

CONCERTATION PUBLIQUE

DU 21 SEPT.
AU 4 NOV.
2020

AMÉNAGEMENT DE L'AXE NANTES - PORNIC

RD 751

Synthèse du bilan de la concertation

UNE INITIATIVE DU DÉPARTEMENT

Loire
Atlantique

SOMMAIRE

P. 4 LE PROJET PORTÉ À LA CONCERTATION

P. 6 LE DISPOSITIF ET LA PARTICIPATION

P. 7 LA CONCERTATION EN CHIFFRES

P. 8 LA SYNTHÈSE DES AVIS SUR LA CONCERTATION

P. 8 LA SYNTHÈSE DES AVIS SUR LE PROJET GLOBAL

P. 12 LA SYNTHÈSE DES AVIS PAR SECTION

P. 18 ET ENSUITE ?

P. 19 LE DIALOGUE SE POURSUIT AVEC VOUS

Édito



© Christiane Blanchard/Département de Loire-Atlantique

Le projet d'aménagement de la route départementale 751 de Nantes à Pornic est un grand projet d'avenir pour le Département. Il s'agit tout à la fois d'anticiper le développement du territoire et d'améliorer les conditions de circulation au quotidien, tout en préservant les espaces agricoles et naturels.

Compte tenu du dimensionnement du projet, nous avons souhaité mettre en place une démarche de concertation ambitieuse. Nous avons saisi la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) pour accompagner le processus et garantir son bon déroulement. Notre ambition : en toute transparence, ouvrir largement la participation à toutes et à tous, habitant-es du Pays de Retz, de l'agglomération nantaise ou du littoral, usager-ères professionnel-les ou vacancier-ères.

Ainsi, du 21 septembre au 4 novembre 2020, un débat fructueux, riche, et toujours respectueux des points de vue de chacun-e s'est tenu en ligne et dans plusieurs communes du Pays de Retz. Nous vous en remercions.

Nous avons entendu toutes vos remarques et propositions, qu'elles soient positives ou plus critiques, sur la démarche de concertation, sur l'opportunité du projet ou sur l'aménagement des différentes sections traversées. Elles vont nourrir les prochaines étapes du projet. En 2021, nous allons approfondir les études et poursuivre le dialogue avec vous en vous associant au plus près aux décisions concernant les variantes et tracés.

De Nantes à Pornic, faisons la route ensemble !

Philippe Grosvalet,
Président du Département de Loire-Atlantique



Paul Pascal/Département de Loire-Atlantique

Le projet porté à la concertation

40 km

ENTRE NANTES ET PORNIC

26,7 km

À METTRE À 2x2 VOIES

15 années

DE TRAVAUX

2035

HORIZON DE MISE EN SERVICE
COMPLET DE L'AXE

UN COÛT GLOBAL
D'ENVIRON

150 M€

LA RD 751, UN AXE STRATÉGIQUE DU DÉPARTEMENT

Avec près de 40 kilomètres entre le périphérique nantais et la route bleue à Pornic, la RD 751 compte aujourd'hui parmi les axes les plus fréquentés de Loire-Atlantique. Alors que l'attractivité économique du territoire ne cesse de se développer, cet axe stratégique peine à satisfaire sa double vocation locale de desserte du Pays de Retz et de transit, notamment en période estivale.

Pour renforcer la sécurité routière et poursuivre les aménagements déjà réalisés, l'assemblée départementale a délibéré en octobre 2017 en faveur de l'aménagement complet à 2x2 voies de l'itinéraire Nantes – Pornic.

23 km à aménager

Sur les 40 km que représente cet itinéraire, 13 km ont été aménagés à 2x2 voies entre 1991 et 1997 à hauteur de Bouguenais, Bouaye et « Le Pont Béranger ». Par ailleurs, les travaux de doublement de la déviation de Port-Saint-Père sur 4 km environ sont en cours de démarrage.

Le projet porté à la concertation publique concerne ainsi la mise à 2x2 voies des 23 km de la route départementale 751 restant à aménager.

