

# Projet de mise à 2x2 voies de la RD 751 Nantes-Pornic

## BILAN DE LA CONCERTATION

2022 : Sections Port-Saint-Père –  
Pont Béranger et Doublement de  
la déviation de Chaumes-en-Retz

Concertation

Du 28 mars au 8 mai 2022

Serge Quentin et Claude Renou  
garants désignés par la CNDP

Date de remise du rapport, le 1<sup>er</sup> juin 2022



## Sommaire

Sommaire .....	2
Avant-propos .....	3
Les dates clefs de la concertation continue au cours de l'année 2021 .....	3
Synthèse de cette concertation .....	4
Fiche d'identité des projets d'aménagement des deux sections .....	4
Rappel des engagements pris par le responsable de projet à la suite de la concertation préalable.....	8
Le travail préparatoire des garants .....	9
L'ÉLABORATION DU DISPOSITIF DE CONCERTATION : PÉRIMÈTRE, CALENDRIER, MODALITÉS D'INFORMATION, DE MOBILISATION ET DE PARTICIPATION .....	9
Déroulement de la concertation.....	11
Bilan des modalités d'information, de mobilisation et de participation du public.....	12
MODALITÉS D'INFORMATIONS ET DE MOBILISATION DU PUBLIC.....	12
PARTICIPATION DU PUBLIC .....	13
Avis sur le déroulement de la concertation .....	14
1 – Le droit à l'information a-t-il été effectif ? .....	14
2 – Le droit à la participation a-t-il été effectif ? .....	15
Résultats de la concertation .....	16
LES CHIFFRES DE LA CONCERTATION .....	16
Synthèse des arguments exprimés .....	17
Synthèse des observations reçues pour la section Port-Saint-Père – Pont Béranger.....	17
Synthèse des observations reçues pour la section doublement de la déviation de Chaumes en Retz .....	18
Demande de précisions et recommandations au maître d'ouvrage .....	20
DEMANDE DE PRÉCISIONS AU MAÎTRE D'OUVRAGE .....	20
RECOMMANDATIONS AU MAÎTRE D'OUVRAGE .....	21
Liste des annexes.....	22
Liste des pièces jointes .....	22
Annexe 1 - Coûts estimés et calendriers prévisionnels .....	23
Annexe 2 - Modalités d'informations et de mobilisation du public.....	24

## Avant-propos

À la suite de la concertation préalable sur le projet d'aménagement à 2x2 voies de la RD 751 – Itinéraire Nantes- Pornic, menée du 21 septembre au 4 novembre 2020, le Conseil départemental de la Loire-Atlantique a décidé de poursuivre son projet. Dans ce cadre, la participation et l'information du public continuent. Le 3 février 2021, la Commission nationale du débat public a chargé Messieurs Serge QUENTIN et Claude RENOÛ de suivre cette nouvelle phase de concertation continue jusqu'à l'ouverture de la dernière enquête publique.

Le rapport intermédiaire n° 1 des garants du 31 décembre 2021 rend compte des actions et décisions du maître d'ouvrage au cours de l'année 2021.

Précision, cette seconde phase de la concertation a débuté dans un contexte sanitaire contraignant, ce qui a nécessité de reporter des réunions prévues en présentiel et ne pouvant pas être organisées en visioconférence. Tous les publics ne pouvant pas rejoindre une réunion dématérialisée.

De plus, du fait des élections départementales des 20 et 27 juin, de juillet à la mi-novembre cette concertation continue s'est trouvée en mode "pause". Pendant cette période, les garants ont toutefois maintenu des contacts par mails avec leurs interlocuteurs à la Direction des infrastructures – sous-direction des études.

### **Globalement, le projet conserve ses quatre tronçons initiaux.**

Ainsi, afin de parfaire sa réflexion et ensuite prendre des décisions, le maître d'ouvrage a poursuivi l'organisation en présentiel d'entretiens avec l'ensemble des riverains et utilisateurs de la route sur les sections dont les études techniques sont les plus avancées.

À savoir :

- Port-Saint-Père – Le Pont Béranger
- Le doublement de la déviation de Chaumes en Retz

Les deux dernières sections : Le Pont Béranger – Chaumes-en-Retz et Chaumes-en-Retz – Pornic, feront l'objet de concertations publiques spécifiques ultérieures.

**Le présent document est le bilan des garants sur la concertation 2022 organisée par le maître d'ouvrage spécifiquement pour les sections "Port-Saint-Père – Le Pont Béranger" et "le doublement de la déviation de Chaumes en Retz".**

## Les dates clés de la concertation continue au cours de l'année 2021

- Le 3 février 2021 : La CNDP prend acte du bilan des garants et de la réponse du maître d'ouvrage, décide d'une concertation continue jusqu'à la dernière enquête publique et reconduit Messieurs Serge QUENTIN et Claude RENOÛ pour la garantir jusqu'à la dernière enquête publique
- Le 10 février : réunion du MO avec la Chambre d'agriculture et des agriculteurs à Port St Père,
- Le 10 février : réunion de calage entre le maître d'ouvrage et les garants (en visio)
- Le 19 février : réunion du MO avec Schifters 44, association environnementale (en visio)
- Le 4 mars : réunion du MO avec les exploitants et les riverains de « Taillecou »
- Le 19 mars : réunion des garants avec le directeur des mobilités de l'AURAN à Nantes, en vue d'une éventuelle aide aux collectivités
- Le 19 mars : réunion du MO avec des agriculteurs de Port Saint Père et de Chaumes en Retz, à Chaumes en Retz
- Le 7 avril : réunion du MO avec le CEREMA (en visio)
- Le 27 avril : réunion entre du MO avec CEREMA et Schifters 44 (en visio)
- Le 20 mai : réunion du MO avec les riverains du secteur Port Saint Père - Pont Béranger, à Port St Père
- Le 3 juin : réunion du MO avec les riverains de Taillecou, à Chaumes en Retz.

- Le 18 novembre : réunion des garants avec M. le sous-directeur des études des infrastructures (en visio)
- **31 décembre 2021 : Publication du rapport intermédiaire n°1** ([axe-nantes-pornic\\_rapport1-2021-concertation-continue-RD751.pdf](#) ([loire-atlantique.fr](#)))

## Synthèse de cette concertation

La concertation 2022 qui débuta le 28 mars et s'acheva le 8 mai 2022, a permis au public de s'exprimer au cours de deux réunions publiques, de quatre ateliers et de huit permanences en mairies de Port Saint Père et de Chaumes en Retz.

Cette concertation a mobilisé les habitants et riverains de ces deux communes au travers de variantes pour Port-Saint-Père et d'un projet de déviation à deux fois deux voies avec des options d'aménagements pour Chaumes en Retz. Le public durant cette période a pu s'exprimer soit sur des registres en mairies, sur la plateforme dédiée à cet effet, ainsi que par mail ou courrier.

Le public a contribué et obtenu les réponses à la majorité de ses questionnements. Les garants ont constamment été présents aux différentes rencontres et ils peuvent affirmer que le maître d'ouvrage a tout mis en œuvre pour satisfaire les différentes inquiétudes, tant en matière d'artificialisation des sols, que de nuisances de bruits, que de risque d'expropriations, que de préservations des espaces agricole, des espaces naturels sensibles ou tout simplement de soucis de la protection de la biodiversité.

Au terme de cette concertation qui sera développée supra, les garants peuvent d'ores et déjà affirmer qu'elle fut aboutie, même s'il demeure encore des réponses à donner, ce qui s'entend puisque le maître d'ouvrage se tient encore à la disposition du public pour l'entendre et répondre.

## Fiche d'identité des projets d'aménagement des deux sections

**Dans le cadre de la concertation continue, les élus du Département ont décidé d'engager, au premier semestre 2022, une nouvelle étape de concertation publique.**

**Cette concertation publique porte sur seulement 2 des 4 sections présentées en 2020 :**

- 1) **Liaison à 2x2 voies entre Port-Saint-Père et Le Pont Béranger avec 2 variantes de tracé (*déviation ou aménagement sur place*) ;**
- 2) **Mise à 2x2 voies de la déviation de Chaumes-en-Retz.**

### Maître d'ouvrage :

#### Conseil départemental de Loire Atlantique

Présidé par Monsieur Michel MENARD  
Hôtel du département – 3 quai Ceineray 44000 Nantes

#### Direction générale aménagement

Monsieur Benjamin BRUNETEAU, Directeur général aménagement  
Monsieur Stéphane FAIVRE, Directeur des infrastructures  
Monsieur Laurent RENO, Sous-Directeur des études,  
8 rue Sully 44000 Nantes

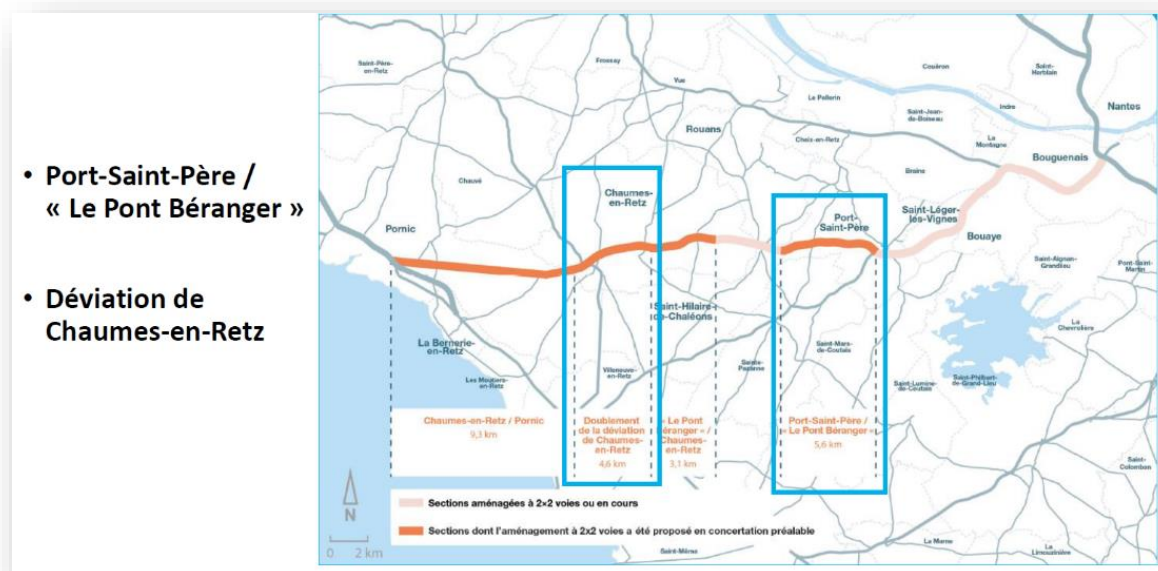
### Contexte du projet :

L'aménagement de l'axe Nantes-Pornic doit permettre de répondre aux enjeux émis par le public, en tenant compte des interrogations exprimées durant cette concertation continue.

