ROUTE NANTES - PORNIC

RD 751

CONCERTATION PUBLIQUE

DU 21 SEPT.
AU 4 NOV.
2020

Dossier de concertation

PARTIE 2 : ENJEUX

UNE INITIATIVE **DU DÉPARTEMENT**

Loire Atlantique

3. Caractéristiques et principaux enjeux du projet

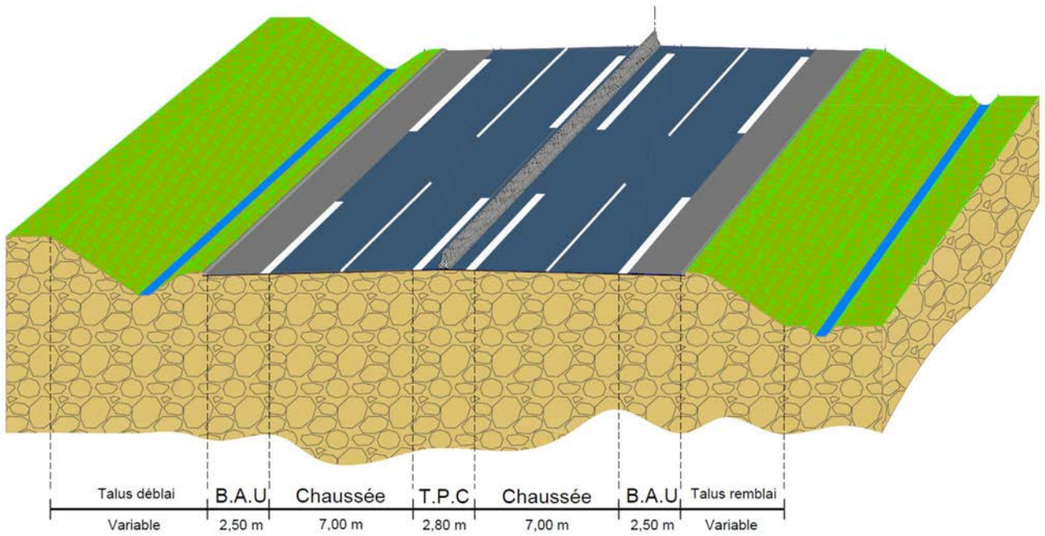
3.1. Les grands principes d'aménagement de l'axe Nantes-Pornic

Le projet d'aménagement porté par le Département de Loire-Atlantique consiste à réaliser la mise à 2x2 voies des sections de la route départementale n°751 actuellement à 2 voies.

Celui-ci concernerait 26,7 km sur les près de 40 km que développe l'itinéraire Nantes-Pornic et porterait sur les quatre sections suivantes (cf. carte ci-contre) :

- liaison Port-Saint-Père – « Le Pont Béranger »,
- liaison « Le Pont Béranger » - Chaumes-en-Retz,
- déviation de Chaumes-en-Retz,
- liaison Pornic - Chaumes-en-Retz.

Le profil en travers de la voie sur ces sections comprendrait deux chaussées de 7 mètres de largeur chacune, séparées par un terre-plein central de 2,80 m de largeur minimale et bordées de bandes d'arrêt d'urgence de 2,50 m de large.



T.P.C : terre plein central / B.A.U : Bande d'arrêt d'urgence

Les principaux carrefours existants sur la route actuelle seront regroupés et réaménagés en échangeurs dénivelés (un ouvrage d'art permettra dans ce cadre à la voie secondaire de franchir la route départementale 751 et des bretelles de sortie et d'insertion permettront d'assurer les échanges entre les deux voies). Les carrefours d'importance secondaire seront quant à eux fermés. Toutefois, la voie concernée pourra être rétablie par un franchissement dénivelé de la route départementale 751 lorsque celle-ci présente un caractère structurant et supporte un trafic significatif.

De plus, la totalité des accès privés directs à la route actuelle seront fermés dans le cadre des travaux. La desserte des villages et écarts qui bénéficient aujourd'hui d'un accès direct sur l'axe Nantes-Pornic sera assurée par le biais de voies de desserte locale existantes ou à créer dans le cadre des travaux.