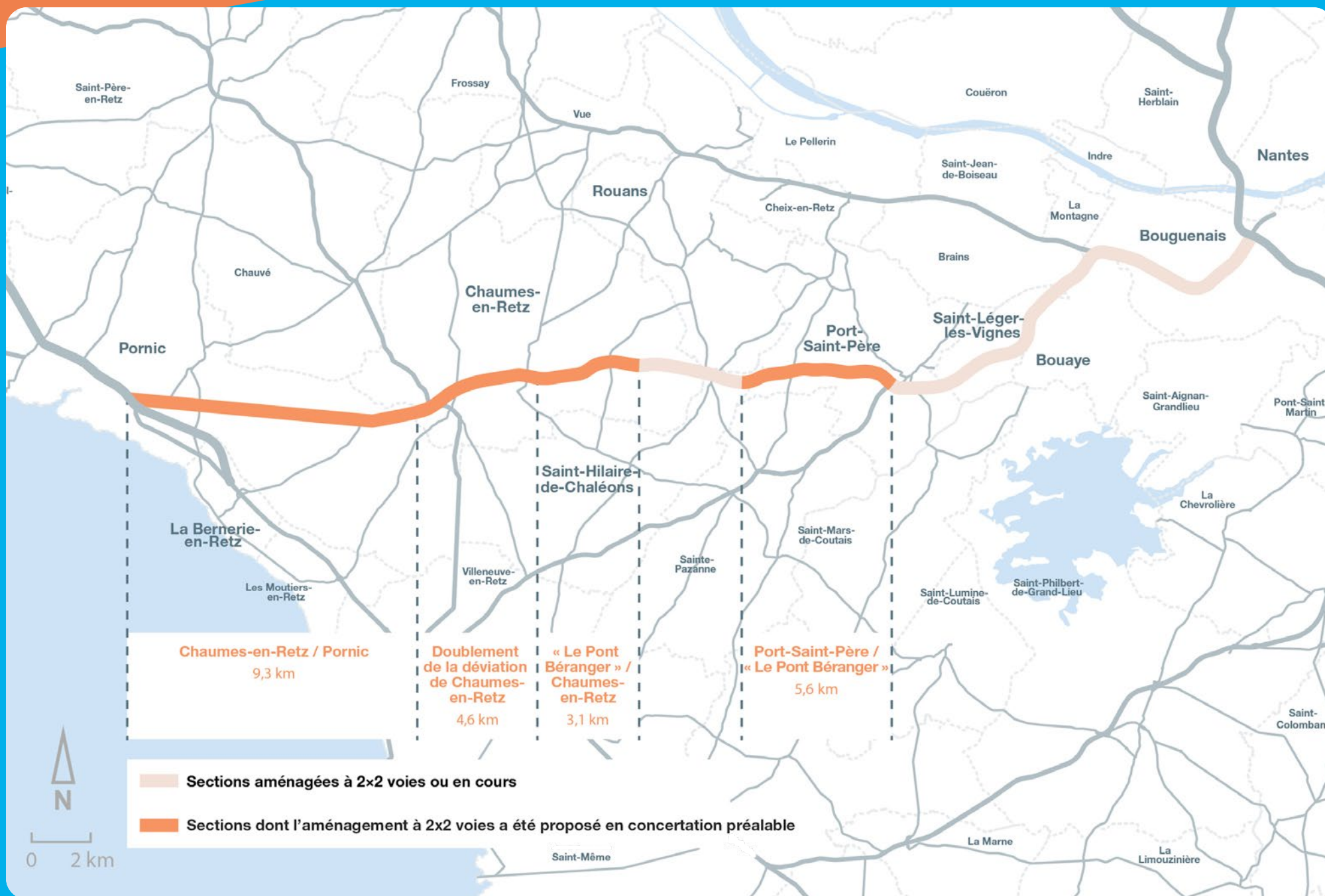
Un aménagement comprenant 4 sections

- Liaison entre Port-Saint-Père et « Le Pont Béranger » (3 variantes proposées) ;
- Liaison entre « Le Pont Béranger » et Chaumes-en-Retz (3 tracés proposés) ;
- Déviation de Chaumes-en-Retz (doublement proposé) ;
- Liaison entre Chaumes-en-Retz et Pornic (5 scénarios d'aménagement proposés).

QUATRE SUJETS DE DÉBAT

La concertation préalable a été l'occasion de présenter les enjeux, les caractéristiques et les modalités de réalisation des aménagements envisagés. Quatre sujets ont été portés au débat :

- **L'opportunité de la mise à 2x2 voies** de l'ensemble de l'axe et des différentes sections d'aménagement, de leurs caractéristiques techniques et des solutions alternatives.
- **L'évolution des modes de déplacements**, et particulièrement ceux alternatifs à l'utilisation en solitaire d'une voiture (aussi appelé « autosolisme »).
- **Les enjeux liés à la gestion économe de l'espace** : limitation de l'impact du projet sur les terres agricoles et les espaces naturels, éviter l'étalement urbain.
- **La poursuite de l'information et du dialogue** autour des opérations et du projet, une fois passée l'étape de concertation préalable.





© Jean Lesage/Département de Loire-Atlantique

Le dispositif et la participation

UN DISPOSITIF DE CONCERTATION À LA HAUTEUR DES ENJEUX

Un dispositif encadré par la Commission nationale du débat public

Compte tenu de ses caractéristiques et du dimensionnement du projet, le Département de Loire-Atlantique a saisi la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) pour accompagner et garantir le processus de concertation. La CNDP, autorité administrative indépendante, veille au droit d'information des citoyennes et citoyens, avec pour devise : « Vous donner la parole, et la faire entendre. » MM. Claude Renou et Serge Quentin ont ainsi été désignés comme garants, chargés de suivre la démarche et d'en dresser un bilan. Celui-ci est publié sur les sites internet du Département, de la Préfecture et de la CNDP.