Il doit s'inscrire dans une perspective de développement de l'ensemble du Pays-de-Retz et de la communauté d'agglomération de Pornic.

Il doit aussi être en cohérence avec les aménagements déjà réalisés sur l'itinéraire Nantes-Pornic, ainsi qu'avec le classement de la RD 751 au Schéma Routier Départemental.

## Localisation des sections concernées :



## Objectifs du projet selon le MO :

Il convient de rappeler les nouveaux enjeux de portée stratégique que le maître d'ouvrage s'est fixé. Ceux-ci sont à la fois plus transversaux et plus globaux (*prise en compte des enjeux environnementaux comme élément majeur du projet (zones humides, enjeux de biodiversité, continuités écologiques, ...)*), un objectif de maîtrise de l'artificialisation des terres agricoles et des espaces naturels "*zéro artificialisation nette*" en limitant autant que possible les emprises du projet, maîtrise de l'urbanisation linéaire le long de l'axe qui devra donner lieu à une réflexion avec les communes et intercommunalités, construction d'une offre de mobilité globale, visant à développer des synergies et complémentarités entre les différents modes (notamment ferroviaire), élaboration d'un projet de mobilité durable prenant en compte l'ensemble des usages de la route (continuités cyclables, covoiturage, transports par cars, ...).

## Caractéristiques principales de chaque section du projet :

### Section - Port Saint Père – Pont Béranger

À la concertation il est proposé 2 variantes :

**La variante dite "de référence" contournant Belle-Vue par le sud (arrêtée en 2009).** Les accès directs sur la route actuelle seraient supprimés. Les dessertes correspondantes seraient rétablies par le biais des réseaux de voies communales existantes, complétées par des dessertes créées dans le cadre du projet.

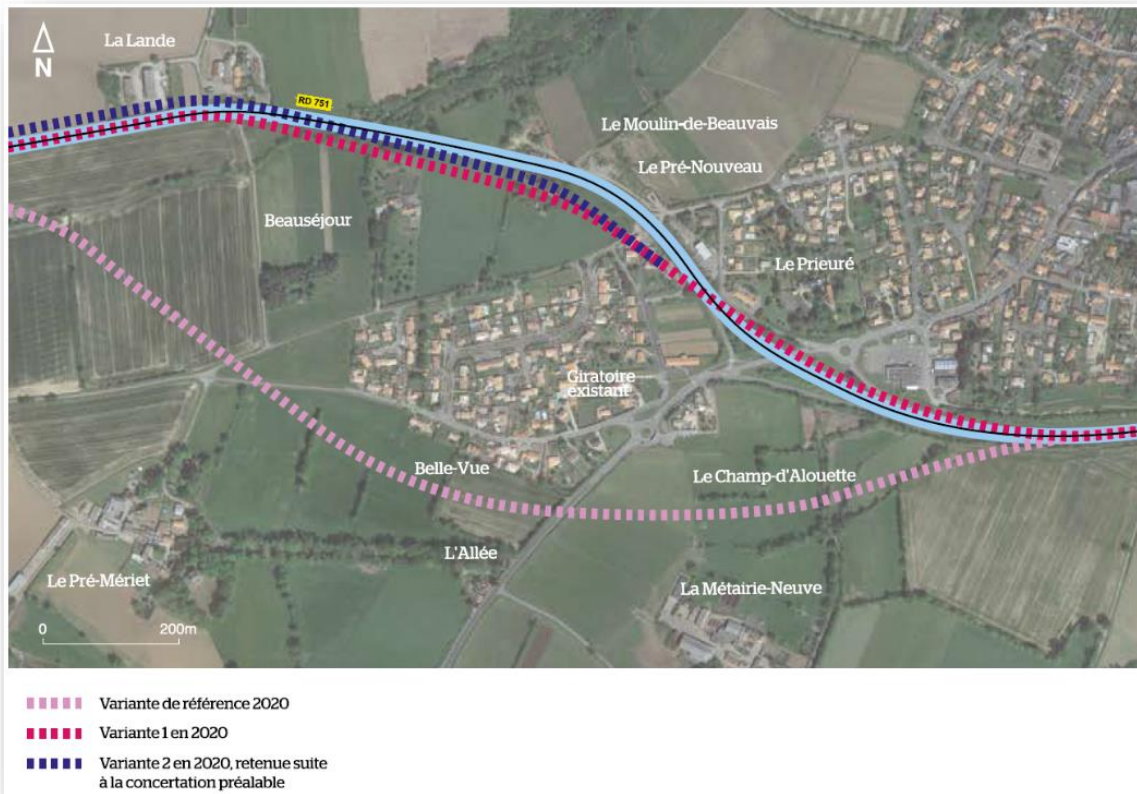
Un nouvel échangeur complet avec la RD 758 serait créé afin d'assurer la desserte de Port-Saint-Père et Sainte-Pazanne. L'ouvrage et les voies de l'actuel échangeur de Port-Saint-Père seraient déconstruits et réhabilités pour d'autres usages (*restitution à l'agriculture, espace naturel...*).

**La variante n° 2 en aménagement sur place.** Cette seconde variante est une adaptation des variantes en aménagement sur place de l'actuelle RD 751 présentées lors de la concertation de 2020.

Elle prévoit un aménagement à 2x2 voies au plus près de la route existante en limitant le plus possible les impacts sur le bâti implanté au bord de la RD 751.

Trois déclinaisons de cette variante sont proposées, avec comme élément de distinction la création, ou non, d'un demi-échangeur avec la RD 303.

Dans les trois cas, un échangeur complet avec la RD 758 serait créé afin d'assurer la desserte de Port-Saint-Père et de Sainte-Pazanne. L'échangeur existant serait reconfiguré et l'ouvrage de franchissement actuel serait déconstruit au profit d'un nouvel ouvrage de franchissement de la RD 751.



L'aménagement à 2x2 voies, quelle que soit la variante retenue, entraînerait la fermeture de certains accès existants. Le maître d'ouvrage entend, lors de cette concertation, présenter ses réflexions sur les rétablissements envisagés pour permettre aux usager.es de continuer à circuler dans les meilleures conditions.

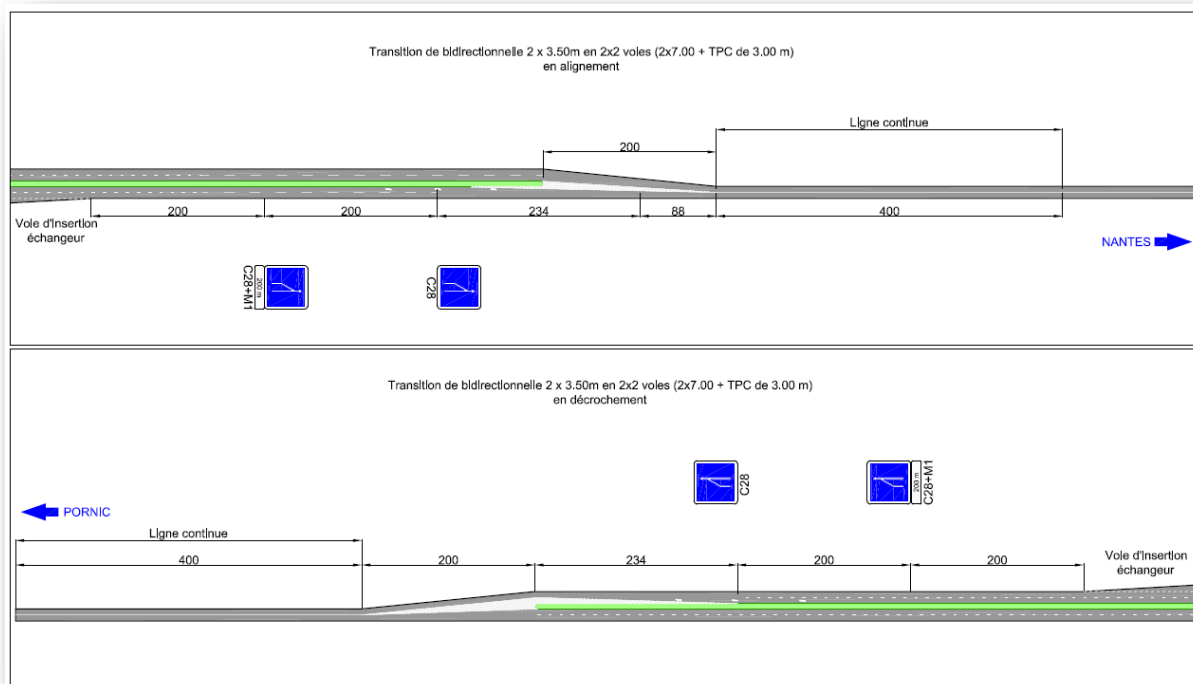
Des propositions de "dessertes locales" sont ainsi proposées en fonction de la variante qui serait retenue, notamment les déclinaisons de la variante 2. Ceci pour : La Cuma de la Lande – La Frogerie – la zone d'activités des Berthaudières à Saint Pazanne.

Sont également présentées des mobilités douces partagées, des mesures d'accompagnement sur les effets du projet sur les zones humides et le bruit.

## Section – Doublement de la déviation de Chaumes en Retz

Selon le maître d'ouvrage, le doublement de la déviation de Chaumes-en-Retz vise en priorité à améliorer la sécurité sur les échangeurs et les zones de dépassement. L'intégration environnementale est également au cœur des priorités du projet.

Le programme de travaux prévoit, sur 4,4 kilomètres, l'élargissement de la plateforme dans les emprises déjà disponibles au nord de la route et l'adaptation des bretelles situées aux extrémités de la déviation. Il inclut notamment **la conception de dispositifs de rabattement de 2x2 voies à 2 voies à chaque extrémité** (Cf. présentation graphique ci-après).



Les dispositifs de rabattement aux extrémités de la déviation nécessitent la fermeture des carrefours avec les voies communales situées de part et d'autre du projet qui auront des conséquences sur les usages locaux :

- À l'est : fermeture du carrefour des "Épinards" ;
- À l'ouest : fermetures des carrefours de "Taillecou".

