ROUTE NANTES - PORNIC

RD 751

CONCERTATION PUBLIQUE

DU 21 SEPT.
AU 4 NOV.
2020

Dossier de concertation

PARTIE 3 : SECTION PORT-SAINT-PÈRE / « LE PONT BERANGER »

Loire Atlantique

UNE INITIATIVE **DU DÉPARTEMENT**

3.4. Aménagement entre Port-Saint-Père et « Le Pont Béranger »

3.4.1. Historique de la réflexion

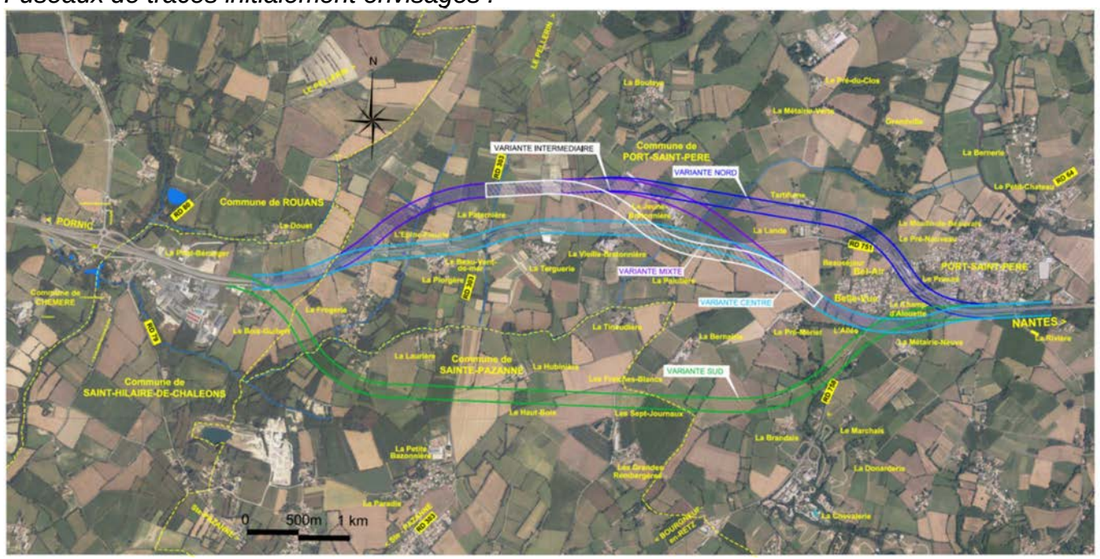
La définition du parti d'aménagement de la liaison entre Port-Saint-Père et « Le Pont Béranger » a fait l'objet d'études et de phases de concertation successives avec les élus locaux et la population au cours des années 2000. Dans ce cadre, plusieurs solutions avaient été définies :

- fuseau Nord : le tracé reprenait celui de la route départementale 751 avant de dévier par le nord au droit du lieu-dit « Le Moulin de Beauvais ». Le tracé était ensuite parallèle à la route départementale 751 avant de rejoindre l'échangeur de « Pont Béranger » existant,
- fuseau Centre : le tracé contournait d'abord « Belle Vue » et « Bel Air » par le sud avant de rejoindre le tracé actuel entre « La Jeune Bretonnière » et « La Vieille Bretonnière »,
- fuseau Sud : le tracé contournait également « Belle Vue » et « Bel Air », puis traversait le territoire de la commune de Sainte-Pazanne en s'inscrivant au sud de « La Hubinière » et « La Frogerie » avant de rejoindre l'échangeur de « Pont Béranger ».

Dans un second temps, à la demande des communes, des variantes supplémentaires visant à limiter l'impact sur le bâti ont été envisagées et étudiées :

- le fuseau Mixte : le tracé correspondait à celui du fuseau Centre pour ce qui concerne la déviation du bourg par le sud, puis à celui du fuseau Nord pour la partie ouest du tracé ;
- le fuseau Intermédiaire : le tracé reprenait le fuseau Centre sur la partie Est et le fuseau Nord au-delà de « La Vieille Bretonnière ».

Fuseaux de tracés initialement envisagés :



Pour finir, le fuseau Centre, qui permet de conjuguer au mieux les enjeux en matière d'agriculture, de préservation du cadre de vie et d'environnement, a été retenu fin 2009 par le Département et les communes à l'issue des démarches de concertation engagées.

Ce tracé a fait l'objet d'une approbation de principe par l'Assemblée départementale le 8 décembre 2009. De plus, le giratoire sud de l'échangeur de Port-Saint-Père (RD 758) au « Champ d'Alouette » a fait l'objet d'une réalisation anticipée en 2011 dans l'objectif de faciliter et sécuriser l'accès à l'axe Nantes-Pornic par les habitant·e·s de la commune et les usager·ère·s en provenance de Sainte-Pazanne.

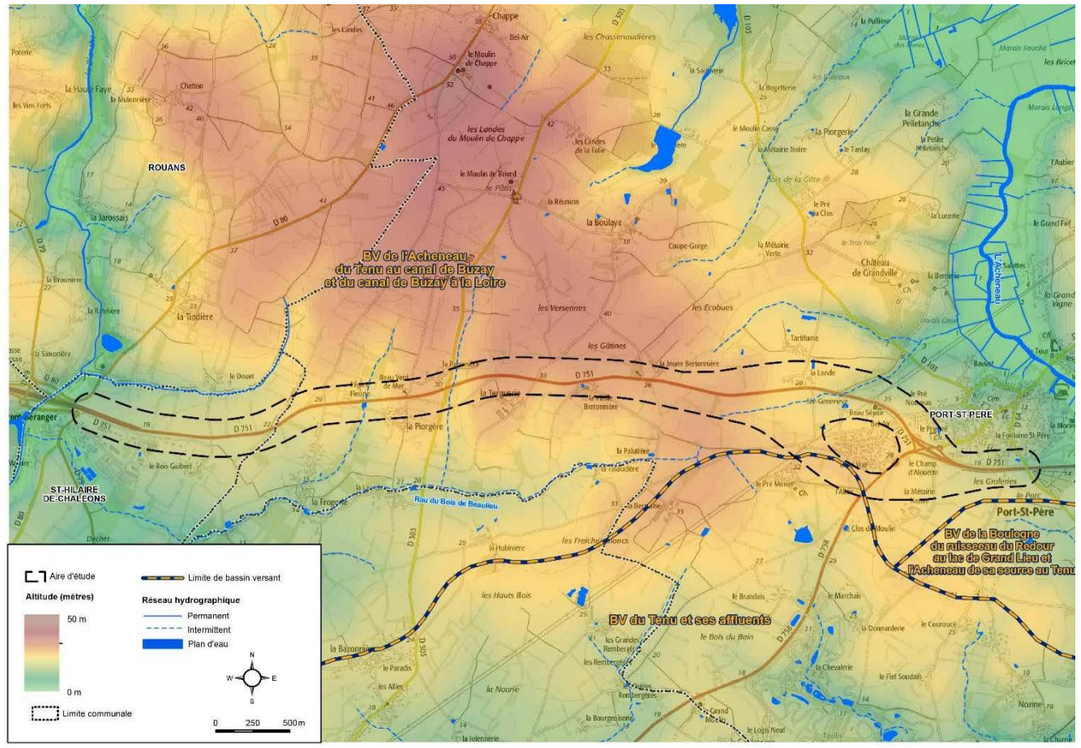
Le Département a par conséquent décidé, afin d'inscrire ses réflexions dans une démarche qui prenne en compte ce nouveau cadre réglementaire ainsi que les nouvelles préoccupations en matière d'environnement, d'élargir le champ de sa réflexion en procédant à l'étude de solutions d'aménagement de la future 2x2 voies au plus près de la route actuelle. Deux nouvelles alternatives d'aménagement de la route départementale 751 entre Port-Saint-Père et « Le Pont Béranger » ont ainsi été étudiées. Ces dernières sont présentées dans le présent dossier et soumises à l'avis du public dans le cadre de la démarche de concertation préalable engagée par le Département.

