisonne avec trente ans de retard, elle oublie que les énergies utilisées par les véhicules changent très vite, elle raisonne avec les véhicules du passé !

Nicolas : change très vite ??? Entre le gasoil l'essence ou l'électricité (qui est tout aussi polluant de par sa production) je ne vois pas en quoi ça change.

Axel Bergeron Pornic : L'hydrogène, le gaz naturel liquéfié etc.

OutgoingLegend : C'est le pont de Cheviré, le bordel de flux !

Dominique Lassalle : Sur la côte de jade une des qualités de vie est le fait que contrairement à bien d'autres régions, nous ne comptons pas les déplacements en kilomètres mais en minutes et pour le temps de trajet professionnel ça compte énormément et aussi au niveau de la sécurité. Dominique Lassalle, conseiller municipal de La Plaine Sur Mer.

Axel Bergeron Pornic : Le pont de Cheviré a vocation à être doublé.

GentleMind : Bonjour Axel Bergeron, je vous invite à consulter le dossier qui se trouve ici. Dedans nous étudions également un scénario où les voitures thermiques sont interdites à la vente dès 2025 ! (La loi prévoit cette interdiction pour 2040) l'étude est disponible sur la plateforme

Nicolas : Vous parlez de sécurité, mais avez-vous étudié d'autres alternatives que la 2x2 ?

Axel Bergeron Pornic : La déviation de Bouaye est saturée et a vocation d'une part à passer à deux fois trois voies (2x3) et d'autre part à être soulagée par la réalisation de la 2x2 voies Nantes-Mindin.

Nicolas : parce que l'on peut traverser une 2x2 ?

Axel Bergeron Pornic : Oui avec un échangeur.

Nicolas : dans ce cas-là on peut tout aussi bien passer par-dessus une simple séparation en dur.

YesWeStream : Nous vous invitons à compléter le questionnaire de satisfaction de la réunion de fin de concertation : <https://frama.link/qsanp>.