### Aménagement proposé aux "Épinards"

À la réalisation de la déviation de Chaumes-en-Retz, la suppression de ce carrefour avait été anticipée mais n'avait été que partiellement mise en œuvre sur le terrain. La fermeture du carrefour modifie les conditions d'accès à la RD 751 d'un groupe de logements situés au nord "aux Épinards" et modifie l'accès aux "Grands Houx" au Sud.

L'accès à ces villages dans les meilleures conditions de sécurité nécessitera d'emprunter l'échangeur avec la RD 66, puis de circuler sur la rue du Clos Gris. La RD 751 sera franchie en toute sécurité par l'ouvrage existant au-dessus de la RD 751. Les traversées agricoles se feront par ce même ouvrage.

### Les aménagements envisagés à "Taillecou" : 3 options soumises à concertation

**Option 1** - Création d'une voie parallèle au sud, reliant la RD66 à la zone du "Butai" ;

**Option 2** - Modification du tracé de la RD67 ;

**Option 3** - Maintien du mouvement Pornic vers les "Cinq Chemins".

Outre les conditions de circulation et de desserte locales proposées à la concertation, des modes alternatifs à la voiture (*marche, vélo, transports scolaires, transports en commun et covoiturage*) sont aussi soumis à l'appréciation du public.

Également présentées, des mobilités douces partagées (*aménagements cyclables, pôles multimodaux*), ainsi que des mesures d'accompagnement pour compenser les effets du projet sur la biodiversité, les zones humides et le bruit.

### Coût :

Le maître d'ouvrage, compte tenu des deux sections à l'étude, n'est pas en mesure de communiquer des estimations actualisées qui peuvent évoluer en fonction de la nature des aménagements qui seront décidés

À titre indicatif, le maître d'ouvrage propose de se référer aux estimations de 2020 en montant HT (Cf. annexe n° 1 accessible par ce lien : [Annexe 1 - Coûts estimés et calendriers prévisionnels](#))

### Calendrier :

Le Département n'est pas en mesure d'annoncer de plannings prévisionnels au public en 2022. En tout état de cause et selon les éléments transmis aux garants, les calendriers prévisionnels de 2020 pourraient être décalés de deux années (Cf. pièce annexe n° 1. voir accès ci-dessus).

## Rappel des engagements pris par le responsable de projet à la suite de la concertation préalable

Compte tenu des avis émis sur le projet et des attentes de précisions de certains, il a été décidé d'organiser un temps supplémentaire d'études et de concertation avant de présenter les premiers dossiers en enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

Cette nouvelle phase de concertation a vocation à permettre l'intégration de nouvelles options d'aménagement dans le champ de la réflexion et d'apporter une réponse plus précise aux sujets d'inquiétudes des riverains et exploitants agricoles.

En attendant la réalisation d'aménagements définitifs, le Département poursuivra la mise en œuvre d'actions de sécurité et leur évaluation sur la route actuelle.

Pour les 4 opérations du projet global, les dispositions suivantes ont été décidées :

- **Liaison entre Port-Saint-Père et Le Pont Béranger** : poursuivre, au vu des avis exprimés sur ce secteur pendant la concertation, les réflexions en vue d'un aménagement à 2x2 voies pour assurer le raccordement des flux vers et en provenance de Pornic ou de Vue à partir du Pont Béranger. Il s'agirait de poursuivre les études suivant deux variantes (*tracé historique et aménagement sur place*) dans l'objectif d'une nouvelle phase de concertation avant des enquêtes publiques. Une attention supplémentaire sera portée notamment sur l'opportunité du maintien d'un point d'échange à La Paternière, sur l'évitement, autant que possible des habitations riveraines, le bruit, la circulation des piétons et cyclistes, les dessertes économiques et agricoles, l'emprise foncière et la biodiversité,
- **Liaison entre Le Pont Béranger et Chaumes-en-Retz** : ne pas donner suite, au vu des avis exprimés sur ce secteur pendant la concertation, aux tracés 2 et 3, en déviation par rapport à la route actuelle, au regard des enjeux environnementaux et agricoles. Les démarches à venir viseront à poursuivre les réflexions dans l'objectif d'un aménagement sur place de la route départementale et en vue d'une nouvelle phase de concertation avant des enquêtes publiques. Ces réflexions viseront à approfondir l'analyse du tracé 1 proposé à la concertation dans l'objectif d'un aménagement sur place suivant deux options ; 2x2 voies et 2 voies avec une attention portée notamment sur les habitations riveraines, le bruit, la circulation des piétons et cyclistes, les dessertes économiques et agricoles, l'emprise foncière et la biodiversité,



- **Déviation de Chaumes-en-Retz** : poursuivre, au vu des avis exprimés sur ce secteur pendant la concertation, les réflexions à 2x2 voies en vue d'une nouvelle phase de concertation avant des enquêtes publiques.

Ces réflexions viseront notamment à approfondir les conditions d'aménagement des extrémités de la déviation avec une attention portée notamment sur les habitations riveraines, le bruit, la circulation des piétons et cyclistes, les dessertes économiques et agricoles, l'emprise foncière et la biodiversité,

- **Liaison entre Chaumes-en-Retz et Pornic** : poursuivre, au vu des avis exprimés sur ce secteur pendant la concertation, les réflexions en vue d'une nouvelle phase de concertation avant des enquêtes publiques. Ces réflexions viseront à approfondir les études de scénarios suivant deux options ; 2x2 voies et 2 voies visant à diffuser les flux à l'approche du littoral. Pour ces études, une attention sera portée notamment sur les habitations riveraines, le bruit, la circulation des piétons et cyclistes entre Chaumes-en-Retz et Pornic, les dessertes économiques et agricoles, l'emprise foncière et la biodiversité.

## Le travail préparatoire des garants

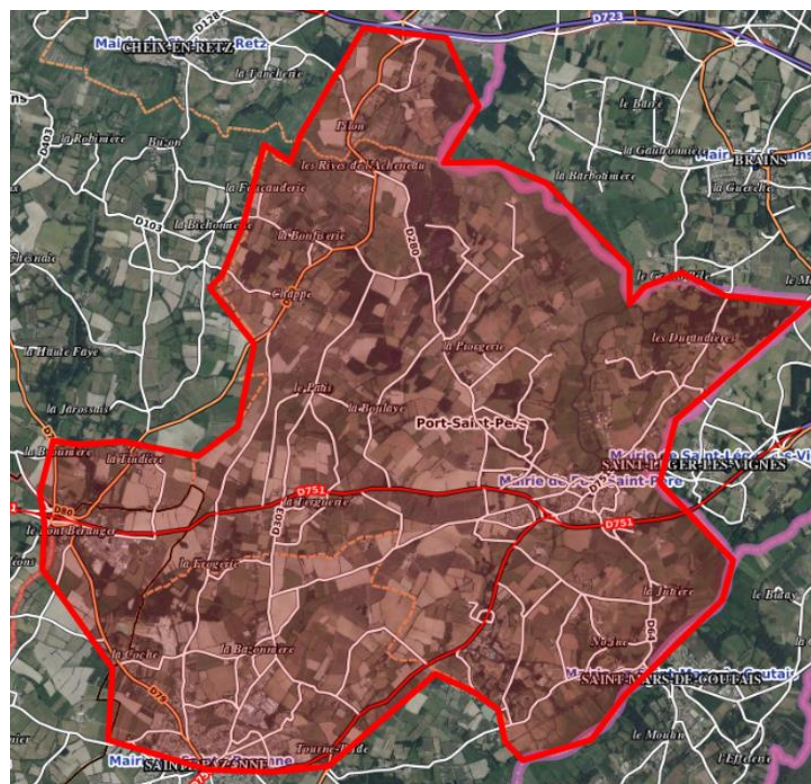
### L'ÉLABORATION DU DISPOSITIF DE CONCERTATION : PÉRIMÈTRE, CALENDRIER, MODALITÉS D'INFORMATION, DE MOBILISATION ET DE PARTICIPATION

Le maître d'ouvrage, en totale collaboration avec les garants, a défini l'ensemble des modalités de la concertation 2022 pour chaque section du projet soumise à la concertation.

Il convient de souligner qu'un **périmètre global** a été défini pour les deux sections qui sont précisées ci-après :

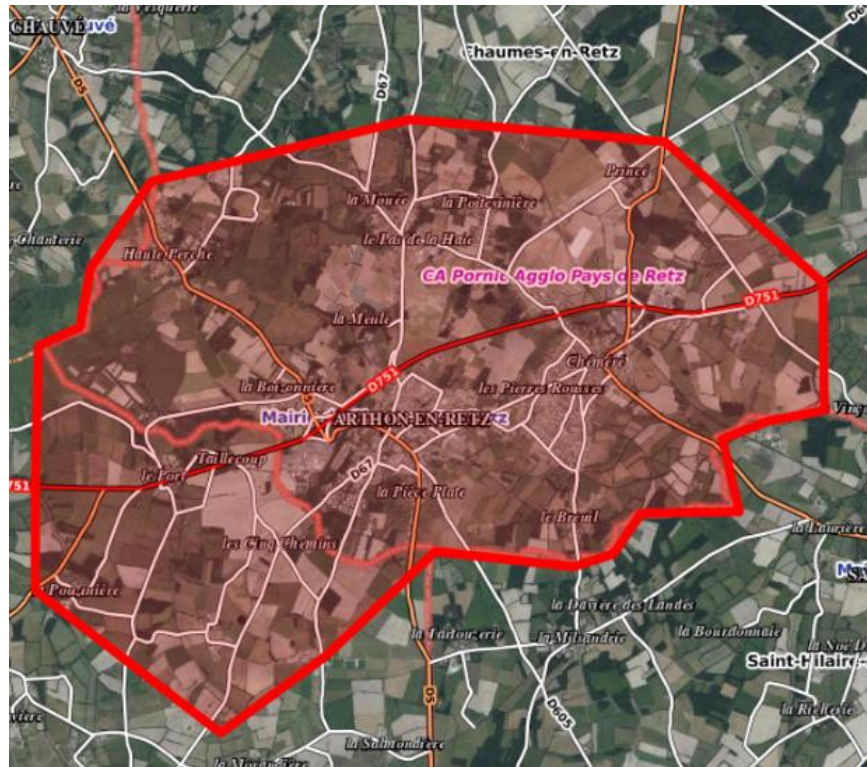
Section Port-Saint-Père – Pont Béranger :

- Périmètre : Port-Saint-Père – Sainte Pazanne – Saint Hilaire de Chaléons – Rouans



## Section déviation de Chaumes en Retz :

- Périmètre : Chaumes en Retz et Pornic



**Calendrier : Du 28 mars au 8 mai 2022 inclus**

### **Modalités d'information :**

- Une plateforme participative
- Un boitage de dépliants
- Un livret de concertation
- Des affiches (*commerces et abribus*)
- Articles de presses et magazine départemental
- Sites Internet (*Départemental et Inforoutes.Loire-Atlantique*)
- SMS personnalisés sur les deux sections
- Réseaux sociaux
- Kit de communication pour les communes

### **Modalités de participation**

- Deux réunions publiques (*une par section*)
- Quatre ateliers (*deux par sections*)
- Huit permanences en mairie (*quatre par section*)
- La plateforme participative
- Des registres papier en mairies

## Déroulement de la concertation

La concertation a pu débuter le 28 mars et s'achever le 8 mai 2022.