Par ailleurs, les parcelles ou îlots parcellaires qui se retrouveraient en situation d'enclavement du fait de l'aménagement devront faire l'objet de mesures de désenclavement qui pourront nécessiter la réalisation de chemins spécifiques (de largeur limitée en général).

La mise à 2x2 voies de l'axe donnera lieu à la mise en place d'aires de covoiturage. Ces dernières, qui viendront compléter les dispositifs existants, ont vocation à inciter et faciliter la pratique du covoiturage qui s'inscrit pleinement dans les orientations du Département en faveur des mobilités durables. Leur implantation sera fixée après étude spécifique, le plus souvent au plus près des points d'échange qui seront aménagés le long de l'itinéraire.

La prise en compte des modes de déplacement alternatifs (vélo, …) sera pleinement intégrée aux réflexions qui viseront à définir les caractéristiques des différentes sections qui restent à aménager. L'emprunt de la route départementale 751 aménagée par ces usager·ère·s n'étant pas envisageable, des itinéraires spécifiques, parallèles à la future 2x2 voies, seront mis en place. Ces dernier·ère·s pourront soit emprunter des voies dédiées (pistes cyclables en site propre) aménagées, soit des voies locales faiblement circulées dans le cadre du projet. En tout état de cause, ces aménagements devront permettre à ces usager·ères·s de se déplacer en toute sécurité et s'inscrire, si nécessaire, en complément du réseau cyclable départemental déjà déployé ou en projet sur le territoire du Pays de Retz.

3.2. Perspectives d'évolution des trafics et des conditions de circulation

L'étude prospective d'évolution des flux de circulation sur l'axe Nantes–Pornic du CEREMA (cf. § 2.5.2) a également permis d'évaluer l'évolution du trafic en fonction du niveau d'aménagement de l'itinéraire à un horizon de moyen terme (2027) et un horizon de long terme (2047). Deux situations d'aménagement ont ainsi été évaluées pour les deux échéances prises en compte :

- Liaison Port-Saint-Père – « Le Pont-Béranger » et déviation de Chaumes-en-Retz aménagées à 2x2 voies. Les tronçons entre « Le Pont Béranger » et Chaumes-en-Retz ainsi qu'entre Chaumes-en-Retz et la Route bleue à Pornic restent à 2x2 voies ;
- L'ensemble de la RD 751 entre Port-Saint-Père et Pornic est aménagée à 2x2 voies.

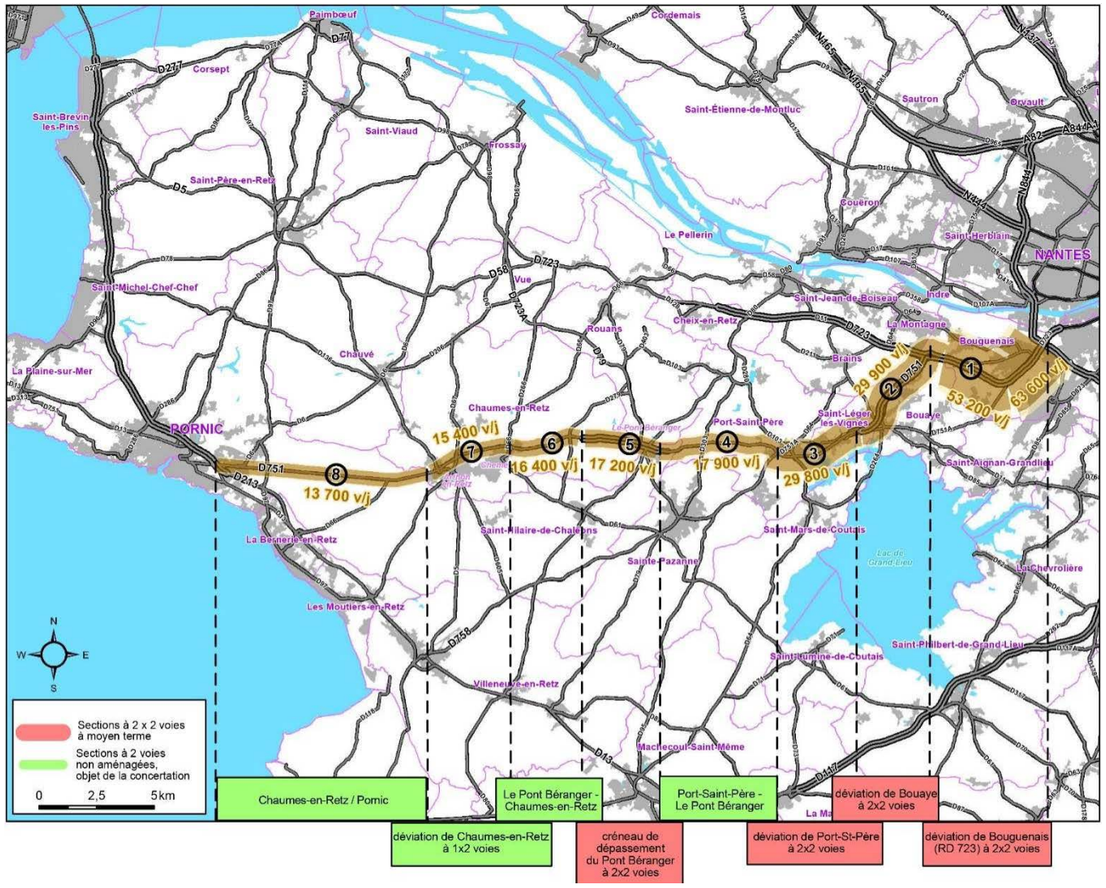
Le tableau ci-dessous et les cartographies ci-contre et ci-après présentent les résultats de ces simulations.