Une démarche ambitieuse

La concertation s'est déroulée du 21 septembre au 4 novembre 2020 avec pour objectif de présenter et de recueillir les avis sur les enjeux, les caractéristiques et les modalités de réalisation des aménagements envisagés. Pour sensibiliser largement le grand public à la démarche, le dispositif mis en place a été à la fois ambitieux et multiforme. Il a conjugué la mise à disposition d'outils d'information (livret, exposition, vidéo...) et de contribution (registres papier en mairie, plateforme numérique), des temps de rencontre (réunions publiques, ateliers participatifs), et des stands d'information et d'échange sur les lieux de vie du quotidien.

UNE PARTICIPATION DANS UN CLIMAT SEREIN

Que ce soit lors de réunions publiques, d'ateliers ou dans les stands d'information, en ligne ou sur les registres papiers, la participation était ouverte à toutes et tous. Grâce à ces différents dispositifs, plus de 500 avis, contributions, questions ont été déposés par 355 participant-es, à la fois sur l'opportunité du projet, sur la place laissée aux modes de déplacement alternatifs, sur les incidences du projet, sur le cadre de vie et sur les quatre sections à aménager. Des avis très diversifiés ont pu être entendus et pris en compte dans un climat serein et respectueux du point de vue de chacun.

La concertation en chiffres

UNE LARGE COMMUNICATION

Sur la route...



93

affichages abribus



...et au plus près des citoyen·nes

Affichage
sur le panneau à message
variable de la RD 723



5500

flyers diffusés

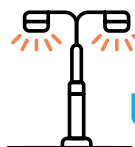
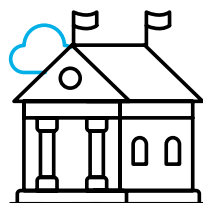


11 400

SMS envoyés



Relais médias,
publications internet
et magazine



UNE COMMUNICATION PARTAGÉE



1 kit de communication envoyé à **17** communes
et à **4** Communautés de Communes.

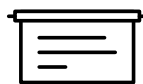
UNE DIVERSITÉ DE RENCONTRES

Réunissant
1099 personnes



3

ateliers
participatifs
89 participant·es
en présentiel



5

permanences
63 participant·es



8

stands
d'informations
1850 personnes
rencontrées

DES MODALITÉS DE PARTICIPATION VARIÉES :

507 contributions
recueillies



8

registres
papiers
33 avis
déposés



1

mail adressé
au Département



La plateforme
participer.loire-atlantique.fr
8175 utilisateur·trices,
432 avis,
377 personnes inscrites
à la newsletter

La synthèse des avis sur la concertation

UN PUBLIC MOBILISÉ ET DES REMARQUES PRISES EN COMPTE

Un dispositif encadré par la Commission Nationale du Débat Public

Dans leur rapport, les garants du débat public soulignent :

- La mobilisation du public, la qualité des échanges et l'engagement du Département pour favoriser la participation du plus grand nombre.
- La qualité des documents mis à la disposition du public, les conditions de déroulement des permanences, la représentativité des avis...

Toutes les remarques sur l'organisation de la concertation ont été prises en compte et classées en trois catégories :

• **L'information sur le projet et l'accès à la concertation (35 contributions)** : plusieurs contributions pointent l'insuffisance des informations transmises autour du projet et d'autres en soulignent la qualité ; l'utilité de la plateforme est reconnue, même si son manque d'ergonomie ou la limitation en nombre de caractères des contributions sont soulevés.

• **L'organisation de la concertation (17 contributions)** : parfois saluée, d'autres fois critiquée, elle a notamment permis à certain-es de proposer des alternatives, des idées supplémentaires et des questionnements qui permettraient de l'améliorer.

• **La prise en compte des contributions et des suites de la concertation (33 contributions)** : plusieurs personnes se questionnent quant à l'impartialité du Département, et des citoyen-nes expriment leurs attentes pour que l'ensemble des avis soit bien pris en compte.

La synthèse des avis sur le projet global

L'OPPORTUNITÉ DU PROJET DISCUTÉE

Au total, 261 contributions ont été recueillies sur la mise à 2x2 voies de l'itinéraire, dont 146 se déclarant pour et 115 contre cet aménagement.