Son calendrier s'est déroulé de la manière suivante :

**La plateforme en ligne** existante depuis la concertation préalable a été maintenue et adaptée à la concertation continue, ainsi qu'à la concertation 2022.

Les contributions et questions ont pu être déposées par le public du 28 mars au matin à 9h00 jusqu'au 8 mai 2022 à 24h00.

**Des registres** ont été déposés dans les communes de :

Port-Saint-Père – Sainte Pazanne – Saint Hilaire de Chaléons – Rouans pour la section "Port-Saint-Père – Pont béranger" et Chaumes en Retz (*mairie annexe de Chéméré*) – Pornic<sup>1</sup> (*mairie annexe de Sainte Marie*) pour la section "Doublement de la déviation de Chaumes en Retz".

**Une exposition** de toutes les variantes pour la section "Port-Saint-Père – Pont Béranger" et des différentes options d'aménagements pour la section "Doublement de la déviation de Chaumes en Retz" a été mise en place dans les communes concernées par chaque section.

**Deux réunions publiques** ont été organisées, pour chacune d'elle de 19 h 00 à 21 h 30 mais chaque réunion a débordé le temps qu'il était nécessaire pour répondre à toutes les questions :

- 28 mars à Port-Saint-Père
- 31 mars à Chaumes-en-Retz

**Quatre ateliers participatifs thématiques**, ont été préparés et animés par le cabinet SENNSE et les cadres du Conseil départemental à raison de deux ateliers par sections de 19 h 00 à 21 h 30 :

- 5 avril à Port-Saint-père "Quelles conditions de circulation et de desserte locales ?"
- 7 avril à Chaumes en Retz " Quelles conditions de circulation et de desserte locales ?"
- 12 avril à Port-Saint-Père " Comment concilier compensation écologique et préservation des espaces agricoles ? »
- 13 avril à Chaumes en Retz "Comment concilier compensation écologique et préservation des espaces agricoles ?"

**Huit permanences en mairies** ont été tenues par les cadres du Conseil Départemental et à chaque fois en présence d'un garant de 14 h 00 à 18 h 30 pour chacune d'elles.

- À Port-Saint-Père les 15, 20, 29 avril et 4 mai
- À Chaumes en Retz les 13, 22, 27 avril et 6 mai

Le public était accueilli après avoir pris rendez-vous au préalable. Toutefois, les personnes s'étant présentées spontanément ont aussi été accueillies et renseignées. En plus de l'exposition présente en mairie, des plans complémentaires permettait au public de s'entretenir individuellement avec un représentant du conseil départemental.

---

<sup>1</sup> La commune de Pornic n'est concernée que par les villages ou hameaux de Taillecou et Le Port

# Bilan des modalités d'information, de mobilisation et de participation du public

## MODALITÉS D'INFORMATIONS ET DE MOBILISATION DU PUBLIC

L'annonce de la concertation a été faite par un communiqué de presse le 18 mars 2022 paru dans les journaux :

- Ouest-France
- Presse Océan
- Courrier du Pays de Retz

Les moyens suivants ont été déployés pour la meilleure information possible du public sur la concertation 2022 spécifique aux sections Port-Saint-Père – Pont Béranger et le doublement de la déviation de Chaumes en Retz.

<i>Moyens matériels et dématérialisés</i>	<i>Quantités</i>
- Affiches (A3 et Atribus)	75
- Dépliants	5.600
- Livrets de concertation	1.750
- Insertions presse	5
- SMS	5.572
- Posts Twitter (22, 26, 31/03/2022)	3
- Magazine "Loire-Atlantique"	720.000
- Kit de communication aux communes à partir du 18/03/2022	6
<b>Numérique</b>	
- Site Loire-Atlantique – Actualité à partir du 28/03/2022 sur l'espace dédié "Pays de Retz"	
- Site inforoutes.loire-atlantique.fr à partir du 28/03/2022	
- Plateforme participative " <a href="https://participer.loire-atlantique.fr">participer.loire-atlantique.fr</a> " accessible depuis la concertation préalable de 2020 avec accès participatif à la concertation 2022 à partir du 28/03 et jusqu'au 08/05/2022.	

L'ensemble de ces modalités d'information est détaillé en annexe 2 et accessible par le lien suivant : [Annexe 2 - Modalités d'informations et de mobilisation du public](#)

## PARTICIPATION DU PUBLIC

Pour participer activement à la concertation 2022, le public avait à sa disposition les évènements et moyens détaillés ci-dessous.

Évènements	Lieux	Nombre de participants
<b>Réunions publiques</b>	1 <sup>ère</sup> Réunion d'ouverture à Port-Saint-Père (28/03)	100
	2 <sup>ème</sup> Réunion d'ouverture à Chaumes en Retz (31/03)	70
<b>Ateliers participatifs à Port-Saint-Père et Chaumes-en-Retz</b>	1 <sup>er</sup> Atelier à Port-Saint-Père (05/04)	20
	2 <sup>ème</sup> Atelier à Chaumes en Retz (07/04)	16
	3 <sup>ème</sup> Atelier à Port-Saint-Père (12/4)	20
	4 <sup>ème</sup> Atelier à Chaumes en Retz (13/04)	7
<b>Permanences en Mairies</b>	1 <sup>ère</sup> Permanence à Chaumes en Retz (13/04)	6
	2 <sup>ème</sup> Permanence à Port-Saint-Père (15/04)	7
	3 <sup>ème</sup> Permanence à Port-Saint-Père (20/04)	6
	4 <sup>ème</sup> Permanence à Chaumes en Retz (22/04)	4
	5 <sup>ème</sup> Permanence à Chaumes-en-Retz (27/04)	1
	6 <sup>ème</sup> Permanence à Port-Saint-Père (29/04)	10
	7 <sup>ème</sup> Permanence à Port-Saint-Père (04/05)	12
	8 <sup>ème</sup> Permanence à Chaumes en Retz (06/05)	5
<b>Moyens</b>		
<b>Registres en mairie</b> (Nombre de contributions)	- Mairie de Port-Saint-Père	2
	- Mairie de Sainte Pazanne	3
	- Mairie de Rouans	1
	- Mairie de Saint Hilaire de Chaléons	1
	- Mairie de Chaumes-en-Retz	3
	- Mairie annexe Sainte Marie à Pornic	0
<b>Connexions Internet</b>	- Plateforme participative	5.871
	- Section Port-Saint-Père – Pont Béranger	4.156
	- Section Doublement de la déviation de Chaumes en Retz	1.715
<b>Questionnaires de satisfaction</b>	Réunions / Ateliers / Permanences / Plateforme (questionnaires complétés et retournés)	122

## Avis sur le déroulement de la concertation

Un dispositif de concertation dense et multiple a été mis en place avec volonté et sagacité du maître d'ouvrage, il faut le souligner.

Il est loisible de lire la participation en ligne, sur le site de participation. Chacun a pu s'exprimer à souhait et obtenir les réponses attendues.

En tout état de cause, le maître d'ouvrage a organisé cette concertation avec le maximum de moyens humains et matériels à sa disposition et au-delà. Il s'y est investi afin de répondre au mieux aux attentes et recommandations des garants.

Maintenant, pour écrire qu'une concertation soit réussie, il ne suffit pas seulement de compter le public et de chiffrer les rencontres, et pour déclarer une concertation réussie il convient de se poser les questions suivantes :

**Le droit à l'information a-t-il été effectif ?**

**Le droit à la participation a-t-il été effectif ?**

### 1 – Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

Le maître d'ouvrage après avoir conçu les outils d'information, mis en place le site en ligne, les livrets, les expositions, s'est enquis de les mettre en place et de le faire savoir.

Lors des différentes réunions publiques et ateliers participatifs tous les enjeux et thématiques ont été balayés, notamment les aspects environnementaux, agricoles, déplacements, flux, modalités multiples, nuisances et bruits.

L'option zéro<sup>2</sup> n'a pas été éludée au contraire, le maître d'ouvrage n'a pas caché au public en l'informant que si au regard de l'ensemble des éléments émis pendant la concertation, une option zéro devait être retenue, elle le serait tout simplement.

C'est à partir de ces variantes et différentes options des deux sections qu'ont pu être conduits les ateliers et différentes réceptions en mairies.

Les documents mis à la disposition du public étaient clairs et précis.

Au cours des différentes rencontres le maître d'ouvrage a développé tous les outils pour répondre à toutes les questions qui lui étaient posées.

Il n'a pas été demandé et souhaité par le public d'études supplémentaires sur les différents aspects du projet.

Le public a pu dans les délais impartis et bien en amont bénéficier du dossier notamment en ligne et les connexions le prouvent, le public en a usé.

Il est à préciser que les informations du projet concernant les différentes sections du tracé tant de Port Saint Père que de Chaumes ont été claires, transparentes et complètes. Le public a pu à loisir, se faire expliquer tel ou tel élément.

Le respect du droit à l'information a été suffisant et les garants peuvent l'écrire, a été conduit avec toute la rigueur qui sied à un tel évènement et un tel projet.

Si le droit à l'information a été effectif, il convient maintenant de s'interroger si celui de la participation le fut également.

---

<sup>2</sup> Laisser la RD 751 dans sa configuration actuelle

## 2 – Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

Le public a pu participer dès le 28 mars 2022, jour de l'ouverture de la plateforme, s'exprimer, consulter, contribuer et donner des avis. Le compte rendu chiffré en rend compte.