Situation à moyen terme (cf. carte ci-contre) :

A cet horizon, la liaison entre Port-Saint-Père et « Le Pont Béranger » et la déviation de Chaumes-en-Retz sont susceptibles d'être aménagées à 2x2 voies. Dans cette configuration, l'étude du CEREMA montre que la RD 751 enregistrerait une augmentation moyenne de son trafic d'environ + 4 000 véh/j par rapport aux valeurs relevées en 2018 sur les différents tronçons de l'itinéraire. La déviation de Port-Saint-Père enregistrerait la plus forte hausse (+ 5 125 véh/j) et la liaison « Le Port » - Pornic la plus faible (+ 700 véh/j).

Toutefois, les trafics induits spécifiquement par la mise à 2x2 voies de ces deux tronçons sont plus limités. Ils sont évalués à environ + 2 000 véh/j en moyenne sur la RD 751.

A cet horizon de moyen terme, la mise à 2x2 voies de ces deux sections apparaît bien adaptée aux trafics relevés sur ces dernières. Cependant, la section « Le Pont Béranger » - Chaumes-en-Retz, avec un trafic de plus de 17 000 véh/j, serait proche du seuil de saturation d'une route bidirectionnelle et pourrait constituer un goulet d'étranglement qui concentrerait les situations de congestion.