La réglementation en matière de prise en compte de l'environnement dans les projets d'aménagement ainsi que celle ayant trait à la participation du public se sont très fortement renforcées depuis. De plus, de nouveaux enjeux, comme la nécessité de limiter l'artificialisation des sols agricoles et naturels, ont émergé ces dernières années.

3.4.2. Les enjeux environnementaux et humains

Les principaux enjeux à prendre en compte sont présentés ci-après. Ils font également l'objet d'une hiérarchisation (cf.§ 3.3.1).

Milieu physique / risques naturels (inondations…) **Enjeu moyen**



Relief et hydrographie : le tracé s'inscrit dans un relief de plaine avec des altitudes qui s'échelonnent entre 20 et 36 m NGF le long de la route actuelle.

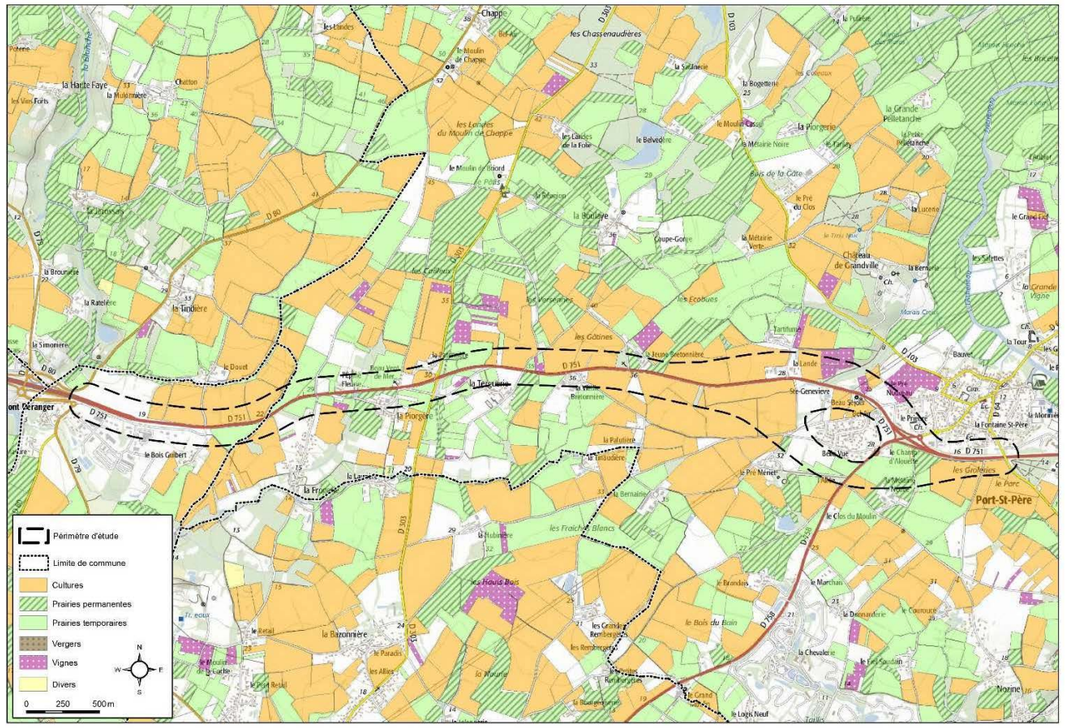
L'aire d'étude appartient au bassin versant de l'Acheneau.

Risque inondation : le tracé est localisé à l'écart des zones inondables et n'est pas concerné par l'Atlas des Zones Inondables du bassin versant du lac de Grand-Lieu ou du Plan de prévention des risques littoraux (PPRL) Baie de Bourgneuf Nord.

Le risque inondation par débordement de cours d'eau ne constitue pas un enjeu fort dans le cadre du projet.

L'agriculture **Enjeu fort**

L'agriculture est encore bien présente sur les communes du Pays de Retz et plus particulièrement dans l'aire d'étude. L'activité agricole est principalement orientée vers la polyculture et l'élevage. Les principales productions sont le lait, la viande, la volaille et la culture des céréales.



De nombreuses exploitations de polyculture élevage sont concernées dans l'aire d'étude pour des surfaces variables. Elles présentent une taille importante avec une surface moyenne de 184 ha. En comparaison, la moyenne est de 100 ha au niveau de la Région Pays de la Loire et de 104 ha sur le territoire de Pornic Agglo. Cette spécificité est liée, en grande partie, à leur organisation sous forme sociétaire.

La question de la transmission est un des grands enjeux agricoles à court terme.

Il existe des traversées agricoles nord-sud et sud-nord par des axes secondaires ou d'autres routes départementales. Ces traversées sont généralement non sécurisées, hormis à « La Paternière » où l'aménagement d'un giratoire en 2019 a permis de faciliter celles-ci.

La biodiversité **Enjeu fort**

Faune/flore/habitat : les enjeux sur la faune sont multiples et concernent les oiseaux, les amphibiens et les reptiles, les chauves-souris, les insectes. Ils sont liés à la présence d'habitats situés sur la zone d'étude ou à proximité du projet pour des espèces protégées :

- mares pour les amphibiens (5 espèces protégées dont la Grenouille agile et la Rainette verte) ;
- haies buissonnantes, vieux arbres et prairies accolées pour la reproduction et la nidification des espèces (tel que le Chardonneret élégant, le Verdier d'Europe) ;
- haies ou arbres têtards pour un insecte protégé (le Grand capricorne) ;
- des habitats ouverts pour les reptiles comme la Couleuvre helvétique en zone humide, la vipère aspic et le Lézard à deux raies et des murailles ;
- des zones de transit et de chasse avec 12 espèces observées dont cinq menacées (telle que la Noctule commune).

Aire d'étude

Enjeux écologiques

- Faible
- Moyen
- Fort
- Non expertisé

Espèces protégées * et/ou patrimoniales

Reptiles

- * Couleuvre helvétique
- * Lézard des murailles
- * Lézard à deux raies
- * Orvet fragile
- * Vipère aspic

Mammifères

- Lapin de garenne

Oiseaux

- AC Alouette des champs
- BJ * Bruant jaune
- CE * Chardonneret élégant
- CC * Chouette chevêche
- CJ * Cisticole des joncs
- CO Courlis corlieu (migrateur)
- FC * Faucon crécerelle
- GG * Gobemouche gris
- HR * Hirondelle rustique
- LM * Linotte mélodieuse
- OC * Oedicnème criard
- TE Tadorne de Belon (hivernant)
- TP * Tarier pâtre
- TB Tourterelle des bois
- VH Vanneau huppé (hivernant)
- VE * Verdier d'Europe

Amphibiens

- * Crapaud épineux
- * Grenouille agile
- * Grenouille verte
- * Rainette verte
- * Triton palmé