Les réunions publiques, les ateliers, les permanences, ont eu lieu selon le calendrier présenté au paragraphe du Déroulement de la concertation.

Le public devait s'inscrire au préalable pour venir à ces réunions et ateliers.

Quant aux ateliers le public était rassemblé par table de 5 à 6 personnes.

Le maître d'ouvrage, parfaitement épaulé par le cabinet SENNSE de Paris, pour chaque atelier, présentait l'enjeu thématique avec force d'experts puis laissait le public partager autour de la table. Au terme d'une heure de débats, un rapporteur par table faisait état de la synthèse qui était discuté par l'ensemble. Cette méthode participative s'est toujours déroulée dans une ambiance sereine même lorsque les participants n'épousaient pas les propositions soit du maître d'ouvrage, soit des autres participants.

Il faut bien souligner nonobstant que les publics inscrits à ces ateliers étaient souvent des personnes rôdées à ce genre de rencontres. Il s'est aussi trouvé des agriculteurs, des élus, des riverains très impactés et ce furent des moments de débats constructifs pour lesquels le maître d'ouvrage entend bien tenir compte.

Le public attendu a participé et n'est pas demeuré inactif.

Quel était le public attendu ? Au-delà de celui déjà rencontré par les garants, il y avait des riverains non-inscrits en associations, des agriculteurs impactés par l'emprise foncière, sujet largement débattu, des personnes qui souhaitaient faire entendre leur point de vue sur les différentes mobilités (*le vélo, le train, les transports en communs*), ceux qui désiraient faire entendre leur point de vue sur le respect de l'environnement, les compensations, les mobilités douces et les nuisances notamment le bruit et qui s'inscrivaient contre un projet selon eux tout voué à la voiture.

Toutes ces personnes ont pu participer comme elles l'entendaient.

Quant aux opposants ils ont été très présents.

Les garants ne peuvent pas dire que la participation du public a été faible, bien au contraire. Aurait-elle pu être plus nombreuse ? La réponse est sans conteste, Oui.

Pourquoi ? Parce que pour beaucoup de personnes la concertation préalable devait être suivie d'une décision et beaucoup ont été surpris de ne pas travailler sur une option arrêtée.

Les garants peuvent écrire que la durée de concertation a été suffisante et bien adaptée.

Les dates des réunions publiques et des ateliers ont été largement diffusés par voie de presse, par flyers, par affiches et par livrets.

Le site participatif, fut élaboré d'une manière particulièrement professionnelle et les garants ne peuvent que souligner cet engagement permanent des personnes qui en furent chargées.

Constamment durant la concertation, pendant les réunions publiques, pendant les ateliers, les échanges entre le public et le maître d'ouvrage furent le plus souvent constructifs.

Les garants ont constaté la préparation du maître d'ouvrage à répondre aux préoccupations de ces publics inquiets, en apportant des réponses adaptées, administrativement, juridiquement et quelquefois financièrement.

Le maître d'ouvrage ne s'est jamais replié derrière un quelconque paravent devant le public. Il a fait preuve de transparence, de clarté, pendant toute la concertation et durant toutes les rencontres.

Le Conseil Départemental de Loire Atlantique, maître d'ouvrage de ce projet, assisté de son AMO le cabinet SENNSE, a conduit cette concertation spécifique de la même manière et dans le même état d'esprit que la concertation préalable de 2020.

## Résultats de la concertation

**Globalement, il y a eu 184 contributions du public à la concertation 2022.**

Chaque contribution contient systématiquement une/des observation(s), mais en même temps, peut également formuler une/des question(s) et/ou faire une/des proposition(s) au maître des ouvrage.

Les garants constatent une certaine disparité quant à la participation du public pour chacune des sections. Il est patent que la section "Port-Saint-Père – Pont Béranger" a beaucoup plus mobilisé la population que la section du "Doublement de Chaumes en Retz".

Le tableau ci-dessous présente le détails des contributions par section. Le suivant présente les thématiques abordées pour chaque section.

### LES CHIFFRES DE LA CONCERTATION

Contributions	Port-Saint-Père	Chaumes en Retz
<b>Globales</b>	<b>184</b>	
- Observations	128	56
- Questions	19	18
- Propositions	21	12
- Avis sur variantes ou options	79	31

Thématiques	Port-Saint-Père	Chaumes en Retz
Cadre de vie : Bruit, santé, pollution	18	8
Dessertes locales	21	2
Déplacements et mobilités alternatives	17	9
Environnement / Biodiversité	33	23
Espaces et activités agricoles	3	0
Modalités et suite de la concertation	5	1
Options d'aménagement de la RD	9	5
Sécurité	2	1
Économie ( <i>Tourisme, emplois ...</i> )	0	0
Autres, plusieurs catégories ...	20	7

Les 184 contributions produites par le public pour les deux sections ont été rédigées par **137 contributeurs différents**. Certains d'entre eux en ayant produit plusieurs (*le maximum étant de 18*).



# Synthèse des arguments exprimés

## Synthèse des observations reçues pour la section Port-Saint-Père – Pont Béranger

**En pièce jointe au présent bilan, l'ensemble des observations, propositions et contributions est repris sous forme de tableau, ce qui permet à tout un chacun de s'attarder en détail sur leur contenu et de se les approprier (Cf. pièce jointe n° 1 : Tableau d'analyse des contributions pour la section "Port-Saint-Père – Pont Béranger").**

Le but ici est de dégager ce qui en est ressorti globalement.

Sur les **128 contributions** analysées, il convient de constater que si des habitants des villages voisins de la route comme la Frogerie et la Paternière émettent des idées, des propositions voire des oppositions certaines au projet parce qu'il impacterait leur cadre de vie, il en est autrement du plus grand nombre d'observations qui proviennent de personnes ayant certainement des considérations plus affirmées sur le plan environnemental, et qui expriment leur opposition parce que le projet impacte selon eux les engagements gouvernementaux quant au respect de la biodiversité et du développement durable.

En tout état de cause il revient aux garants de scinder les observations non pas en les catégorisant par nombre ce qui fausserait l'analyse mais en dégageant les thématiques qui ressortent de ces observations.

### Les variantes :

Tout d'abord, aux variantes proposées par le maître d'ouvrage, il va sans dire que la variante dite de référence<sup>3</sup> est celle qui selon les observateurs aurait le moins d'impact sur le cadre de vie des habitants. En effet le tracé actuel de la route mise à 2x2 voies (*variante 2 et ses déclinaisons*<sup>4</sup>) accentuerait selon eux la coupure de Port Saint Père.

Il est proposé de créer une liaison plus directe avec une passerelle légère (*bois ou autre*) dédiée aux cyclistes et piétons, à l'écart du passage pour voitures. De créer également une seconde passerelle dédiée aux mobilités douces entre la rue de la Case aux renards et la rue du Moulin.

La déclinaison 2C serait pour certains la mieux élaboré et aurait l'avantage de moins contraindre le monde agricole.

Quelques-uns préconisent une voie parallèle pour desservir la Frogerie aussi bien vers le Pont-Béranger que vers Port-Saint-Père afin de ne pas augmenter le trafic dans Piorgère, la Terguerie et la Vielle-Bretonnière qui ne sont pas adaptés à l'augmentation de trafic de véhicules. Ils s'en expliquent largement et précisément dans leurs observations.

De créer un échangeur complet à La Paternière (*élément indispensable de ce projet*) afin de garder l'axe Le Pellerin / Sainte-Pazanne et pouvoir aller à Nantes ou Pornic directement.

Pour rejoindre ce futur échangeur il serait économiquement pertinent de réaliser le complément de route pour relier La Frogerie à La Piogière. Si le budget permet de réaliser une voie parallèle pour rejoindre directement l'échangeur de La Paternière, (450 m), cela améliorerait la sécurité des habitants de La Piogière, toujours selon les observateurs bien entendu.

Il reste pour d'autres un point dangereux sur cette route, c'est le village du Port qui est le seul traversé par cette route. Ils voudraient que le maître d'ouvrage en tienne compte.

### Les diverses thématiques abordées

**Le bruit et ses mesures compensatoires** soulèvent de nombreuses interrogations. Le maître d'ouvrage y répond par ailleurs sur la plateforme.

---

<sup>3</sup> Projet arrêté en 2009 contournant Port-Saint-Père par le sud

<sup>4</sup> 2A – 2B – 2C

**L'activité agricole et la non-artificialisation des sols** revient régulièrement au sein des observations. Mais la plus grande partie des observations concerne **l'environnement, les respects de biodiversité, le développement durable**, et les études du GIEC et du CEREMA.

Le maître d'ouvrage selon ces observateurs doit prendre conscience des enjeux et conséquences de ce type de projet. Sa réalisation, telle qu'elle est envisagée, impacterait gravement et de manière irréversible la transition écologique urgente et indispensable dans laquelle il doit s'engager et notamment sur les transports. Ce projet serait "climaticide". Il est difficilement pensable aujourd'hui de prétendre améliorer la fluidité et la sécurité routière en augmentant le trafic et la vitesse des voitures sans que soit pris sérieusement en compte les atteintes majeures à l'environnement, donc aux populations, que ce projet induit. Le trafic automobile doit diminuer partout, c'est un impératif, s'expriment t'ils.

De nombreuses observations qui peuvent être lues en annexe au sein du tableau traitent du respect de **la faune et de la flore** en apportant des études scientifiques particulièrement riches mais qu'il serait trop long de reprendre au sein de ce paragraphe.

Les Shifters de Loire-Atlantique pour ne citer qu'eux, pour cette thématique environnementale, s'opposent au doublement de voies et à l'augmentation des vitesses dès Port-Saint-Père et jusqu'à Pornic.

Ils font le choix et propose de laisser la RD 751 à 2x1 voie telle qu'elle est aujourd'hui (*variante 0*), soit, un abandon rapide du projet pour qu'il ouvre à des discussions autour de la construction d'un système de mobilité décarboné.

Pour certains autres la double voie n'apportera aucune amélioration de temps et de sécurité, l'entrée de Nantes sera toujours un bouchon ainsi que l'entrée de Pornic. On prend des terres agricoles et les émissions de Co<sub>2</sub> seront en hausse, concluent-ils.