Axe Nantes - Pornic : Evolution des trafics dans le cadre de la mise à 2x2 voies de la RD 751 Trafics Moyen Journaliers Annuels [TMJA]		Déviation de Bouguenais Section Est (RD 923)	Déviation de Bouguenais Section Ouest (RD 923)	Déviation de Bouaye	RD 751 Déviation de Port-Saint-Père	Liaison Port-Saint-Père - Pont-Béranger	Liaison Pont-Béranger - Chaumes-en-Retz	Déviation de Chaumes-en-Retz	Liaison Chaumes-en-Retz - Le Port (RD 66)	Le Port (RD 66) - Pornic
RD 751 non aménagée Situation actuelle *(2018-rappel)*	Tous trafics	61 040 véh/J	-	25 610 véh/J	24 675 véh/J	12 800 véh/J	12 900 véh/J	13 220 véh/J	-	13 000 véh/J
	Dont Poids lourds	3 050 PL/J	-	1 560 PL/J	1 510 PL/J	910 PL/J	890 PL/J	890 PL/J	-	620 PL/J
Liaison Port-Saint-Père - Pont-Béranger et déviation de Chaumes aménagées à 2x2 voies Moyen terme *(2027)*	Tous trafics	63 600 véh/J	53 200 véh/J	29 900 véh/J	29 800 véh/J	17 900 véh/J	17 200 véh/J	16 400 véh/J	15 400 véh/J	13 700 véh/J
	Dont Poids lourds	3 450 PL/J	2 750 PL/J	2 100 PL/J	2 050 PL/J	1 550 PL/J	1 450 PL/J	1 400 PL/J	950 PL/J	850 PL/J
	Evolution 2027/2018	4,2%	-	16,8%	20,8%	39,8%	33,3%	24,1%	-	5,4%
Liaison Port-Saint-Père - Pont-Béranger et déviation de Chaumes aménagées à 2x2 voies Long terme *(2047)*	Tous trafics	74 100 véh/J	62 200 véh/J	37 200 véh/J	37 600 véh/J	23 000 véh/J	23 000 véh/J	22 700 véh/J	22 300 véh/J	20 100 véh/J
	Dont Poids lourds	4 600 PL/J	3 650 PL/J	2 800 PL/J	2 800 PL/J	2 100 PL/J	2 000 PL/J	1 850 PL/J	1 300 PL/J	1 200 PL/J
	Evolution 2047/2018	21,4%	-	45,3%	52,4%	79,7%	78,3%	71,7%	-	54,6%
RD 751 aménagée à 2x2 voies dans son ensemble Moyen terme *(2027)*	Tous trafics	64 000 véh/J	53 800 véh/J	30 500 véh/J	30 500 véh/J	18 700 véh/J	18 200 véh/J	17 600 véh/J	17 000 véh/J	15 300 véh/J
	Dont Poids lourds	3 450 PL/J	2 750 PL/J	2 100 PL/J	2 050 PL/J	1 550 PL/J	1 550 PL/J	1 500 PL/J	1 100 PL/J	1 000 PL/J
	Evolution 2027/2018	4,8%	-	19,1%	23,6%	46,1%	41,1%	33,1%	-	17,7%
RD 751 aménagée à 2x2 voies dans son ensemble Long terme *(2047)*	Tous trafics	74 700 véh/J	63 200 véh/J	38 200 véh/J	38 700 véh/J	24 200 véh/J	25 000 véh/J	24 500 véh/J	24 600 véh/J	22 300 véh/J
	Dont Poids lourds	4 600 PL/J	3 700 PL/J	2 800 PL/J	2 850 PL/J	2 150 PL/J	2 150 PL/J	2 050 PL/J	1 500 PL/J	1 350 PL/J
	Evolution 2047/2018	22,4%	-	49,2%	56,8%	89,1%	93,8%	85,3%	-	71,5%