Les arguments en faveur du projet :

- Apporter une réponse aux problèmes de sécurité routière ;
- Améliorer les conditions de circulation sur la RD 751 (bouchons, voiturette, tracteurs) ;
- Résorber les effets induits par la saturation de l'axe qui conduit à des reports importants sur des routes inadaptées ;
- Accompagner le développement démographique du territoire ;
- Achever la mise à 2x2 voies dans les meilleurs délais s'agissant d'un projet dont il est question depuis plusieurs décennies ;
- Améliorer la desserte du Pays de Retz, notamment sur le plan économique et touristique.

Les arguments en défaveur du projet :

- Impacts disproportionnés sur l'habitat, le cadre de vie, le foncier, les terres agricoles et questionnement autour de l'objectif de zéro artificialisation nette ;
- Impacts excessifs sur la biodiversité qu'il convient de préserver ;
- Projet en opposition avec les enjeux climatiques (réduire la part de la voiture) ;
- Pertinence du projet très réduite (saturation aux extrémités de l'axe) ;
- Coût des travaux ;
- Privilégier les modes de déplacements alternatifs (cars, vélos, trains, etc.), offre ferroviaire à développer prioritairement.

Au-delà de l'expression d'avis très tranchés, certain-es contributeur-trices ont questionné le projet en formulant des points de vue plus nuancés ou en proposant des alternatives possibles.

ALTERNATIVE AU PROJET : DÉVELOPPER LES AUTRES MODES DE DÉPLACEMENTS ?

Une offre trop limitée pour répondre aux besoins ?

Pour certain·es contributeur·trices, la mise à 2x2 voies de l'axe Nantes-Pornic est incontournable. Ils soulignent en particulier l'absence d'offre de transports alternatifs pour répondre aux besoins de mobilité sur le territoire. S'ils reconnaissent l'intérêt du train et l'amélioration de la ligne Nantes-Pornic, ils jugent le potentiel d'évolution de l'offre ferroviaire trop limité pour répondre, à lui seul, à l'évolution du besoin de déplacements.

Développer le train et les modes actifs

Comme en écho aux impacts potentiels du projet sur l'environnement et le cadre de vie, des contributeur·trices mettent en avant le développement de modes de déplacement alternatifs à la voiture. Ils évoquent le covoiturage, les transports en commun en général, la pratique du vélo, mais surtout le renforcement de l'offre ferroviaire. Évoqué à 46 reprises, le développement du train pourrait ainsi passer par l'aménagement de la ligne existante, par l'augmentation du cadencement et par la mise en œuvre de politiques tarifaires plus attractives.

Concernant les modes de déplacement actifs, des aménagements spécifiques dédiés au vélo pourraient être étudiés pour relier les bourgs et les villages.

Autre idée avancée : l'encouragement du télétravail comme solution visant à limiter les déplacements.





La synthèse des avis sur le projet global

LES EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT ET LE CADRE DE VIE

+ 8,7% de trafic en 5 ans : la RD 751 compte aujourd'hui parmi les axes les plus fréquentés de Loire-Atlantique, engendrant des difficultés croissantes en matière de trafic et un certain nombre d'accidents. Elle peine aujourd'hui à satisfaire sa double vocation locale et de transit.

Faciliter les déplacements et anticiper le développement

Pour de nombreux contributeur·trices, le projet de mise à 2x2 voies vise en premier lieu à faciliter les déplacements domicile-travail des habitant·es, avec moins de bouchons et de ralentissements, davantage de possibilités de dépassement, et moins de trafic sur les routes secondaires en période de pointe. Sur cette route considérée comme particulièrement dangereuse ou anxiogène, la prise en compte des enjeux de sécurité routière est au centre de l'attention.

En second lieu, le projet permet d'anticiper les évolutions du trafic perçues comme inéluctables.

Le territoire desservi par la RD 751 connaît un développement marqué, à la fois démographique et économique. Dans ce contexte, l'aménagement et la mise à niveau des infrastructures routières sont considérés comme essentiels.

Mais des impacts redoutés sur l'environnement...

A contrario, d'autres expriment leur désaccord, notamment en terme d'environnement. Ils soulignent les impacts excessifs et irréversibles du projet sur les milieux naturels et la biodiversité, ainsi que l'artificialisation des terres agricoles et des espaces naturels. Ils pointent également l'augmentation prévisible des émissions de gaz carbonique, en contradiction avec les enjeux climatiques actuels.

... et sur la qualité de vie des habitant·es

Les conséquences du projet sur la qualité de vie des habitant·es sont également pointées. Selon certain·es contributeur·trices, il existe un danger d'étalement urbain, d'augmentation du coût de l'immobilier et d'expropriation de certaines habitations situées en bordure de route. Ils évoquent également l'accroissement de la pollution et des nuisances sonores du fait d'un trafic plus intense et de vitesses plus rapides.