### Synthèse des observations reçues pour la section doublement de la déviation de Chaumes en Retz

**En pièce jointe au présent bilan, comme stipulé pour le projet de Port-Saint-Père, l'ensemble des observations, propositions et contributions est repris sous forme de tableau, ce qui permet à tout un chacun de s'attarder en détail sur leur contenu et de se les approprier (Cf. pièce jointe n° 2 : Tableau d'analyse des contributions pour la section "Doublement de la section "Doublement de la déviation de Chaumes en Retz").**

Sur les **56 contributions émises** quant au projet de déviation de Chaumes en Retz, des propositions ont été faites, mais aussi des oppositions au projet parce qu'il impacterait leur cadre de vie, il en est autrement du plus grand nombre d'observations qui proviennent comme pour Port-Saint-Père, de personnes plus acculturées sur le plan environnemental et qui expriment leur opposition parce que le projet impacte selon eux les engagements gouvernementaux quant au respect de la biodiversité et du développement durable.

En tout état de cause il revient une nouvelle fois aux garants de scinder les observations non pas en les catégorisant par nombre ce qui fausserait l'analyse mais en dégagant les thématiques qui ressortent de ces observations.

De nombreuses observations qui peuvent être lues en annexe au sein du tableau traitent du respect de la faune et de la flore en apportant des études scientifiques particulièrement riches mais qu'il serait trop long de reprendre au sein de ce paragraphe.

## Les options d'aménagements de la déviation :

Eu égard au peu de contributions au choix d'une option, il ne paraît pas opportun de dégager une préférence, même si sur le nombre peu élevé, l'option 2 paraît avoir le moins d'impacts pour les observateurs.

Certains ont conscience du développement de la Région et qu'il faille entreprendre des améliorations mais ils placent la sécurité des enfants, au premier chef en arguant l'ouverture prochaine d'un collège et que le trafic communal va progresser et se déplacer. Quelques-uns proposent de prendre en compte dans la conception de la 2x2 voies la création d'une bretelle de desserte du collège pour assurer la sécurité des déplacements de nos enfants dans la commune.

Certains aussi émettent la volonté de préférer des modes de cheminements doux au choix de la voiture, par la mise en place d'une signalisation de la voie verte (*possible*) entre le secteur d'Arthon en Retz et la Vélodyssée (*et donc pour la destination du littoral*), et compléter ce tracé par un panneau de signalisation "danger cycliste" pour les voitures au croisement de la RD67.

Par ailleurs la fermeture totale du carrefour de Taillecou va nécessairement amener de la circulation de transports lourds (*engins agricoles et poids lourds*) dans la commune, ce qui interpellent de nombreux habitants

## Propositions diverses :

Plusieurs émettent l'idée de ne doubler la voie que sur les 2/3 du tracé, solution partielle acceptable de "soulagement de trafic" (*capacité à doubler un véhicule dit "lent"*) tout en diminuant fortement les contraintes d'aménagement (*carrefours amont/aval*) et l'emprise sur des zones sensibles et parfois humides.

Exemple d'une réflexion critique d'un contributeur du "soulagement" : *"... depuis Tartifume (fin de zone doublée du Pont Béranger) jusqu'à la zone de l'échangeur de Chéméré, il n'y a que 3 km (coupée d'ailleurs par un rond-point à Malhara), il paraît luxueux de vendre le doublement de Chaumes en Retz comme un nécessaire soulagement du trafic dans cette direction : avoir doublé un véhicule "lent" au Pont-Béranger nous a ... remis derrière un autre plus loin, et ce principe est récurrent jusqu'à Pornic et n'a fait que déplacer le point "lent" une dizaine de voitures plus loin."*

Autre exemple de proposition : *"Il semble que l'axe Pornic-Nantes présente plus de besoin (retour du littoral le week-end) que l'axe Nantes-Pornic car le trafic se trouve concentré sur une plage horaire plus restreinte, ne pourrait-on alors envisager de doubler seulement un seul côté de la route (2+1), ce qui aurait l'avantage de limiter l'emprise en zone humide et sur la zone calcicole particulièrement sensible pour la flore, qui a pris ses droits sur l'emprise de la route Nantes-> Pornic (zone proche des carrières).*

## Les thématiques :

En premier lieu et comme pour Port-Saint-Père, c'est la nuisance "**Bruit**" qui est mise en avant.

Par exemple à la Pacauderie à environ 80m de la déviation, les habitants disent être protégés de la vue et le bruit est un peu filtré par une haie de végétaux tout le long de leur parcelle. Dans le projet, celle-ci pourrait disparaître et être remplacée par la voie de dédoublement, voie qui serait 20m plus proche de chez eux soit 60m. Durant le Week-end de Pâques ils disent avoir effectué des relevés sonores avec une mesure qui oscillait de 55 à 63 décibels, vitesse d'une voiture 80km/h vent Nord Est.

Ils s'interrogent de ce qu'il adviendra avec une 2x2 voies plus proche sans haie et une vitesse des véhicules à 110km/h.

Mais dans les thématiques les plus reprises, et comme pour Port-Saint-Père émises par des personnes et associations dûment renseignées et intéressées par le développement durable et les effets du changement climatique, ce sont ces éléments qui sont mis en exergue.

Ils y présentent des études faune flore, mais aussi des études de **perte de terres agricoles** contraire à la zéro artificialisation des sols envisagée.

Certains proposent d'engager un moratoire dès 2022 (*à la fin de cette phase de concertation*) sur (*toutes*) les études en cours et donnez-vous un horizon de 2035 pour éventuellement reprendre une discussion sur l'utilité d'un tel projet d'infrastructure et avec un recul essentiel sur le bouleversement qui nous attend tous.

Si mathématiquement pour d'autres ces surfaces permettent de couvrir le double des **zones humides** impactées cela ne suffit pas. En effet au-delà du doublement de la surface de zone humide<sup>5</sup> à trouver par exemple sur une zone humide dégradée à restaurer, ce sont les fonctionnalités propres à une zone humide qu'il faut retrouver. Cette restauration peut se faire via une meilleure gestion ou un entretien différent.

Par ailleurs, l'emprise du projet croise plusieurs **secteurs sensibles** dont une ZNIEF de type 1 et côté faune de nombreuses **espèces protégées**, voire menacées d'extinction ont été observées. Le projet se cantonne à la réhabilitation de zone humide. Mais qu'en est-il des espèces observées ? En admettant que la surface de zone humide soit trouver, la réhabiliter prendra du temps. Que deviennent les espèces dépendantes des zones humides dans l'intervalle (*entre la destruction de la zone fonctionnelle et la restauration du double de surface de zone humide*) ? Que deviennent les autres espèces dont la survie n'est pas directement liée aux zones humides, comme le verdier ?

Enfin, concluent-ils, le Département s'est engagé sur l'objectif de "**zéro artificialisation nette**". Or le projet prévoit seulement 50% de désartificialisation cet engagement ne sera pas donc pas tenu.

Malgré les propositions de Pornic Agglo, pour certains, le projet de la Route de Pornic lui-même ne propose aucun aménagement sur sa longueur. Promouvoir **les mobilités actives** nécessite la création à travers le département d'un réseau cyclable continu, et qualitatif. Chaque projet routier se doit de créer un réseau cyclable en parallèle, en particulier le long de la route de Pornic. De tels aménagements nécessitent une réflexion plus approfondie que ne se focalise pas uniquement sur les véhicules motorisés.

Une clarification est nécessaire, sur la présentation d'un réseau dense de pistes cyclables.

Les Shifters de Loire-Atlantique comme pour Port Saint Père, s'opposent au doublement de voies et à l'augmentation des vitesses jusqu'à Pornic. Ils souhaitent un abandon rapide du projet pour qu'il ouvre à des discussions autour de la construction d'un système de mobilité décarboné.

Pour compléter ce paragraphe et concrétiser ce qui est écrit en synthèse, les garants proposent in fine de lire en annexe ces propositions et observations qui renvoient le plus souvent aux rapports du Céréma et du Giec.

Pour clore on ne peut passer sous silence quelques observations venues appuyer favorablement le projet initial de mise à 2x2 voies.

## Demande de précisions et recommandations au maître d'ouvrage

### DEMANDE DE PRÉCISIONS AU MAÎTRE D'OUVRAGE

A la lecture et à l'analyse des contributions et surtout des observations émises, il revient aux garants de demander au maître d'ouvrage en dehors des réponses individuelles qu'il a pu apporter de répondre à un certain nombre de précisions ainsi listées :

---

<sup>5</sup> Compensation 200%

## Communes aux deux sections

- S'agissant de comparer les études du GIEC et du CEREMA, et sachant que celles du Céréma sont en ligne, le maître d'ouvrage pourrait-il préciser ce en quoi son projet serait discordant ou pas par rapport aux études du Giec et ainsi le préciser sur la plateforme ?
- À plusieurs reprises dans les observations et lors des réceptions en mairie, il fut question de la nuisance "Bruit". Des études ont été conduites par le département. Si certaines personnes en ont été informées à titre personnel lors de leur réception, il serait bon que le maître d'ouvrage explique sa méthode de calcul de ces éléments de nuisances, et justifie le choix de cette méthode.
- Certains contributeurs voudraient connaître la règle des compensations du doublement de la surface de zone humide.
- Le Département s'est engagé sur l'objectif de "zéro artificialisation nette", mettent en avant certains observateurs. Or le projet prévoit ajoutent -ils seulement 50% de désartificialisation et cet engagement ne sera donc pas tenu. Le département pourrait-il précisé pourquoi ?
- Une clarification pour d'autres contributeurs est nécessaire sur la présentation d'un réseau dense de pistes cyclables. Est-ce réellement le cas, se demandent-ils ? Le département pourrait-il préciser s'il s'engage et à quelle échéance en ce sens.

## Pour la section "Port-Saint-Père – Pont Béranger"

- Selon certains observateurs, le tracé actuel de la route mise à 2x2 voies (*variante 2*) accentuerait la coupure de Port-Saint-Père. A de nombreuses interventions du public cette observation a été présentée comme un frein à la mise en place de la route à deux fois deux voies. La route actuelle séparant déjà les deux parties du bourg, les garants demandent au maître d'ouvrage d'expliquer ce en quoi le projet accentuerait cette nuisance des rapports humains, ou peut-être pas ?

## Pour la section "Doublement de la déviation de Chaumes en Retz"

- La mise à 2x2 voies de la déviation de Chaumes impliquerait la fermeture d'accès à la RD 751 à Taillecou. Plusieurs observations indiquent que celle-ci amènerait un déplacement de flux de circulation, notamment de poids lourds, d'engins et convois agricoles, vers la zone d'activités du Butais. Ces voiries secondaires n'étant pas calibrées pour la circulation et le croisement de grands volumes, existe-t-il actuellement des études et des projections pour solutionner cette problématique ? Si oui, il serait judicieux d'en informer le public, notamment sur la plateforme participative.
- La création d'une bretelle de desserte du collège est souvent mise en exergue. Le maître d'ouvrage pourrait préciser si la création d'une bretelle est compatible ou pas avec la mise en œuvre du doublement de la déviation.