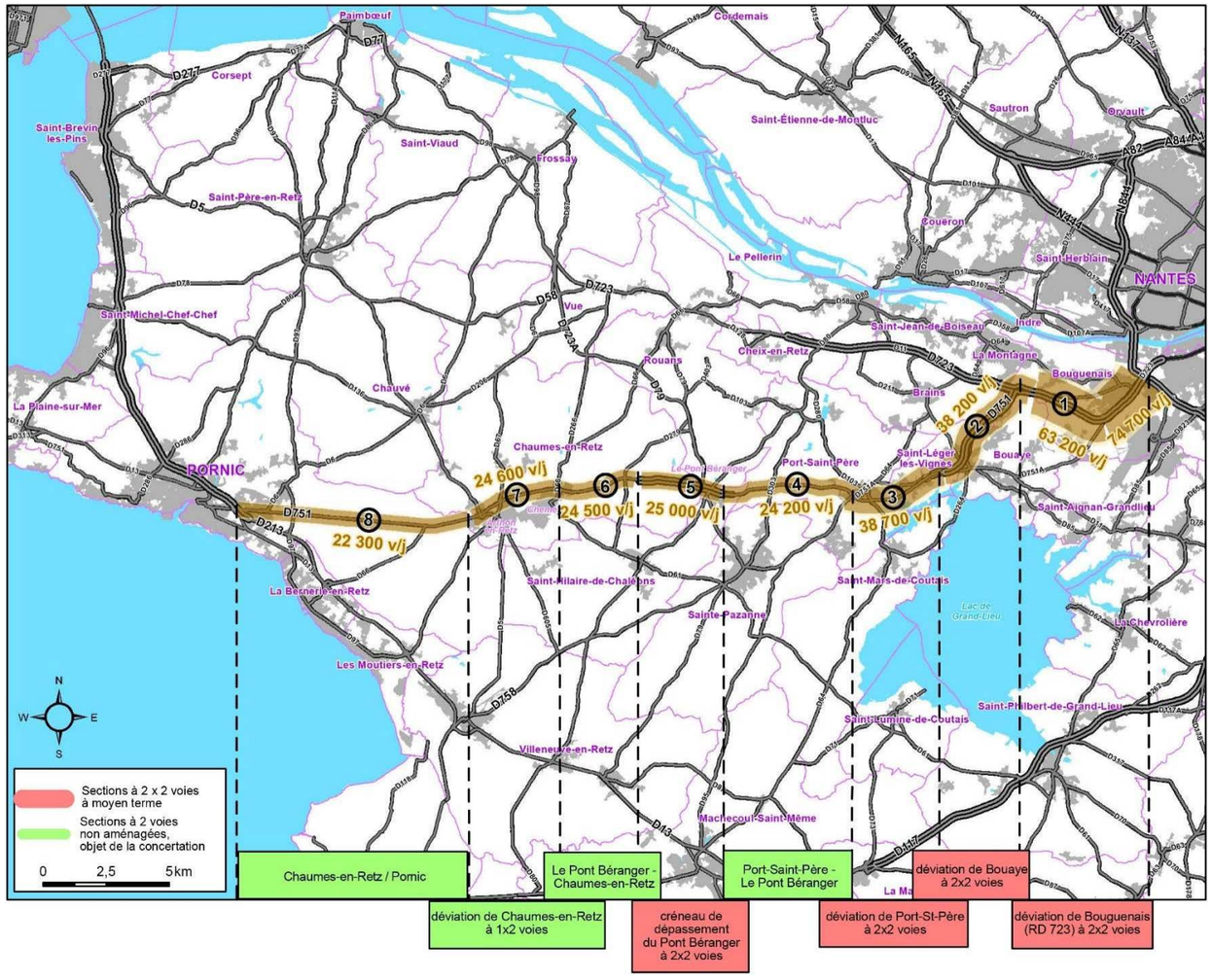
Situation à long terme (cf. carte ci-dessous) :

A cet horizon, l'ensemble de la RD 751 entre l'agglomération nantaise et la Route bleue à Pornic est susceptible d'être aménagé à 2x2 voies. Dans cette configuration, l'étude du CEREMA montre que la RD 751 enregistrerait une augmentation moyenne de son trafic d'environ + 12 000 véh/j par rapport aux valeurs actuelles. La déviation de Port-Saint-Père enregistrerait la plus forte hausse (+ 14 000 véh/j) et la liaison « Le Port » - Pornic la plus limitée (+ 9 300 véh/j).

Toutefois, les trafics induits spécifiquement par la mise à 2x2 voies de l'itinéraire sont plus limités. Ils sont d'environ + 3 600 véh/j en moyenne sur la RD 751. Ils sont plus limités sur la RD 723 à Bouguenais (+ 1 600 véh/j au maximum).

Selon les études prospectives menées, l'aménagement à 2x2 voies de la RD 751 dans son ensemble apparaît justifié au vu du trafic susceptible d'être relevé sur les différents tronçons de l'itinéraire à cet horizon.

La déviation de Bouguenais supporterait à long terme près de 75 000 véh/j. L'aménagement de voies affectées dédiées aux transports collectifs et au covoiturage, dont l'étude est actuellement en cours indépendamment du projet de mise à 2x2 voies de la RD 751, devrait permettre d'accroitre la capacité globale de ce tronçon actuellement à 2x2 voies.



3.3. Enjeux et mesures d'intégration du projet

3.3.1. Enjeux environnementaux et humains du projet

Les grands enjeux environnementaux et humains à considérer dans l'étude de mise à 2x2 voies de l'axe Nantes-Pornic sont présentés ci-après de façon synthétique.