Hétérocères

- Ecaille chinée

Coléoptères

- * Grand Capricorne
- Lucane cerf-volant

Gîte sylvestre à chauves-souris potentiel à proximité

N W E S

0 250 500 m

La biodiversité **Enjeu fort**

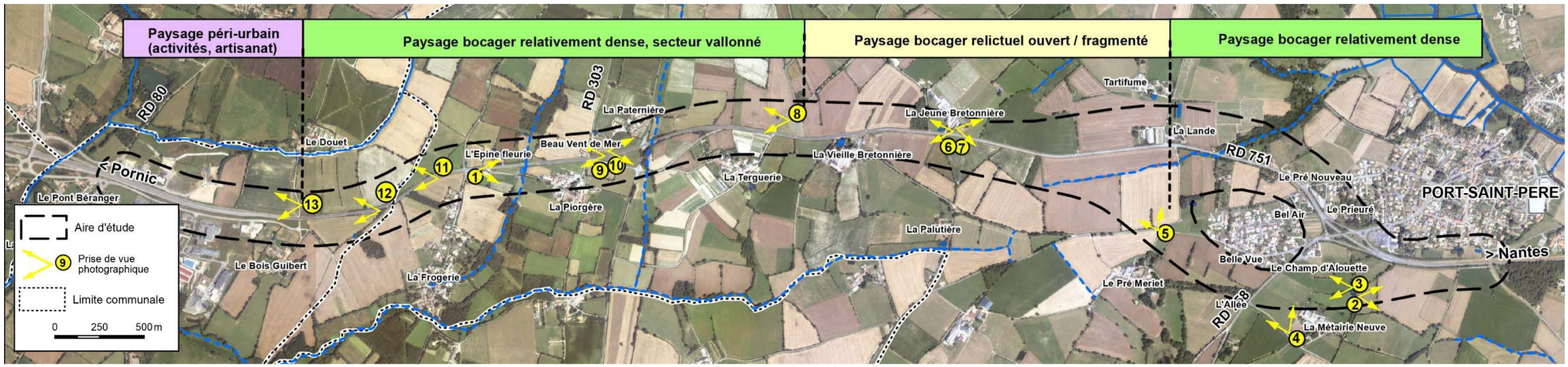
Zone humide : la pré-localisation de la DREAL et du forum des marais couplée à des inventaires de terrain identifie de nombreuses zones humides sous forme de prairie, culture, boisement.

Les inventaires de terrain ont permis de recenser des zones humides aux qualités biologiques et hydrauliques différentes. Sur l'aire d'étude, ces zones humides sont surtout d'intérêt hydraulique (alimentation de la nappe, soutien d'étiage, rétention des eaux pluviales) plutôt que biologique. En effet, elles sont souvent dégradées par les pratiques agricoles (drainage, mise en culture, enrichissement, etc.).

Plus de 60 ha de zones humides ont ainsi été identifiées.

Le paysage Enjeu moyen

L'aire d'étude est caractérisée par un bocage rétro littoral avec un maillage assez lâche, excepté sur quelques secteurs où il est plus présent, notamment aux abords de « La Tindière » et de « La Terguerie ». Le bocage de l'aire d'étude, bien que résiduel, est identitaire du paysage. C'est plus particulièrement le cas sur les secteurs où il existe un maillage de haies de belle taille assez dense.



Vue 1 sur les abords de la RD 751 à l'approche du carrefour avec la RD 303

Vues 2 et 3 sur le bocage

Vue 4 sur les cultures au maillage bocager lâche au sud de Port-Saint-Père

Vue 6 sur « La Jeune Bretonnière »

Vue 5 Bocage résiduel au hameau du « Pré Mériet »

Vue 11 au niveau du hameau de « La Frogerie »

Vue 12 sur le bocage plus lâche vers « Le Pont Béranger »

Vue 13 sur le tracé actuel à proximité du « Pont Béranger »

Vue 7 sur « La Jeune Bretonnière »

Vue 8 au lieu-dit « La Terguerie »

Vue 9 sur les hameaux de « La Piorgère » et « La Tindière »

Vue 10 sur le carrefour de « La Paternière »

3.4.3. Les variantes d'aménagement

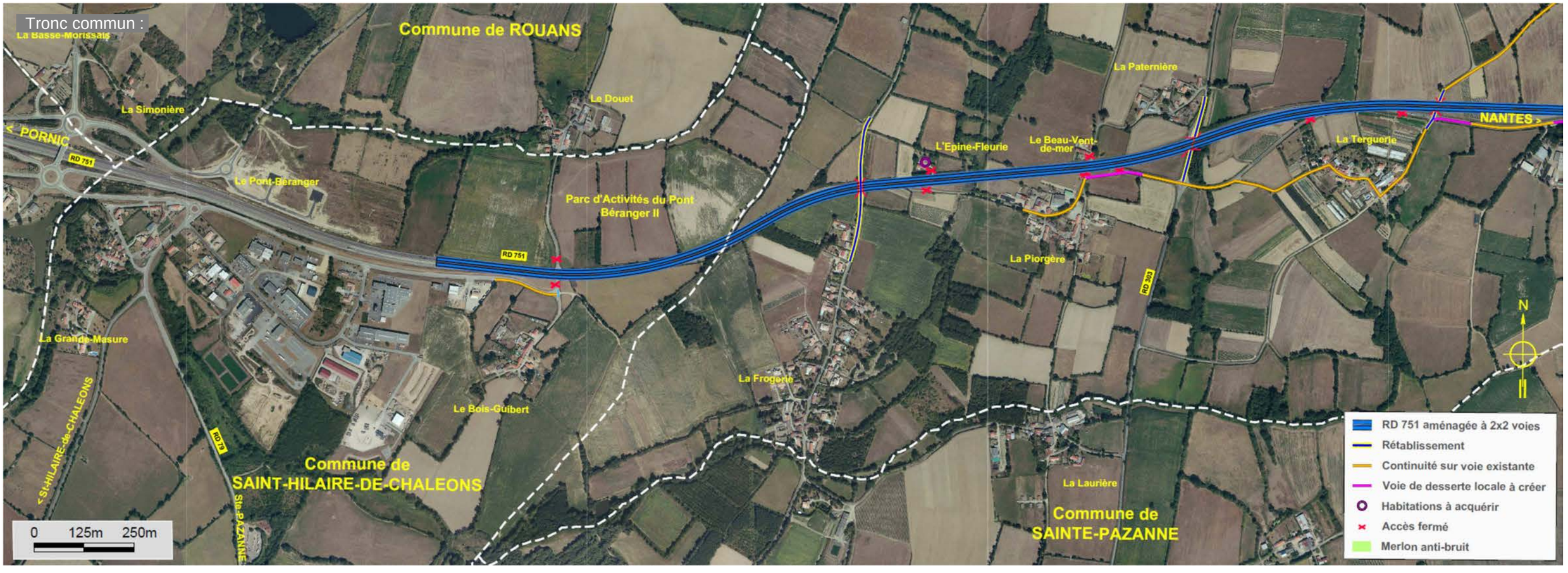
Trois variantes d'aménagement de la liaison ont été définies par le Département et sont soumises à l'avis du public dans le cadre de la présente démarche de concertation préalable. Ces différents tracés présentent un tronc commun entre « Le Pont Béranger » et « La Vieille Bretonnière » sur près de 3 300 m.

- Elles se différencient donc uniquement sur leur section Est, après « La Vieille Bretonnière », qui se développe sur environ 3 000 m ;
- La variante de référence correspond au tracé qui a fait l'objet d'une approbation de principe par l'assemblée départementale fin 2009 ;
- La variante 1 dans le cadre de laquelle la future 2x2 voies est positionnée au plus près de la RD 751 actuelle ;
- La variante 2 qui vise à aménager sur place la RD 751 partout où cela est envisageable.