La synthèse des avis par section

61

contributions

SECTION PORT-SAINT-PÈRE < > « LE PONT BÉRANGER »

L'aménagement est nécessaire au développement

Favorables au projet, certains contributeur-trices admettent que les aménagements déjà réalisés ont permis de sécuriser la route. Pour autant, à long terme et au regard de l'évolution annoncée du trafic, ils ne les jugent pas suffisants. La mise à 2x2 voies leur semble nécessaire, à la fois pour le développement du Pays de Retz et pour éviter les reports de circulation sur les routes secondaires.

L'aménagement a des incidences sur la circulation et le cadre de vie

Les détracteur-trices du projet avancent des arguments déjà évoqués sur l'aménagement global :

- Prise en compte de modes alternatifs de déplacements ;
- Aggravation des bouchons récurrents à l'arrivée sur le périphérique ;
- Augmentation du trafic générant des conséquences sur l'étalement urbain ;
- Incidences néfastes sur l'environnement, la biodiversité et l'artificialisation des sols.

Sur la section Port-Saint-Père < > « Le Pont Béranger » plus précisément, ils soulignent :

- La dégradation du cadre de vie des habitant-es avec une « coupure du bourg » en deux parties ;
- La démolition de certaines habitations pour aménager la voie ;
- Des conséquences négatives en termes d'impacts sonores et visuels pour les autres riverain-es.

Trois variantes en débat

Trois variantes d'aménagement étaient soumises à la discussion.

La variante historique

L'expression en faveur de la variante historique s'appuie avant tout sur le cadre de vie des habitant-es. Elle permet de :

- Réunir le bourg en rapprochant les lotissements de Bellevue/Bel air et le pôle médical du centre-ville ;
- Éviter plusieurs démolitions d'habitations ;
- Réduire l'importance des nuisances sonores et visuelles ;
- Aménager des liaisons douces, des espaces verts, voire d'autres commerces et services sur l'espace libéré par l'échangeur actuel.

Pour leur part, les opposant-es soulignent :

- Un impact plus important sur les espaces agricoles ;
- Des nuisances sonores et visuelles pour les habitant-es du lotissement de la Case aux Renards.

La variante 1

L'expression en faveur de la variante 1 s'appuie sur une emprise de la 2x2 voies plus limitée, et donc un impact environnemental moindre. Elle génère également certains avis négatifs.

- Une coupure du bourg aggravée ;
- Des expropriations plus importantes ;
- Des nuisances sonores et visuelles.

La variante 2

Les contributions concernant la variante 2 sont globalement équivalentes à celles portant sur la variante 1.

VARIANTE HISTORIQUE



VARIANTE 1



VARIANTE 2



La synthèse des avis par section

11

contributions

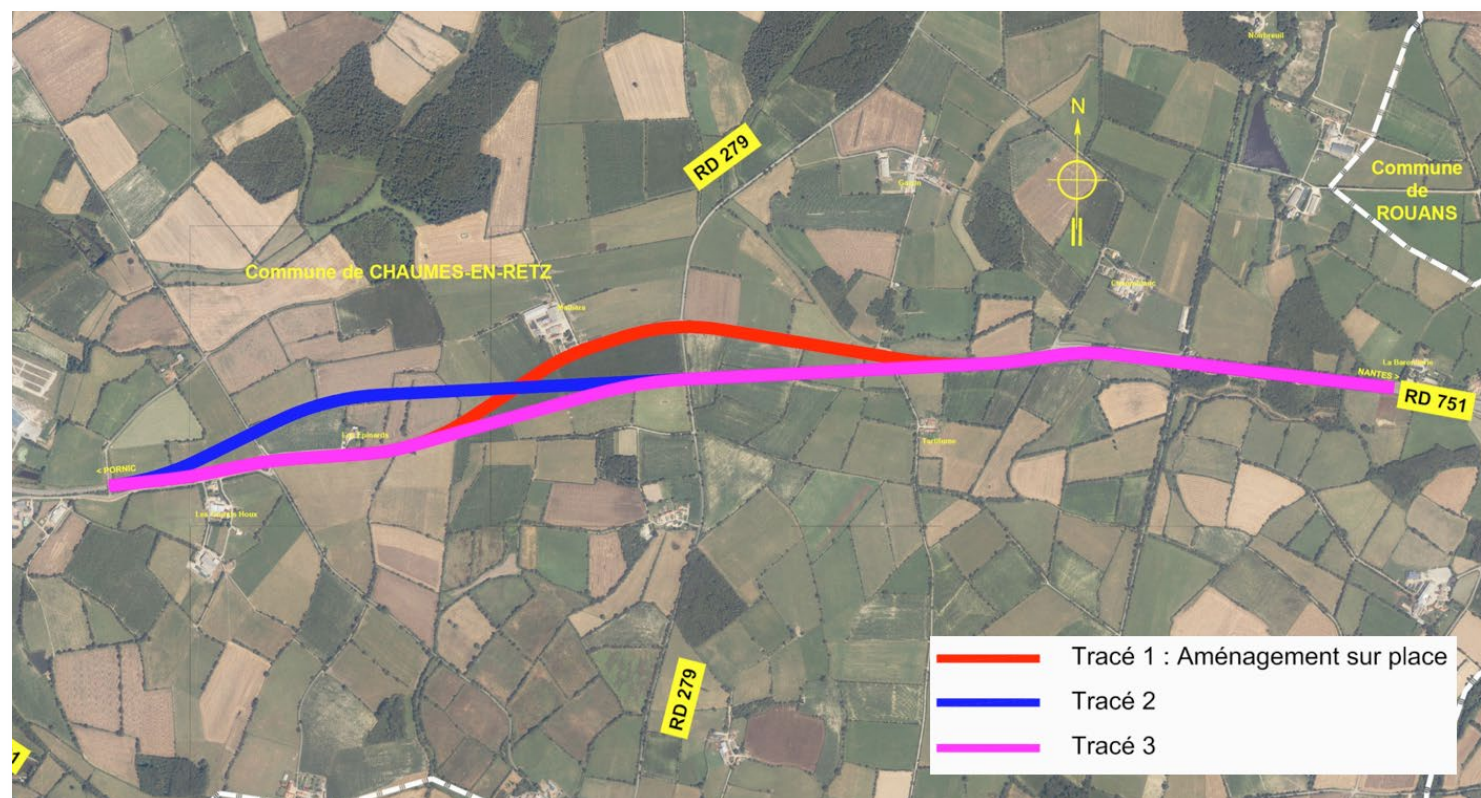
SECTION « LE PONT BÉRANGER » < > CHAUMES-EN-RETZ