En effet, les différentes sections non aménagées font chacune l'objet d'études spécifiques, avec des niveaux d'avancement propres.

De plus, certaines investigations en matière de connaissance des milieux naturels, engagées fin 2019, doivent se poursuivre dans les prochains mois (ces dernières concernent plus particulièrement les sections Chaumes-en-Retz - « Le Pont Béranger » et Pornic - Chaumes-en-Retz).

Les enjeux associés aux différentes thématiques sont hiérarchisés selon les quatre niveaux suivants :

Enjeu nul	**Absence de valeur, de préoccupation ou de sensibilité du territoire.**
Enjeu faible	**Existence d'une sensibilité du territoire et/ou d'une préoccupation telles que la réalisation d'un projet est sans risque de dégradation du milieu ni d'augmentation de la préoccupation.**
Enjeu moyen	**Existence d'une sensibilité du territoire et/ou d'une préoccupation telles que la réalisation d'un projet risque d'entraîner la dégradation partielle du milieu et/ou l'augmentation moyenne de la préoccupation.**
Enjeu fort	**Existence d'une sensibilité du territoire et/ou d'une préoccupation telles que la réalisation d'un projet risque d'entraîner la dégradation totale du milieu et/ou l'augmentation forte de la préoccupation.**

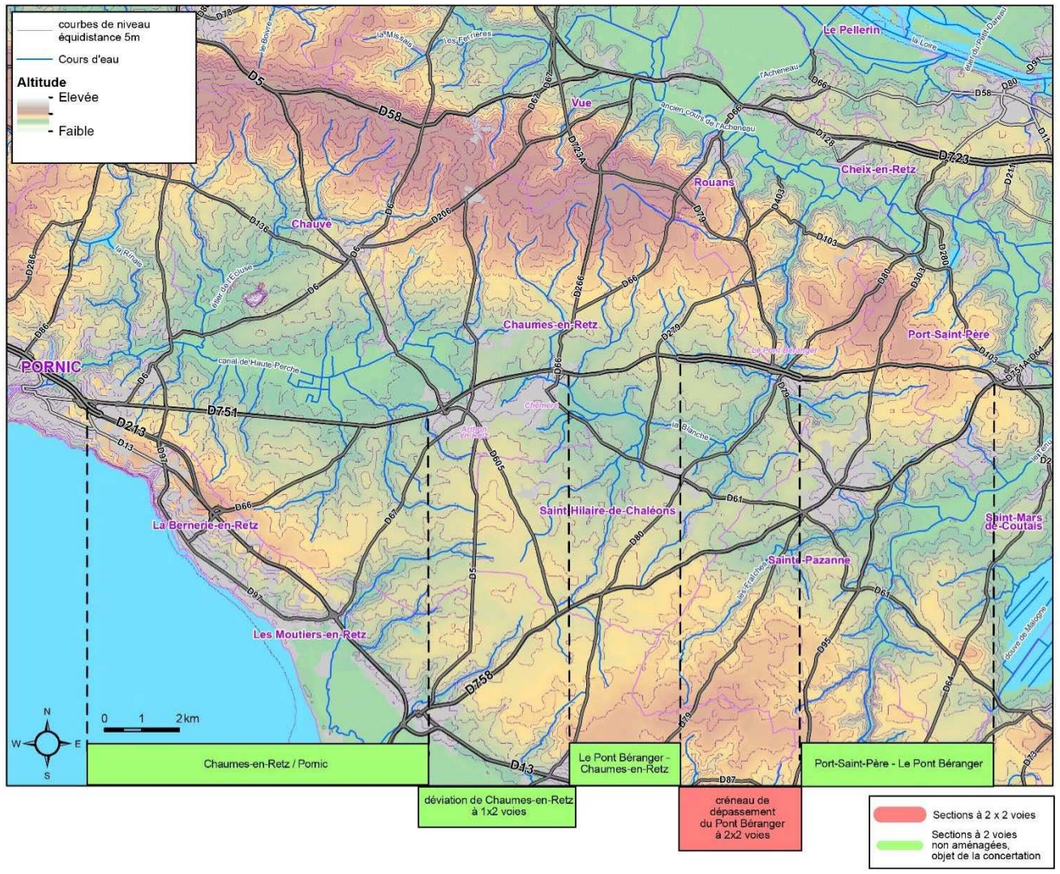
Milieu physique / risques naturels (inondations…) Enjeu moyen

Relief et hydrographie : le relief peu marqué est caractérisé par de vastes plaines et vallées largement ouvertes à l'exception de la vallée de Logne et de ses plateaux.