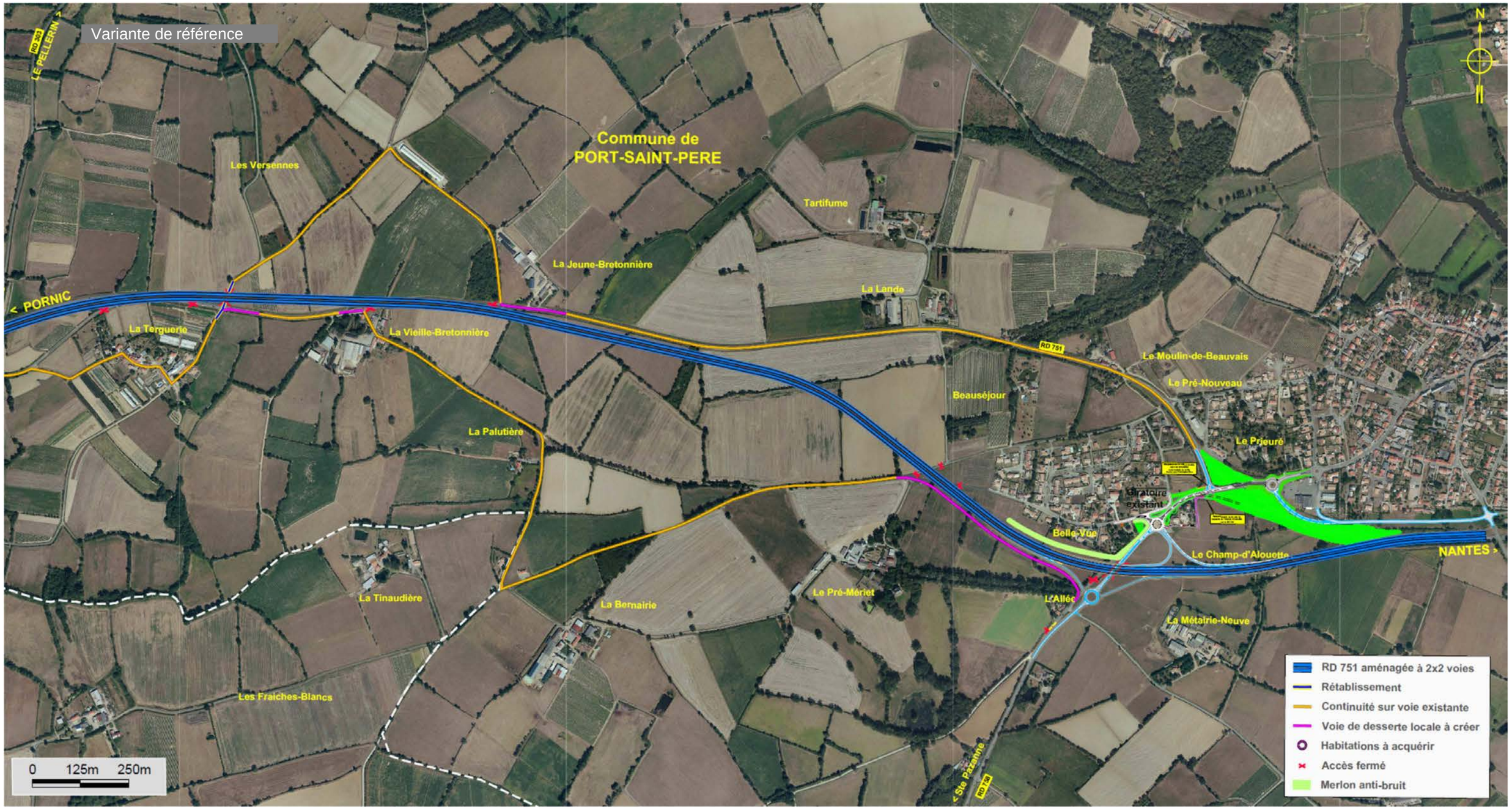
Le tronc commun

Les principes d'aménagement de la section en tronc commun sont présentés sur le plan ci-dessous. La route actuelle est intégrée dans la future 2x2 voies. La seconde chaussée est aménagée au Sud de celle-ci. Cette section comprend trois ouvrages de franchissement de l'axe Nantes-Pornic : deux passages supérieurs à « La Frogerie » et « La Paternière » (RD 303) et un passage inférieur à « La Terguerie ».

Une liaison indépendante de la RD 751 aménagée sera maintenue entre les villages de « La Frogerie », « La Piorgère » et « La Terguerie ». Pour ce faire, il est nécessaire de créer des voies de desserte locales sur 420 m environ.



Variante de référence



Le tracé :

Après le tronc commun, cette variante comporte une section en tracé neuf d'environ 3 000 m entre « La Vieille Bretonnière » et la route de Saint-Mars-de-Coutais (RD 64). Celle-ci permet de contourner par le Sud le lotissement de « Belle Vue » et de « Bel Air » avant de rejoindre les emprises actuelles de la déviation de Port-Saint-Père de la RD 64. Le tronçon de RD 751 ainsi dévié sera quant à lui conservé de manière à prendre en charge les dessertes locales vers les villages situés en bordure d'itinéraire.

Sur la section ouest, entre « La Vieille Bretonnière » et « Le Pont Béranger », l'aménagement s'inscrit au plus près de la route actuelle.

Le secteur en fort déblai de l'actuel échangeur de Port-Saint-Père serait réaménagé et réhabilité pour d'autres usages (restitution à l'agriculture, espace naturel, …).

Le rétablissement des communications locales :

La solution intègre la réalisation de voies de désenclavement pour maintenir un accès sécurisé, simple et rapide aux hameaux situés le long de la RD 751 et permettre les déplacements agricoles. Ces dispositifs comprennent la création d'une voie de 160 m au droit de « La Jeune Bretonnière » ainsi que d'une voie de 550 m parallèle à la 2x2 voies au droit du « Pré Mériet » permettant de raccorder la voie communale du « Piochon » sur la RD 758.

Par contre, les voies communales du « Douet » et de « La Piorgère » ne seront pas rétablies dans le cadre de cette solution.

Les accès privés directs sur la route actuelle seront supprimés dans le cadre des travaux. Les dessertes correspondantes seront rétablies par le biais du réseau de voies communales existant complété par les dessertes créées dans le cadre des travaux.

Par ailleurs, il pourrait être envisagé d'acquérir, en accord avec la commune de Port-Saint-Père et les propriétaires, certaines habitations isolées qui auraient à subir des nuisances importantes du fait des travaux. C'est en particulier le cas de « L'Epine fleurie » qui est localisée en bordure de la future 2x2 voies et qui est de ce fait susceptible d'être exposée à d'importantes nuisances générées par le trafic.

L'aménagement comprend la réalisation d'un échangeur complet avec la RD 758. Il permettra d'assurer la desserte de Port-Saint-Père et de Sainte-Pazanne par la RD 758. Le giratoire du « Champ d'Alouette », qui a été réalisé de manière anticipée, sera intégré dans ce dispositif.

La liaison entre Port-Saint-Père – Sainte-Pazanne par la RD 751 et la RD 303 (route de Sainte-Pazanne au Pellerin) ne sera plus possible dans le cadre de cette solution. Les dessertes vers le bourg de Sainte-Pazanne et la zone d'activités des « Berthaudières » seront assurées par la RD 758 depuis Port-Saint-Père ou la RD 79 depuis « Le Pont Béranger ».

Les ouvrages de franchissement de la future 2x2 voies :

Le projet comporte 4 ouvrages de rétablissement permettant aux principales voies interceptées de franchir la voie nouvelle :

- rétablissement de la voie communale de « La Frogerie » par un passage supérieur ;
- rétablissement de la RD 303, Le Pellerin – Sainte-Pazanne, par un passage inférieur ;
- rétablissement de la voie communale de « La Terguerie » par un passage inférieur (PI) ;
- rétablissement de la RD 758 à Port-Saint-Père : passage supérieur (PS) de l'échangeur de Port-Saint-Père.

Ces franchissements permettront de maintenir les continuités nord-sud. Ils seront dimensionnés de façon à autoriser la circulation des engins agricoles.

Montant des travaux : l'ensemble des aménagements est estimé à 34 M€ HT.