L'opportunité d'aménager la section

11 contributions ont été déposées sur l'aménagement de cette section.

Un aménagement sur place pour minimiser les impacts agricoles et écologiques est proposé par certain-es contributeur-trices.

Une attention particulière est demandée sur les conditions de desserte future des exploitations agricoles et habitations.



21

contributions

LE DOUBLEMENT DE LA DÉVIATION DE CHAUMES-EN-RETZ

Une proposition évidente pour plusieurs contributeur-trices

Pour les contributeur-trices favorables au projet, le doublement de la déviation de Chaumes-en-Retz apparaît comme une évidence, permettant d'avoir un nouveau créneau de dépassement.

Une attention particulière est demandée sur la desserte future des exploitations agricoles et habitations aux extrémités de la déviation Au-delà (Chaumes-en-Retz - Pornic), la question d'un aménagement à 2x2 voies est posée.

Mais des contributions relèvent un risque pour l'environnement et le cadre de vie

Pour certain-es, le doublement apparaît inopportun :

- Un risque pour le milieu naturel, notamment les terrains calcicoles, enjeu de biodiversité ;
- Des phénomènes de saturation observés uniquement pendant les week-ends d'été ;
- Une préférence pour la mise en place de protections anti-bruit ou d'enrobés phoniques.



La synthèse des avis par section

SECTION CHAUMES-EN-RETZ < > PORNIC

Plus de confort de circulation

Les avis favorables à une mise à 2x2 voies de la section se réfèrent à des arguments qui valent pour l'ensemble de l'axe : amélioration du confort de circulation, solution aux phénomènes de saturation l'été et de délestage des routes alentour, contribution au développement du Pays de Retz.

Risque de dégradation des conditions de vie

Les contributeur·trices opposés évoquent un risque de saturation et d'augmentation du coût de l'immobilier à Pornic et dans le Pays de Retz. Ils craignent que l'aménagement génère plus de bruit et de stress et souhaitent le développement des modes alternatifs pour limiter l'impact carbone.

38

contributions

5 scénarios en débat (carte ci-contre)

Les scénarios 1 et 2

(aménagement à 2x2 voies), en vert et jaune sur la carte

recueillent des avis plutôt favorables :

- Itinéraires plus directs, avec moins de temps de parcours (et donc de consommation de carburant) ;
- Meilleure préservation de l'environnement et de l'espace agricole ;
- Scénario 2 : entrée de ville plus fluide et meilleure connexion à la Route bleue, sans succession de giratoires.

Du côté des opposant·es :

- Risques de saturation et de problèmes de sécurité à l'entrée de Pornic ;
- Crainte de voir la RD 751 à 2x2 voies devenir un itinéraire vers Saint-Nazaire.

Les scénarios 4 et 5

(aménagement à 2x2 voies), en rouge et bleu sur la carte

recueillent des avis plutôt défavorables, les contributeur·trices mettant en avant plusieurs arguments :

- La nécessité de préserver le patrimoine naturel, culturel et agricole ;
- L'utilité de conserver les routes existantes comme des voies de desserte des villages et des exploitations ;
- Le risque de saturation de la Route bleue ;
- La nécessité de réduire la longueur d'aménagement au regard des enjeux climatiques, de coût et de consommation foncière.