## RECOMMANDATIONS AU MAÎTRE D'OUVRAGE

Au-delà des précisions que les garants demandent au maître d'ouvrage, ils lui recommandent un certain nombre d'objectifs à court et moyen terme, à savoir :

- Le maintien actif de la plateforme participative (*information et expression du public*) jusqu'à la fin de la phase travaux.
- La mise en place d'un interlocuteur jusqu'à la fin de phase travaux pour que le public puisse s'exprimer sur les nuisances engendrées.

- Le maintien du comité de suivi élargi jusqu'au terme des travaux de l'ensemble du projet.
- Les garants demandent au maître d'ouvrage d'informer expressément le public par tous les moyens qu'il dispose, de ses décisions sur les sections objet de la présente concertation, ainsi que sur les décisions qu'il devra prendre quant aux sections "Pont – Béranger – Chaumes en Retz" et "Chaumes en Retz – Pornic".



## Liste des annexes

- Annexe n° 1 – Coûts estimés et calendriers prévisionnels
- Annexe n° 2 – Modalités d'informations et de mobilisation du public

## Liste des pièces jointes

- Pièce jointe n° 1 – Tableau d'analyse des contributions pour la section "Port-Saint-Père – Pont Béranger".
- Pièce jointe n° 2 – Tableau d'analyse des contributions pour la section "Doublement de la déviation de Chaumes en Retz".

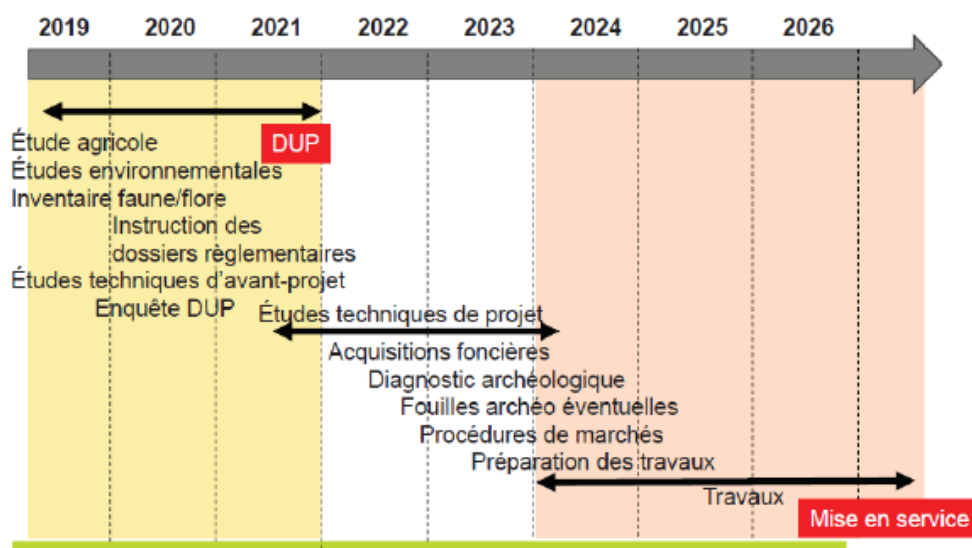
## Annexe 1 - Coûts estimés et calendriers prévisionnels

### Coût estimé en 2020 des deux sections objet de la concertation 2022 (H.T valeur 2019)

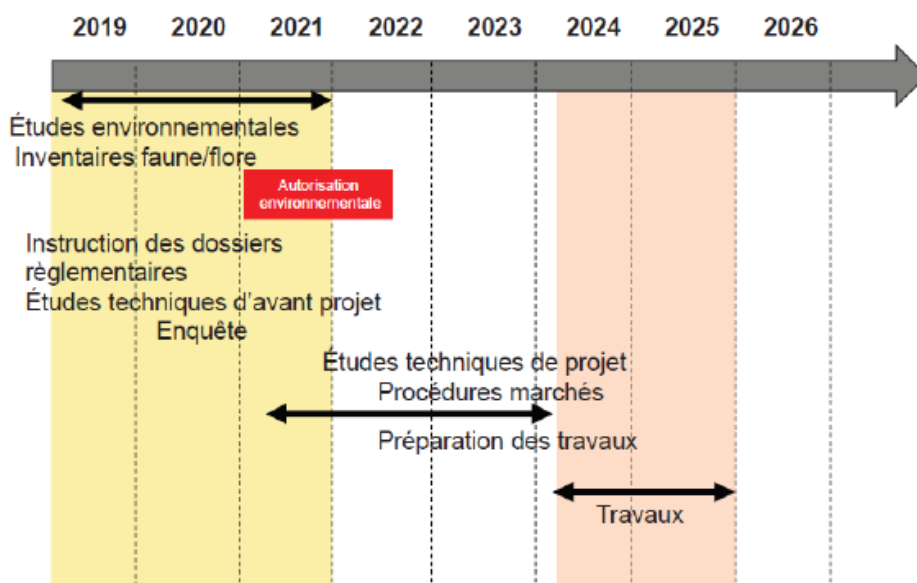
- Aménagements entre Port-Saint-Père et "Le Pont Béranger" (*selon la variante*) :
  - 1) Variante de référence 34 M€ H.T
  - 2) Variante 2 32 M€ H.T
- Doublement de la déviation de Chaumes-en-Retz : entre 20 et 22 M€ H.T

### Calendriers prévisionnels des deux sections

#### 1) Aménagement à 2x2 voies entre Port-Saint-Père et Le Pont Béranger



#### 2) Doublement de la déviation de Chaumes-en-Retz

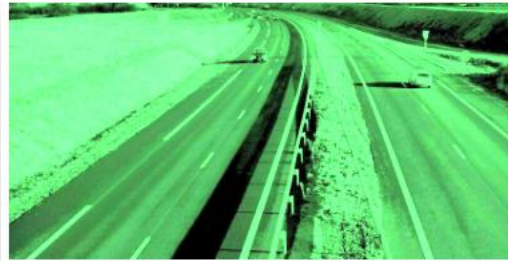


# Annexe 2 - Modalités d'informations et de mobilisation du public

La plateforme participative "[participer.loire-atlantique.fr](https://participer.loire-atlantique.fr)" avec un lien spécifique pour chaque section de la RD 751 concernée

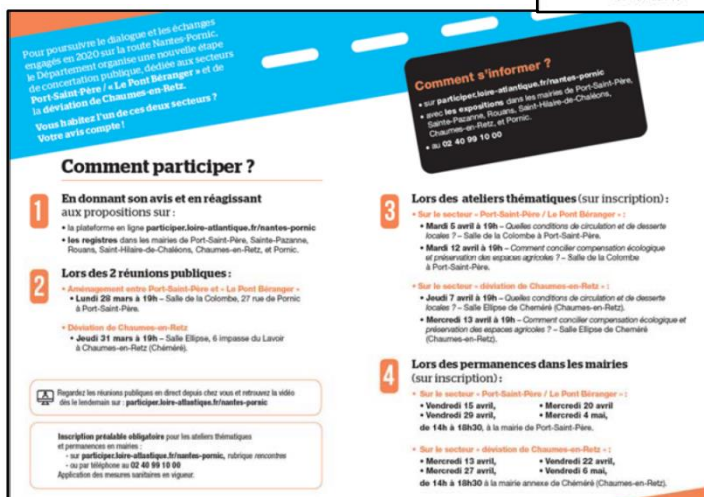
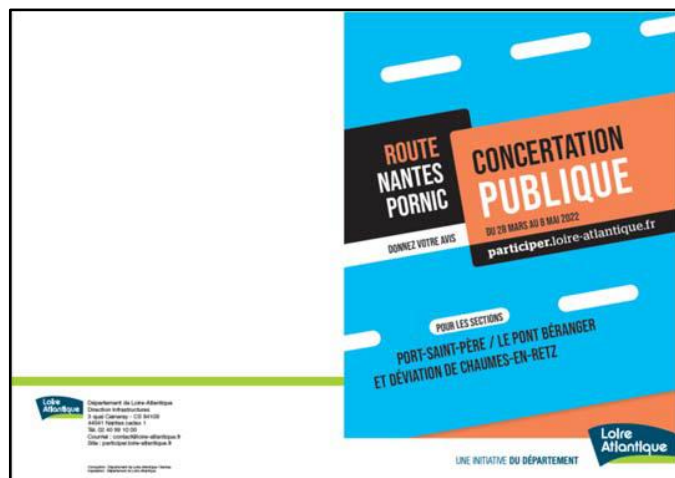


Concertation sur la section Port-Saint-Père - Le Pont Béranger de la route Nantes-Pornic



Concertation sur le doublement de la déviation de Chaumes-en-Retz - route Nantes-Pornic

Dépliant 4 pages



5.600 exemplaires distribués en boîtes aux lettres selon les zones présentées en page 9 et 10 du présent bilan



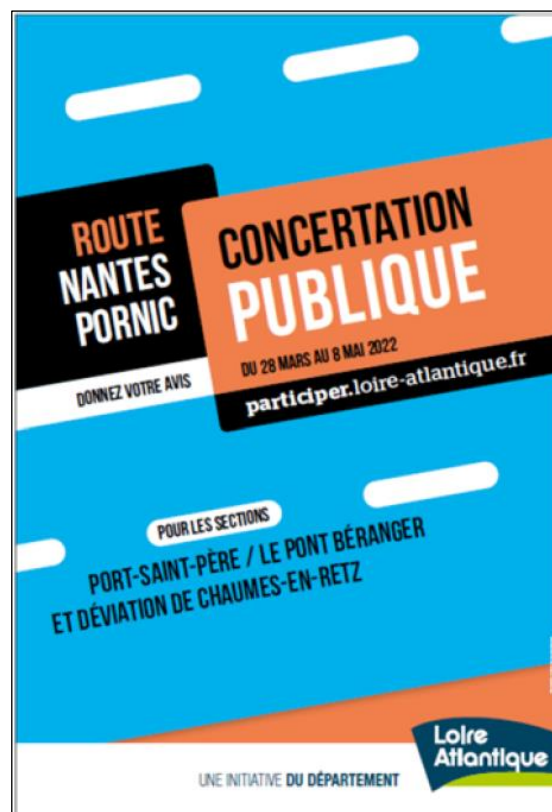
Un livret de concertation formats A4 paysage de 32 pages



#### Des affiches (commerces et abribus)

70 affiches distribués dans les commerces et lieux publics des communes de Port-Saint-Père, Sainte-Pazanne, Rouans, Sant-Hilaire-de-Chaléons et Chaumes-en-Retz.