Variante 1

LE PELLERIN >
RD 303
Les Versennes
Commune de
PORT-SAINT-PERE
Tartifume
La Jeune-Bretonnière
La Lande
< PORNIC
La Terguerie
La Vieille-Bretonnière
RD 751
Le Moulin-de-Beauvais
Le Pré-Nouveau
Beauséjour
La Palutière
Le Prieuré
Giratoire existant
Belle-Vue
Le Champ-d'Alouette
NANTES >
La Tinaudière
La Bernairie
Le Pré-Mériet
L'Allée
La Métairie-Neuve
Les Fraiches-Blancs
< Ste Pazanne
RD 751
0 125m 250m
N

RD 751 aménagée à 2x2 voies
Rétablissement
Continuité sur voie existante
Voie de desserte locale à créer
Habitations à acquérir
Accès fermé
Merlon anti-bruit

Variante n°1

Le tracé :

Après le tronc commun, cette variante vise à aménager une 2x2 voies au plus près de la route existante entre « La Vieille Bretonnière » et la déviation de Port-Saint-Père. Celle-ci sera implantée au sud de la route existante. La voie actuelle est conservée pour les dessertes locales.

La mise en œuvre de cette solution nécessite l'acquisition de plusieurs habitations :

- « L'Epine fleurie » ;
- « Le Moulin de Beauvais » ;
- « La Case aux Renards » (3 unités).

Le rétablissement des communications locales :

L'actuelle RD 751 sera, dans le cadre de cette solution, conservée pour les dessertes locales. Toutefois, la continuité de cette dernière empruntera, dans le bourg de Port-Saint-Père, les rues du « Moulin » et des « Frênes ».

Les voies communales du « Douet » et de « La Piorgère » ne seront pas rétablies.

Les accès privés directs sur la route actuelle seront également supprimés dans le cadre des travaux. Par conséquent, les dessertes correspondantes seront rétablies par le biais du réseau de voies communales existant ou de voies de désenclavement spécifiques à créer. Au sud, le réseau de voies et de chemins communaux existants sera conservé en l'état.

Comme pour la variante de référence, la liaison entre Port-Saint-Père – Sainte Pazanne par la RD 751 et la RD 303 (route de Sainte-Pazanne au Pellerin) ne sera plus possible dans le cadre de cette solution. Les dessertes vers le bourg de Sainte-Pazanne et la zone d'activités des « Berthaudières » seront assurées par la RD 758 depuis Port-Saint-Père ou la RD 79 depuis « Le Pont Béranger ».

Cette solution comprend la réalisation d'un échangeur complet avec la RD 758 dans lequel s'intègre le giratoire du « Champ d'Alouette » qui a été réalisé de manière anticipée. Ce dispositif assurera la desserte de Port-Saint-Père et de Sainte-Pazanne par la RD 758. L'ouvrage existant sera reconstruit (du fait de sa longueur insuffisante) ; le nouvel ouvrage présentera un biais proche de 90 degrés par rapport à l'axe de la 2x2 voies de façon à faciliter sa réalisation.

Une variante d'aménagement de l'échangeur de Port-Saint-Père a également été étudiée. Elle consistera à reconstruire l'ouvrage de la RD 758 à proximité immédiate de l'ouvrage existant et à aménager la bretelle Port-Saint-Père vers Pornic en boucle. Cette alternative serait toutefois plus onéreuse du fait de la géométrie de l'ouvrage (cf. plan ci-contre).

Les ouvrages de franchissement de la future 2x2 voies :

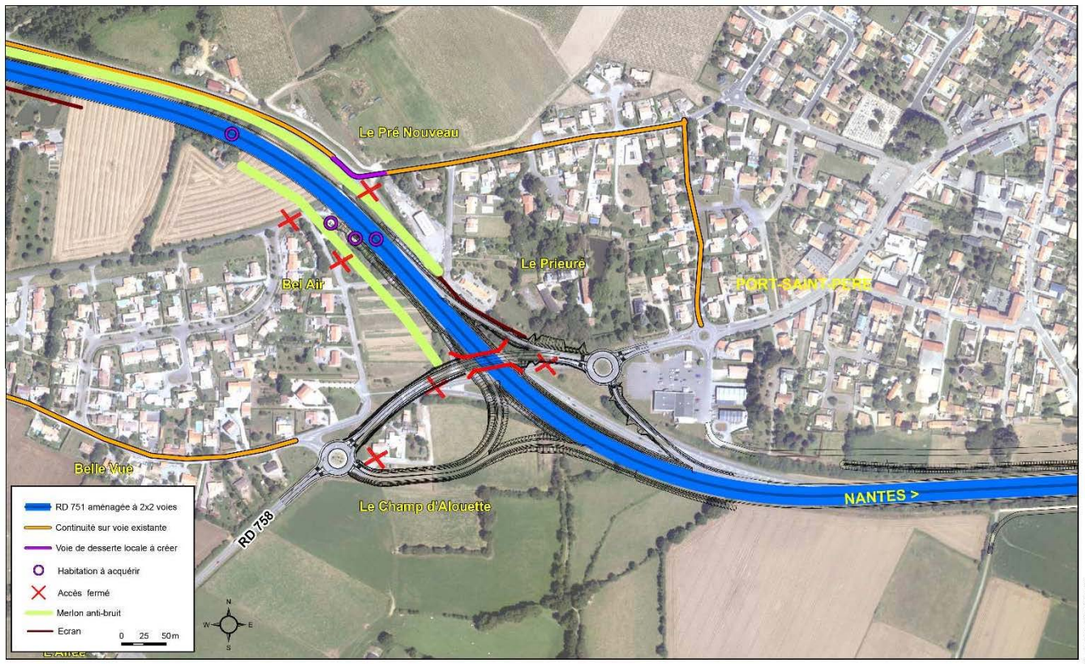
Cette variante comporterait 4 ouvrages de rétablissement permettant aux principales voies interceptées de franchir la voie nouvelle :

- rétablissement de la voie communale de « La Frogerie » par un passage supérieur ;
- rétablissement de la RD 303, Le Pellerin – Sainte-Pazanne, par un passage inférieur ;
- rétablissement de la voie communale de « La Terguerie » par un passage inférieur (PI) ;
- rétablissement de la RD 758 à Port-Saint-Père : passage supérieur (PS) de l'échangeur de Port-Saint-Père.