Du côté des opinions favorables :

- Des scénarios moins dangereux du fait de leur caractère « non urbain » ;
- Une dissuasion des usager·ère·s d'emprunter la RD 751 pour aller vers Saint-Nazaire du fait de la longueur de la déviation ;
- Une meilleure desserte des stations balnéaires du sud du département.

Le scénario 3

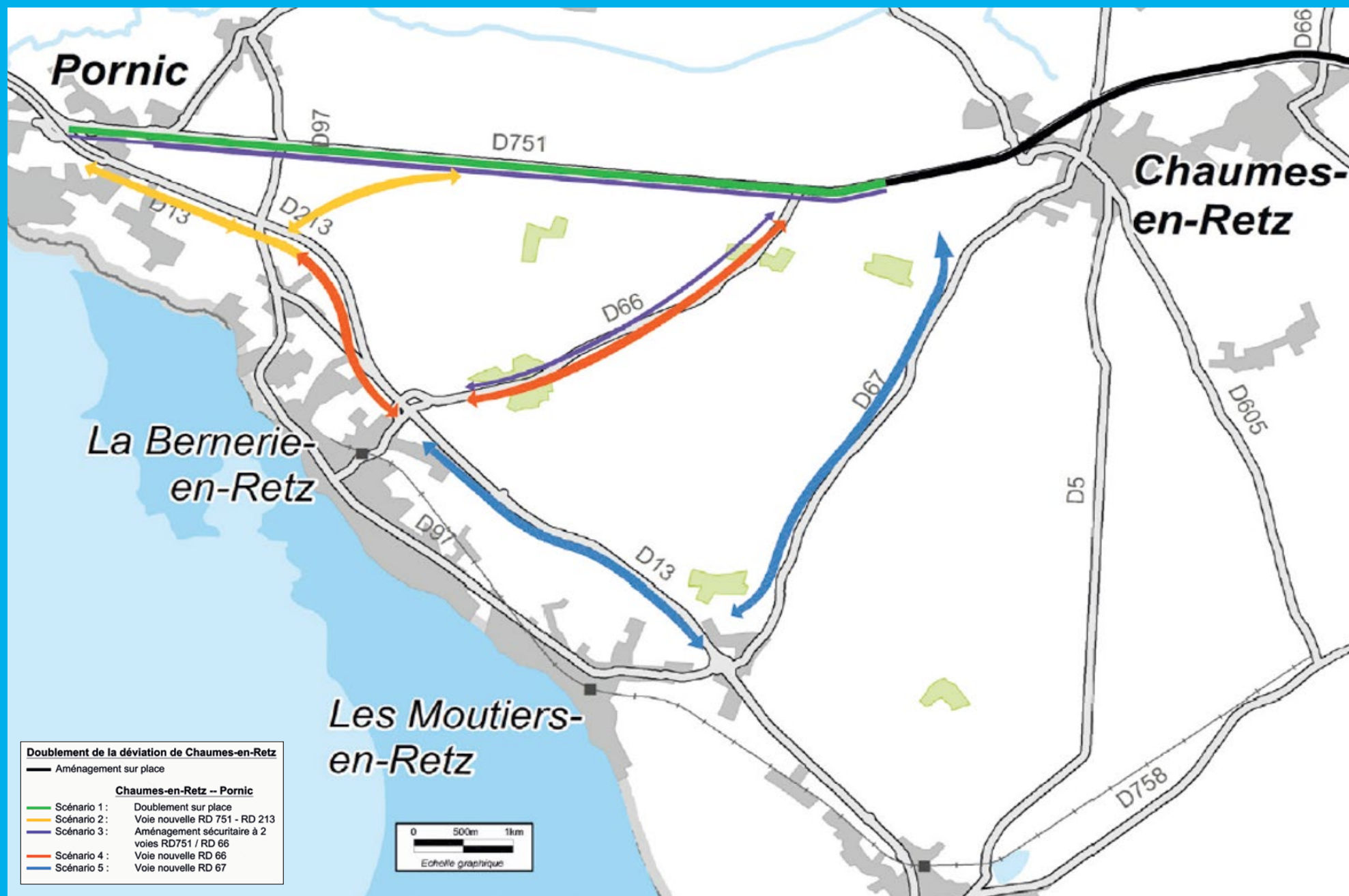
(aménagement à 2 voies des RD 751 et 66), en bleu foncé sur la carte

est peu commenté et recueille des avis partagés.

- Un bon compromis sécurité / coût / environnement ;
- Une meilleure prise en compte des nuisances sonores.

Du côté des opposants :

- Trop d'emprise foncière ;
- Gains de temps et d'émissions de gaz à effet de serre restant à prouver.



Et ensuite ?