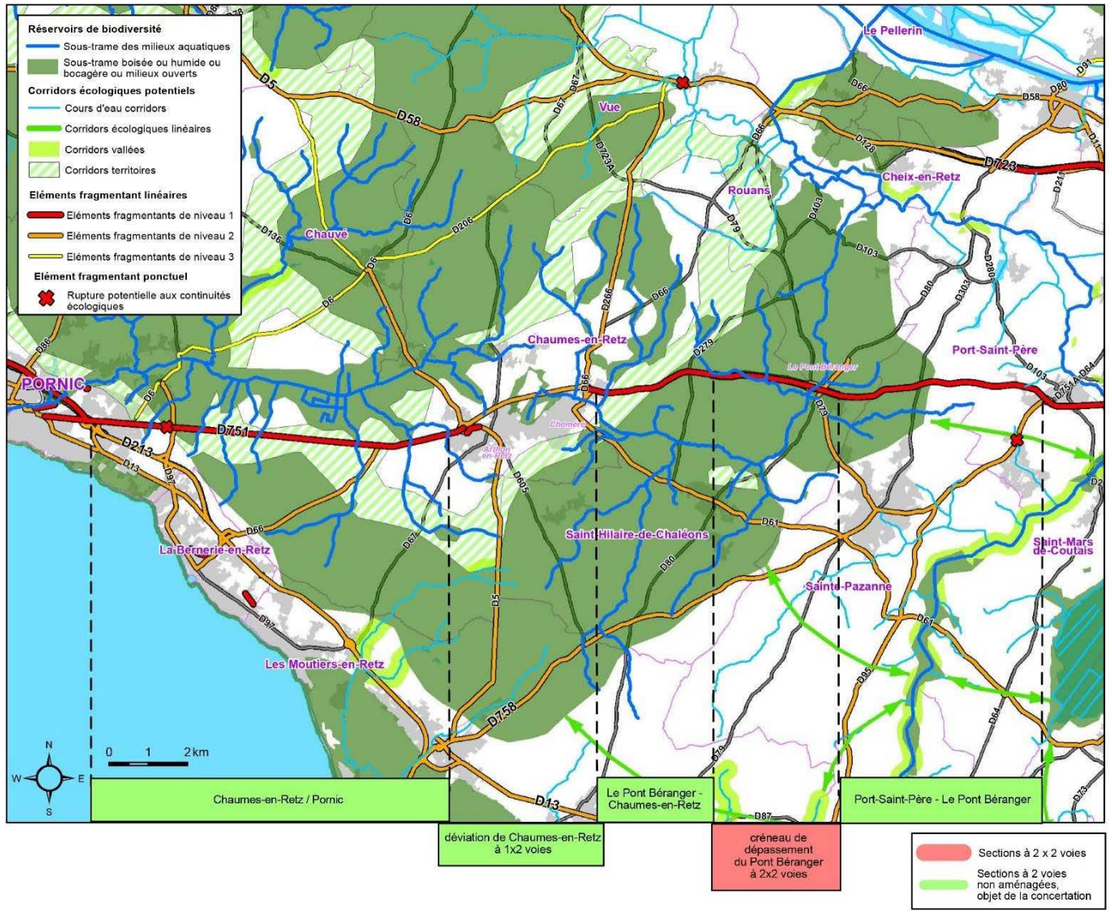
L'axe s'inscrit dans un réseau hydrographique dense de ruisseaux et de canaux :