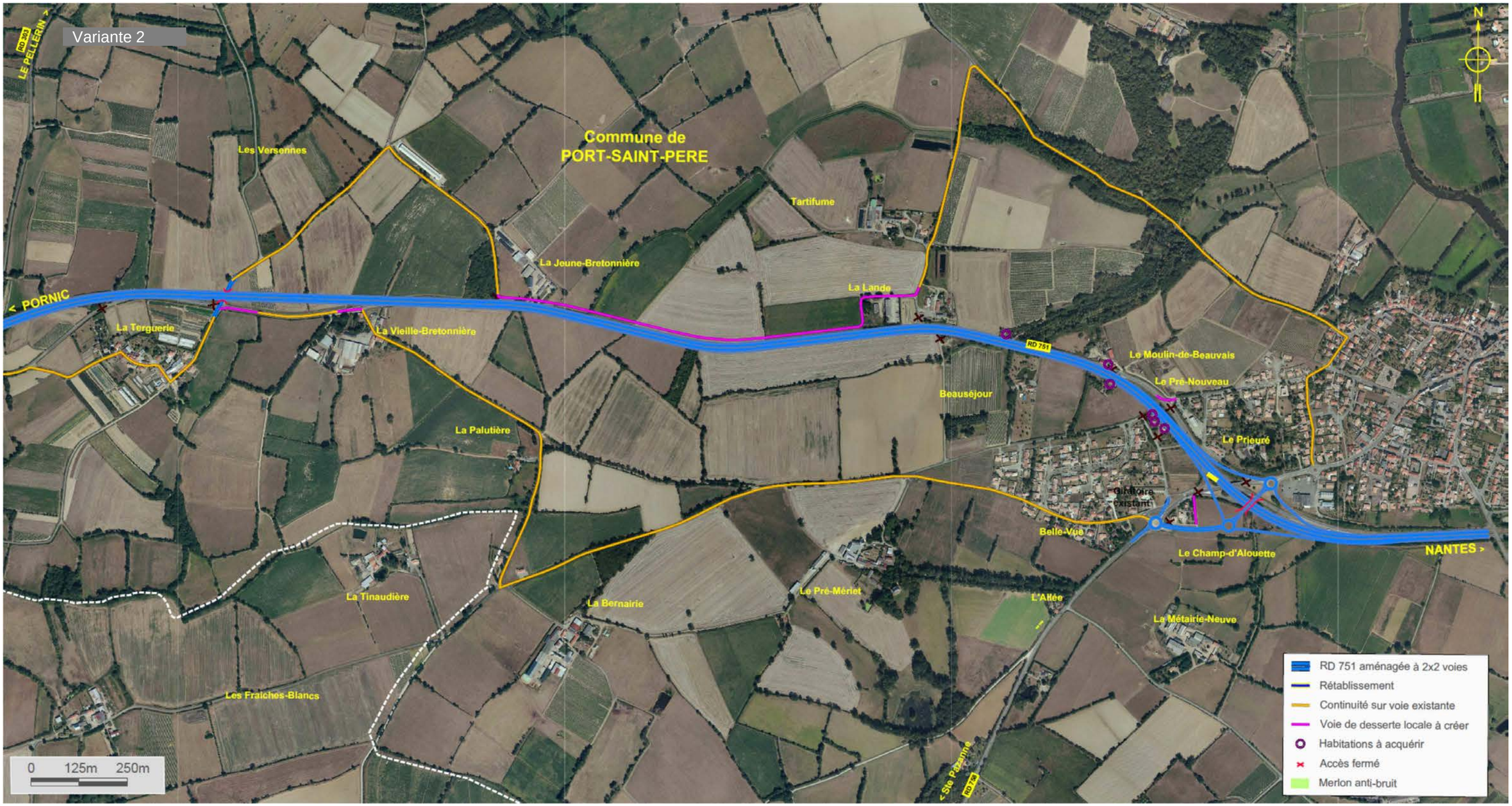
Ces franchissements permettront de maintenir les continuités nord-sud, ils seront dimensionnés de façon à autoriser la circulation des engins agricoles.

Montant des travaux : l'ensemble des aménagements est estimé 32 M€ HT.

Variante d'aménagement de l'échangeur de Port-Saint-Père :



Variante 2


LE PELLERIN
RD 333
N
Commune de
PORT-SAINT-PERE
Les Versennes
Tartifume
La Jeune-Bretonnière
La Lande
< PORNIC
La Terguerie
La Vieille-Bretonnière
RD 751
Le Moulin-de-Beauvais
Le Pré-Nouveau
Beausèjour
La Palutière
Le Prieuré
Giratoire existant
Belle-Vue
Le Champ-d'Alouette
NANTES >
La Tinaudière
La Bernairie
Le Pré-Mériet
L'Allée
La Métairie-Neuve
Les Fraîches-Blancs
< Ste Pazanne
RD 74
0 125m 250m
RD 751 aménagée à 2x2 voies
Rétablissement
Continuité sur voie existante
Voie de desserte locale à créer
Habitations à acquérir
Accès fermé
Merlon anti-bruit

Variante n°2

Le tracé

Après le tronc commun, cette variante vise à doubler sur place la RD 751 existante partout où cela est envisageable. En conséquence, la route existante sera aménagée sur place entre « La Vieille Bretonnière » et « Sainte Geneviève ». Par contre, au droit du lotissement de « Belle Vue » et « Bel Air », le tracé actuel devra être rectifié au plus près des emprises existantes de manière à lui conférer des caractéristiques compatibles avec les objectifs de confort et de sécurité de l'opération. Enfin, à l'Est de la RD 758, l'axe du tracé rejoindra celui de la déviation de Port-Saint-Père.

La chaussée actuelle sera doublée, sur les tronçons en aménagement sur place, au sud de la route existante. Au-delà de « La Vieille Bretonnière » le projet reprendra, comme la variante 1, les caractéristiques de la solution de référence (voir ci-avant).

La mise en œuvre de cette solution nécessite l'acquisition de sept (7) habitations :

- « L'Epine fleurie » ;
- « Beau Séjour » (habitation au nord de la RD 751) ;
- « Sainte Geneviève » ;
- « Le Moulin de Beauvais » ;
- « La Case aux Renards » (3 unités).

Le rétablissement des communications locales

Les dessertes de « La Lande » et de « La Jeune Bretonnière » depuis le bourg de Port-Saint-Père seront assurées dans le cadre de cette solution par l'intermédiaire de la RD 103 (route de Cheix-en-Retz) et des voies communales de « Tartifume » et de « La Boulaye » (elle le serait par l'intermédiaire de l'actuelle RD 751 dans le cadre des deux premières solutions). L'allongement de parcours pour les habitant·e·s de ces lieux-dits sera de 1,1 km

Les voies communales du « Douet » et de « La Piorgère » ne seront pas rétablies dans le cadre de cette solution.

Les accès privés directs sur la route actuelle seront également supprimés. Par conséquent, les dessertes correspondantes seront rétablies par le biais du réseau de voies communales existant ou de voies de désenclavement spécifiques à créer.

La liaison entre Port-Saint-Père – Sainte-Pazanne par la RD 751 et la RD 303 (route de Sainte-Pazanne au Pellerin) ne sera également plus possible dans le cadre de cette solution. Les dessertes vers le bourg de Sainte-Pazanne et la zone d'activités des « Berthaudières » seront assurées par la RD 758 depuis Port-Saint-Père ou la RD 79 depuis « Le Pont Béranger ».

Cette solution comprend la réalisation d'un échangeur complet avec la RD 758 dans lequel s'intègre le giratoire du « Champ d'Alouette » qui a été réalisé de manière anticipée. Ce dispositif assurera la desserte de Port-Saint-Père et de Sainte-Pazanne par la RD 758. L'ouvrage existant sera reconstruit (du fait de sa longueur insuffisante) ; le nouvel ouvrage présentera un biais proche de 90 degrés par rapport à l'axe de la 2x2 voies de façon à faciliter sa réalisation.

Une variante d'aménagement de l'échangeur de Port-Saint-Père a également été étudiée (idem variante 1).

Les ouvrages de franchissement de la future 2x2 voies :

Le variante 2 comporte également 4 ouvrages de rétablissement permettant aux principales voies interceptées de franchir la voie nouvelle :

- rétablissement de la voie communale de « La Frogerie » par un passage supérieur ;
- rétablissement de la RD 303, Le Pellerin – Sainte-Pazanne, par un passage inférieur ;
- rétablissement de la voie communale de « La Terguerie » par un passage inférieur (PI) ;
- rétablissement de la RD 758 à Port-Saint-Père : passage supérieur (PS) de l'échangeur de Port-Saint-Père.

Montant des travaux : l'ensemble des aménagements est estimé 32 M€ HT.

3.4.4. Comparaison multicritères des variantes

Les trois tracés soumis à la concertation ont fait l'objet d'une comparaison au regard des principaux enjeux de l'aménagement (dénommée analyse multicritères). De plus, les 3 variantes ont été comparées à la situation actuelle (variante 0). L'analyse effectuée prend en compte trois catégories de critères :

- Des critères liés à la prise en compte de l'environnement ;
- Des critères liés aux enjeux humains ;
- Des critères liés aux caractéristiques techniques du projet et à son fonctionnement.

Chaque solution est ainsi évaluée sur ces différents critères en fonction des contraintes induites ou des opportunités offertes suivant une échelle de couleurs.

A la lecture de cette analyse multicritères, il apparaît que l'ensemble des variantes est susceptible d'induire des incidences sur l'environnement. Cependant, les deux alternatives correspondant à un aménagement au plus près de la RD 751 existante présentent des impacts potentiels sur les enjeux de préservation des zones humides ainsi que des habitats naturels et des espèces protégées significativement plus modérés que ceux induits par la solution de référence.