Dans leur **bilan de la concertation**, les garants ont souligné la mobilisation du public, sa sensibilité aux questions environnementales, ainsi que son besoin de participation. Pour répondre aux inquiétudes qui demeurent, ils recommandent la mise en place d'un comité de suivi.

Le **bilan du Département** intégrant les recommandations des garants a été validé par délibération le 7 janvier 2021.

Ces deux bilans ont été présentés à la Commission Nationale du Débat Public en séance du 3 février 2021 qui, après délibération, a pris acte de ces 2 documents, considérant que les réponses apportées étaient suffisamment complètes et argumentées. Pour veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de la dernière enquête publique sur le projet d'aménagement entre Nantes et Pornic, elle a reconduit Messieurs Claude Renou et Serge Quentin, garants de la concertation.

UN TEMPS SUPPLÉMENTAIRE D'ÉTUDES ET DE CONCERTATION

Compte tenu des avis émis sur le projet et des attentes de précisions, le Département a décidé d'organiser un temps supplémentaire d'études et de concertation avant les enquêtes publiques préalables aux déclarations d'utilité publique. Cette nouvelle étape permettra d'intégrer de nouvelles options d'aménagement et d'apporter une réponse plus précise aux sujets d'inquiétudes des riverain-es et exploitant-es agricoles.

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

Des dispositions pour chaque section

Liaison entre Port-Saint-Père et « Le Pont Béranger »

Les réflexions en vue d'un aménagement à 2x2 voies vont se poursuivre pour raccorder les flux vers et en provenance de Pornic ou de Vue à partir du « Pont Béranger », suivant deux variantes : tracé historique et aménagement sur place. Une réflexion sera menée sur :

- L'opportunité du maintien d'un point d'échange à La Paternière ;
- La desserte des exploitations agricoles et de la CUMA (Coopérative d'Utilisation de Matériel Agricole) de « la Lande » ;
- Les modalités de rétablissement des déplacements de proximité notamment entre le bourg de Port-Saint-Père et les lotissements de « Bellevue » et de « Bel Air » ;
- La circulation des poids lourds à destination de la zone d'activités des « Berthaudières » à Sainte-Pazanne.

Liaison entre « Le Pont Béranger » et Chaumes-en-Retz

Au regard des enjeux environnementaux et agricoles, le Département ne donne pas suite aux tracés 2 et 3, en déviation par rapport à la route actuelle. Les réflexions vont se poursuivre dans l'objectif d'un aménagement sur place de la route départementale suivant deux options : 2x2 voies et 2 voies.

Déviation de Chaumes-en-Retz

Les réflexions sur la mise à 2x2 voies vont se poursuivre. Elles viseront notamment à approfondir les conditions d'aménagement des extrémités de la déviation.

Liaison entre Chaumes-en-Retz et Pornic

Les réflexions viseront à approfondir les études de scénarios suivant deux options - 2x2 voies et 2 voies – pour mieux diffuser les flux à l'approche du littoral.

Pour les quatre sections, une attention particulière sera portée sur:

- Les habitations riveraines ;
- Le bruit ;
- La circulation des piéton·nes et cyclistes ;
- Les dessertes économiques et agricoles ;
- L'emprise foncière ;
- La biodiversité.



Le dialogue se poursuit avec vous

Le Département s'engage à prendre en compte les recommandations formulées par les garants à l'issue de la concertation. Ainsi, dans le cadre des études à venir, il poursuivra les démarches de concertation avec le public en tenant compte des remarques sur les modalités :

- **Mise en place d'un comité de suivi** pouvant représenter au plus près les agriculteur-trices, riverain-es et résident-es secondaires impacté-es par le projet. Ce comité aura pour objectif d'informer régulièrement le public sur les décisions concernant les variantes et les tracés.
- **Poursuite des études avec les agriculteur-trices** sur les options d'aménagement, les impacts et les mesures à envisager.
- **Poursuite des études avec les collectifs locaux**, notamment de Port-Saint-Père, Chaumes-en-Retz et Pornic, et avec des représentant-es des riverain-es, résident-es secondaires et usager-ères, afin de déterminer au mieux le ou les tracés à retenir.
- **Poursuite du travail engagé avec Pornic agglo Pays de Retz, les communes éventuellement concernées et le groupe de travail**, afin de coconstruire les schémas de routes envisagés.

Ces engagements permettront d'optimiser le projet en fonction des sections et des hypothèses d'aménagement et d'en partager les améliorations avec le plus grand nombre.

Pour retrouver toutes les informations sur le projet
participer.loire-atlantique.fr/nantes-pornic



Département de Loire-Atlantique
Direction Infrastructures
Services départementaux, 8 rue Sully, à Nantes
Tél. 02 40 99 13 58
Courriel : contact@loire-atlantique.fr
Site internet : participer.loire-atlantique.fr