5 affiches sur le réseau abribus du Département (Chaumes-en-Retz, Rouans et Sainte-Pazanne) du 28 mars au 25 avril.





## Dispositif Infocale

Annonces des 2 réunions publiques et des 4 ateliers thématiques dans les pages agendas de Presse-Océan, Ouest-France et Le Courrier du Pays de Retz ainsi que sur les sites partenaires.

Magazine Loire-Atlantique avril-mai 2022

- Article dans les pages « Pays de Retz »

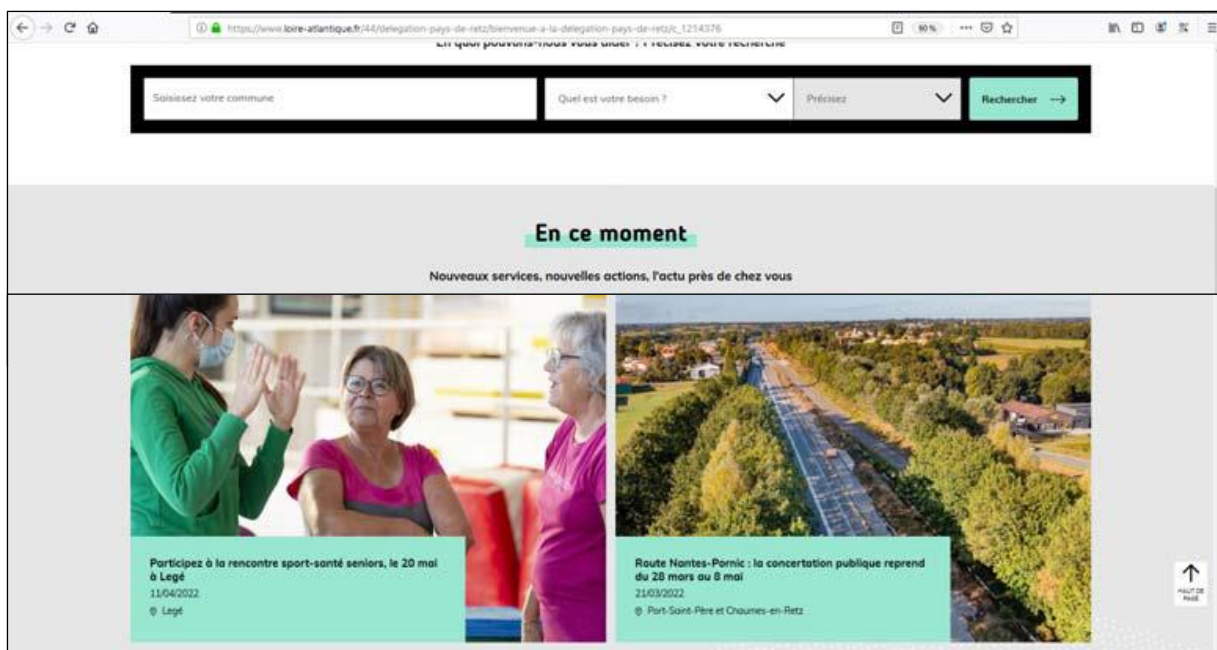
- Magazine distribué dans les boîtes aux lettres de Loire-Atlantique à 720 000 exemplaires.




## Sites Internet

### Site Loire-Atlantique





Actualité publiée à partir du 28 mars (lancement de la concertation) sur l'espace dédié au Pays de Retz






## Bienvenue sur le site Inforoutes de Loire-Atlantique

**En 1 clic**





-  Info trafic sur les routes départementales
-  Le pont de Saint-Nazaire en temps réel
-  Bac de Loire : liaison Basse Indre > Indret
-  Bac de Loire : liaison Couëron > La Pallierin

**En ce moment**


Toute l'actualité du réseau routier départemental : les travaux en cours, les grands projets, les perturbations...




**Route Nantes-Pomic : la concertation reprend du 28 mars au 8 mai 2022**  
21/03/2022  
@ Pont-Saint-Père et Choumou-en-Retz



- Travaux de nuit sur le pont de Saint-Nazaire du 4 au 7 avril**  
06/04/2022  
@ Saint-Nazaire / Saint-Brevin
- Route Nantes-Pomic : la concertation reprend du 28 mars au 8 mai 2022**  
21/03/2022  
@ Pont-Saint-Père et Choumou-en-Retz
- Déviation de Port-Saint-Père : fermeture de nuit de la RD 751 du 21 mars au 15 avril**  
18/03/2022  
@ Indre-et-Loire Nantes-Pomic
- Le Département préserve les animaux et la biodiversité le long de ses routes**  
28/02/2022




**Téléchargez l'appli mobile bacs de Loire**  
Un téléchargement gratuit sur l'App Store et Google Play  
[Ty vers ! →](#)



**Téléchargez l'appli mobile Pont de Saint-Nazaire**  
Un téléchargement gratuit sur l'App Store et Google Play  
[Ty vers ! →](#)

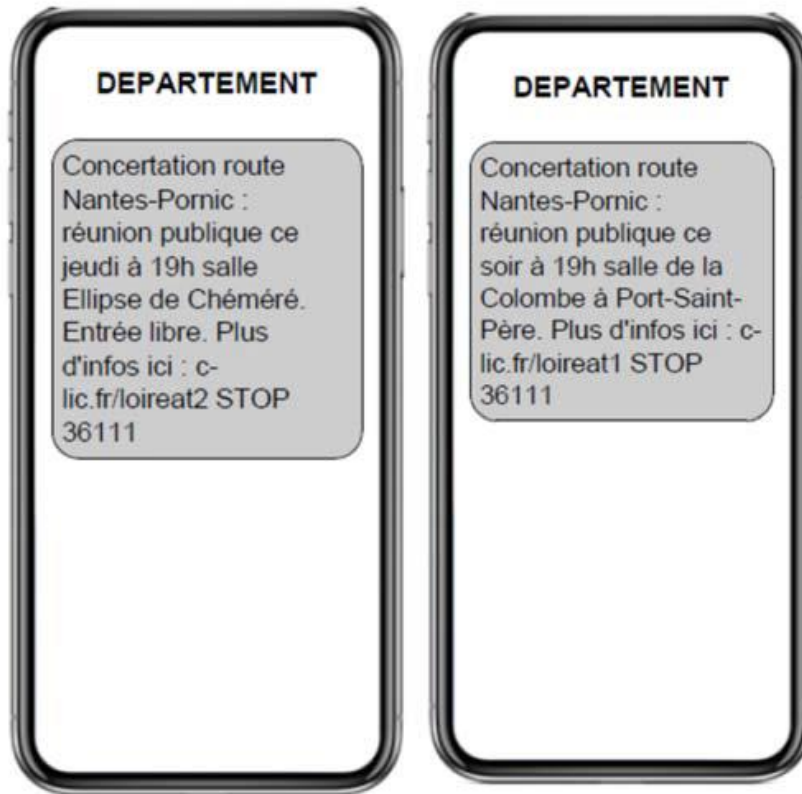
Suivez-nous sur les réseaux sociaux :



Bilan de la concertation 2022 / Mise à 2x2 voies RD 751 28

### SMS personnalisés sur les deux sections

5.572 SMS envoyés sur les secteurs de Port-Saint-Père et Arthon-en-Retz



### Réseaux sociaux

3 posts sur Twitter pour annoncer les réunions publiques

22 mars – 26 mars  
– 31 mars



## Kit de communication pour les communes

- Aux communes de Port-Saint-Père, Sainte-Pazanne, Rouans, Saint-Hilaire-de-Chaléons,

Chaumes-en-Retz et Pornic

- Pour relai dans leurs différents supports d'information (*magazine, site internet, panneaux lumineux, réseaux sociaux*).

COMMUNIQUÉ - DÉPARTEMENT DE LOIRE-ATLANTIQUE

### Route Nantes-Pornic

#### Concertation publique sur les secteurs Port-Saint-Père / Le Pont Béranger et de la déviation de Chaumes-en-Retz

Pour poursuivre le dialogue et les échanges engagés en 2020, le Département de Loire-Atlantique organise, du lundi 28 mars au dimanche 8 mai, une nouvelle étape de concertation publique dédiée aux secteurs Port-Saint-Père / Le Pont Béranger et de la déviation de Chaumes-en-Retz.

Les riverains et les usagers de cette route sont invités à donner leur avis sur le choix des tracés, des dessertes locales, des aménagements cyclables ou de covoiturage, des mesures d'accompagnement sur les zones humides ou sur le bruit...

#### La concertation autour de l'axe Nantes-Pornic

Le Département de Loire-Atlantique aménage, entretient et sécurise un réseau de 4 300 km de routes départementales. Parmi les routes gérées par le Département, la RD 751 entre Bouaye et Pornic constitue un axe majeur pour le développement du sud-ouest de la Loire-Atlantique. Elle alterne aujourd'hui des sections à 2 voies et à 2x2 voies.

Afin de recueillir les avis et propositions des habitants et usagers, le Département a mené, du 21 septembre au 4 novembre 2020, une concertation préalable sur l'opportunité d'aménagement à 2x2 voies de l'itinéraire. 487 contributions et questions ont notamment été enregistrées à cette occasion sur la plateforme de concertation dédiée.

Conformément aux engagements pris lors de la concertation préalable, le Département propose aujourd'hui une nouvelle phase de concertation qui porte sur les deux opérations du projet les plus avancées en termes d'études : la section Port-Saint-Père / Le Pont Béranger et la déviation de Chaumes-en-Retz. Cette concertation est ouverte du lundi 28 mars au dimanche 8 mai 2022.

À noter : Il est toujours possible de déposer un avis ou une proposition sur l'ensemble du projet sur [participer.loire-atlantique.fr/nantes-pornic](https://participer.loire-atlantique.fr/nantes-pornic) (rubrique concertation continue).

Afin de veiller au droit d'information des citoyen·nes et au recueil de l'ensemble des avis, la concertation est encadrée par 2 garants de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