Le constat est identique pour les enjeux agricoles.

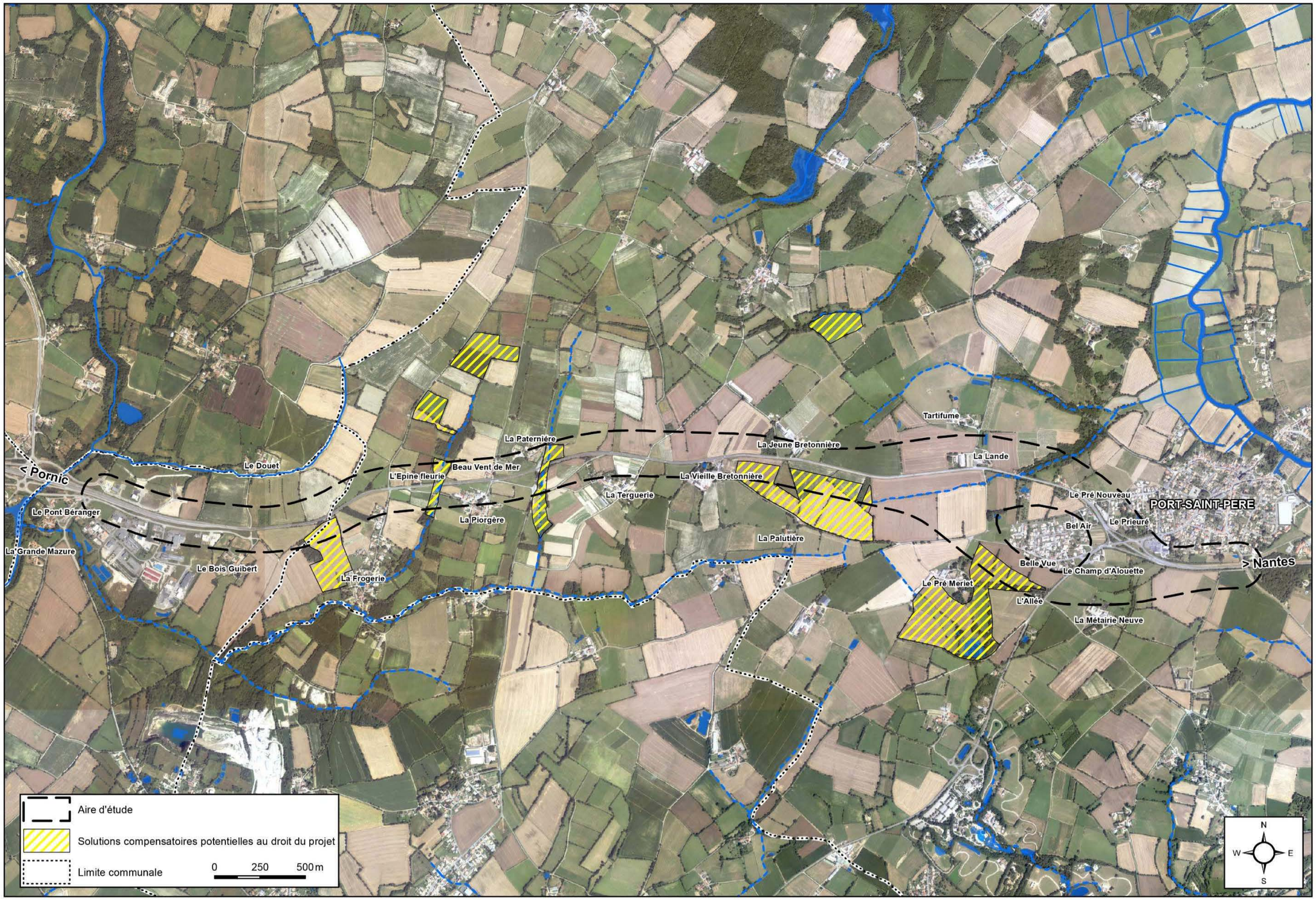
A contrario, la solution historique présente moins d'impacts sur le bâti. De plus, elle apparaît plus favorable vis-à-vis des objectifs fonctionnels assignés au projet, notamment au regard des enjeux de sécurité et de prise en compte de l'ensemble des déplacements. Les variantes 1 et 2 répondent malgré tout de façon satisfaisante à ces derniers.

Concernant les nuisances et le cadre de vie, l'augmentation des trafics routiers va entraîner une dégradation de l'environnement sonore quelle que soit la solution étudiée. Sachant que les tracés sont identiques du « Pont Béranger » jusqu'à « La Jeune Bretonnière », les différences sur les impacts sonores sont concentrées sur les secteurs de « Bellevue », « Bel Air », « Le moulin de Beauvais », « Sainte Geneviève », « Beauséjour » et « La Lande ». Le dénombrement par classe de niveaux sonores diurnes des habitations impactées (supérieur à 60 dB(A) et à 65 dB(A)) montre un niveau d'enjeu globalement équivalent pour les trois solutions.

Contraintes				Opportunités		
- - -	- -	-	0	+	+ +	+ + +

	Critères	Variante 0 (situation actuelle)	Solution de référence	Variante 1	Variante 2
MILIEU NATUREL	Zone humide et milieux aquatiques	Surface impactée 0 ha	Surface impactée 22,5 ha	Surface impactée 11,0 ha	Surface impactée 11,0 ha
	Faune / flore	Aucun impact	Impacts forts sur plusieurs espèces protégées (oiseaux, amphibiens, reptiles, insectes, ...) et leurs habitats	Impacts modérés sur plusieurs espèces protégées (oiseaux, amphibiens, reptiles, insectes, ...) et leurs habitats	Impacts modérés sur plusieurs espèces protégées (oiseaux, amphibiens, reptiles, insectes, ...) et leurs habitats
	Patrimoine naturel	Aucune incidence	Le projet ne traverse pas de grand ensemble naturel protégé ou inventorié (site, Natura 2000, ZNIEFF, ...) mais empiète sur le milieu naturel	Le projet ne traverse pas de grand ensemble naturel protégé ou inventorié (site, Natura 2000, ZNIEFF, ...)	Le projet ne traverse pas de grand ensemble naturel protégé ou inventorié (site, Natura 2000, ZNIEFF, ...)
	Artificialisation des sols	Artificialisation nette 0 ha	Artificialisation nette 33,3 ha	Artificialisation nette 21,4 ha	Artificialisation nette 19,9 ha
URBANISME ET ACTIVITE	Patrimoine historique	Situation vis-à-vis du patrimoine inchangée	Le tracé permet d'éloigner la RD 751 du site inscrit «Châteaux de Granville et de Briord et leurs abords».	Situation inchangée pour le site inscrit « Châteaux de Granville et de Briord ». Le moulin de Bouvet (non protégé) est directement impacté par le projet.	Situation inchangée pour le site inscrit « Châteaux de Granville et de Briord ». Le moulin de Bouvet (non protégé) est directement impacté par le projet.
	Urbanisme	Aucune incidence	Le tracé reprend l'emplacement réservé inscrit au PLU, il est globalement compatible avec ce dernier mais produit un effet de coupure sur les espaces agricoles et naturels.	Le tracé reprend en partie l'emplacement réservé inscrit au PLU, il est globalement compatible avec ce dernier.	Le tracé reprend en partie l'emplacement réservé inscrit au PLU, il est globalement compatible avec ce dernier.
	Bâtis impactés	Dégradation du cadre de vie des habitations situées en bordure de voie actuelle du fait de l'augmentation du trafic	Le tracé est repositionné en retrait des zones d'habitat en bordure de RD 751 actuelle. Démolition d'une habitation.	Démolition de cinq habitations	Démolition de sept habitations
	Nuisances et cadre de vie (à revoir suiv étude de bruit)	Dégradation de l'ambiance sonore avec l'augmentation du trafic (28 habitations exposées à plus de 60 db(A) à terme). L'absence de travaux ne permet pas la mise en place de protections phoniques	Le tracé se rapproche de la zone bâtie de "Bellevue". Exposition de 53 habitations à plus de 60dB(A) et 8 à plus de 65dB(A) nécessitant d'importants linéaires de protection afin de réduire ces nuisances.	Plusieurs villages exposés au bruit (Bel Air, Beausèjour,...). Exposition de 50 habitations à plus de 60dB(A) et 11 à plus de 65dB(A) nécessitant d'importants linéaires de protection afin de réduire celle-ci.	Plusieurs villages exposés au bruit (Bel Air, Beausèjour,...). Exposition de 46 habitations à plus de 60dB(A) et 7 à plus de 65dB(A) nécessitant d'importants linéaires de protection afin de réduire celle-ci.
	Milieu agricole	Les dessertes agricoles sont pénalisées par un trafic croissant	Nb exploitations impactées : 11 Emprises routières sur le parcellaire : 24,3 ha Sécurisation des dessertes	Nb exploitations impactées : 11 Emprises routières sur le parcellaire : 17,3 ha Sécurisation des dessertes	Nb exploitations impactées : 11 Emprises routières sur le parcellaire : 15,6 ha Sécurisation des dessertes
	Développement économique	Les dessertes sont pénalisées par le trafic croissant	Tracé compatible avec les projets de nouvelles zones d'activités. Les dessertes sont facilitées	La zone de Beau Séjour est impactée (emprise et desserte)	La zone de Beau Séjour est impactée (emprise et desserte)
FONCTIONNALITES ET SECURITE	Effet de coupure	L'effet de coupure entre les villages ainsi que le bourg est renforcé	Le tracé permet une liaison directe entre le bourg et le lotissement de Belle Vue et Bel Air	Les effets de coupure sont globalement inchangés	Les effets de coupure sont globalement inchangés
	Desserte locale	Les dessertes locales sont pénalisées par l'augmentation du trafic sur la RD 751	L'actuelle RD 751 déclassée facilite les dessertes des hameaux et villages situés dans le périmètre du projet	La liaison parallèle à la RD 751 facilite les dessertes des hameaux et villages, Toutefois, certains flux devront emprunter des rues dans le bourg.	La liaison parallèle à la RD 751 facilite les dessertes des hameaux et villages. Toutefois, certains flux devront emprunter des rues dans le bourg.
	Sécurité des déplacements	La sécurité des déplacements est susceptible de se dégrader du fait de l'intensification du trafic sur l'axe Nantes - Pornic	La sécurité des déplacements sur la RD 751 ainsi que sur le réseau local est améliorée de manière très significative	La sécurité des déplacements sur la RD 751 ainsi que sur le réseau local est améliorée de manière significative	La sécurité des déplacements sur la RD 751 ainsi que sur le réseau local améliorée de manière significative
	Phasage travaux	Sans objet	L'essentiel des travaux est réalisé hors circulation	Travaux réalisés hors circulation (toutefois, la variante d'échangeur impacterait fortement les conditions de circulation sur les RD 751 et 758)	Travaux réalisés hors circulation (toutefois, la variante d'échangeur impacterait fortement les conditions de circulation sur les RD 751 et 758)
COÛTS	Montant des travaux	–	34 M€ HT	32 M€ HT	32 M€ HT

Les sites potentiels de compensation « zones humides » identifiés :



3.4.5. Prise en compte des impacts sur les zones humides

Les trois tracés envisagés impactent des terrains qui, en raison des caractéristiques de la végétation qu'ils accueillent ou de leurs caractéristiques pédologiques, sont classifiés en tant que zones humides.

Ces situations devront prioritairement faire l'objet de mesures d'évitement et de réduction. Néanmoins, il apparaît d'ores et déjà que des impacts subsisteront. De plus, ils concerneront des superficies importantes, notamment dans le cadre de la solution de référence.

En conséquence, des mesures compensatoires devront être recherchées et mises en œuvre. Ces dernières devront, conformément à la réglementation et au SAGE Estuaire-Loire, faire l'objet d'un taux de restitution de 200 % (1 hectare impacté = 2 hectares restitués).

Ces mesures compensatoires devront être localisées au plus près des zones impactées et donc du tracé retenu. Elles devront porter sur la réhabilitation de terrains correspondant à d'anciennes zones humides qui ont été détériorées du fait des activités humaines. La mise en œuvre de mesures de recréation de zones humides peut également être envisagée, toutefois les mesures de réhabilitation doivent être privilégiées. Les sites retenus feront l'objet de travaux visant à restaurer les fonctionnalités de zones humides qui ont été dégradées par le passé.

La gestion des sites de compensation doit s'inscrire dans un cadre précis, visant à garantir le caractère pérenne des mesures mises en œuvre. Le plus souvent, celle-ci est confiée à des exploitants agricoles dans le cadre de baux environnementaux précisant les modalités d'exploitation autorisées (maintien du terrain en prairie permanente, interdiction des assolements chimiques, …).

Un recensement des terrains situés sur le périmètre d'étude et pouvant potentiellement accueillir les mesures compensatoires a été établi dans le cadre des études menées par le Département. Il a permis d'identifier un ensemble de parcelles représentant une superficie globale de près de 60 ha (cf. cartes ci-après). Les sites seront retenus par le Département en fonction de différents critères :

- qualités et fonctionnalités des mesures sur les plans hydrogéologique, hydraulique et biologique,
- situation et caractéristiques des parcelles,
- démarche volontaire des exploitants et/ou propriétaires.

La superficie de compensation nécessaire en fonction de la solution retenue serait comprise entre 22 ha et 45 ha environ.

Les terrains sélectionnés pourront être acquis par le Département, le cas échéant dans le cadre d'une procédure d'expropriation, ou faire l'objet d'un conventionnement avec des exploitants volontaires sur la durée de compensation qui sera exigée par les services de l'Etat (en général 25 ans).

Toutefois, il est précisé que le maître d'ouvrage a l'obligation d'apporter la garantie, lors du dépôt des dossiers sollicitant l'autorisation administrative de réaliser les travaux, qu'il dispose bien des terrains devant accueillir les mesures compensatoires qu'il a proposées. En conséquence, la démarche d'acquisition pourra être privilégiée par le Département.

GLOSSAIRE

Taux d'accidents	Nombre d'accidents par an pour 100 millions de kilomètres parcourus. Il caractérise la probabilité pour un·e usager·ère d'avoir un accident sur un site donné : il s'agit d'une mesure de risque individuel.
Densité d'accidents	Nombre d'accidents par an et par kilomètre, c'est-à-dire le risque pour la collectivité d'observer des accidents : il s'agit d'une mesure de risque collectif qui caractérise l'enjeu pour le gestionnaire du site.
L'accident corporel	Tout accident impliquant au moins un véhicule routier en mouvement, survenant sur une voie ouverte à la circulation publique, et dans lequel au moins une personne est blessée ou tuée. Sont exclus les actes volontaires (homicides volontaires, suicides) et les catastrophes naturelles.
Les victimes	Personnes impliquées, décédées ou ayant fait l'objet de soins médicaux.
Les indemnes	Personnes impliquées dans l'accident, non victimes.
Les tués	Victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours suivant l'accident. Cette notion a été uniformisée en Europe depuis le 1er janvier 2005.
Les blessés hospitalisés (BH)	Victimes admises comme patients à l'hôpital pour plus de 24 heures.
Les blessés légers (BL)	Victimes ayant fait l'objet de soins médicaux, non hospitalisées ou admises comme patients à l'hôpital pendant moins de 24 heures.