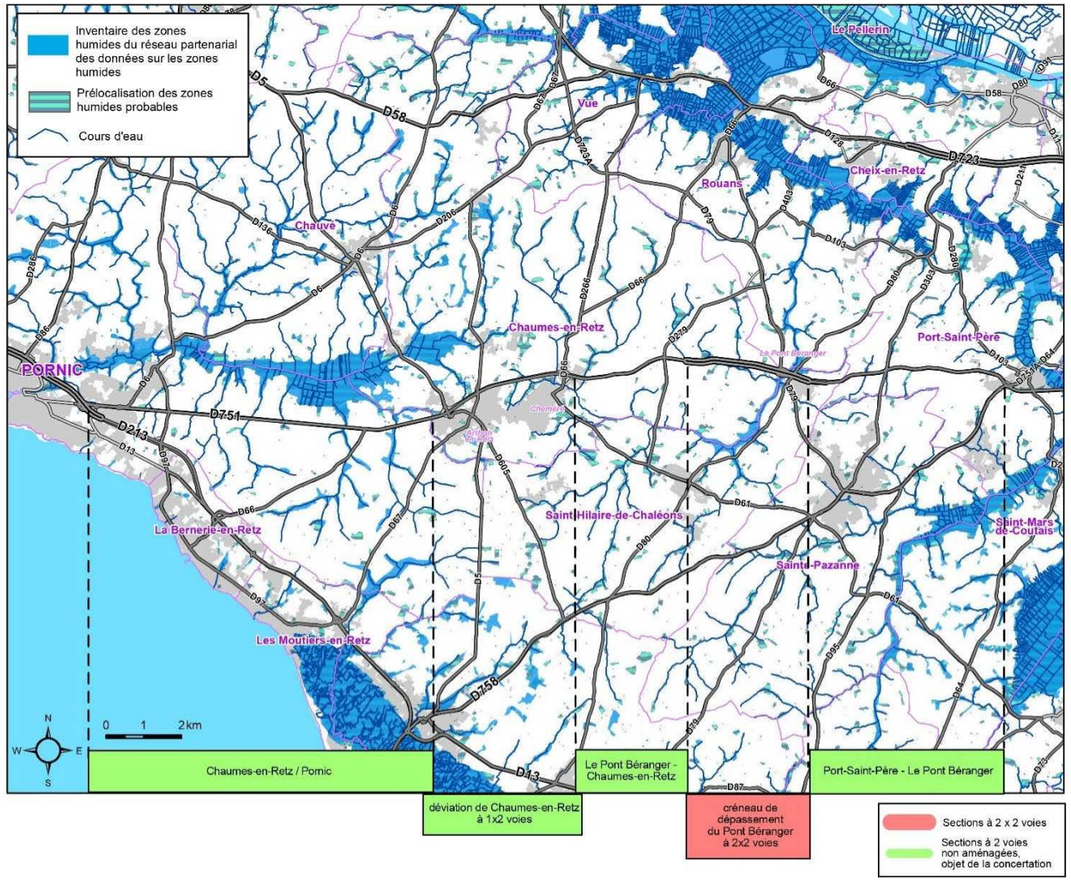
- le canal de Haute Perche et ses canaux secondaires,
- la rivière la Blanche et ses affluents.

Risque inondation : une partie de l'axe (de Pornic à La Bernerie-en-Retz) est située dans la zone du Plan de Prévention des Risques Littoraux de la Baie de Bourgneuf Nord. L'axe en lui-même n'est pas dans une zone de submersion Xynthia.



La biodiversité Enjeu fort





Trame verte : la RD 751 est identifiée dans le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) des Pays de la Loire comme un élément fragmentant linéaire de niveau 1 (coupure principale) et comme rupture potentielle aux continuités écologiques au niveau de « La Bossarzerie » et de « La Chaussée », au sud de la route avant l'entrée de Pornic. Les autres routes départementales qui rejoignent la RD 751 sont classées comme élément fragmentant linéaire de niveau 2 (coupure secondaire).

Dans l'aire d'étude ont été identifiés :

- des réservoirs de biodiversité (milieux aquatiques, milieux ouverts et sous trame bocagère),
- des corridors écologiques potentiels (espaces bocagers favorables au déplacement des espèces).

Zone humide : la pré-localisation de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) des Pays de la Loire et du forum des marais identifie de vastes zones humides liées au canal de Haute Perche et à la rivière ainsi que des zones humides de tête de bassin.

Les inventaires ponctuels de terrain ont recensé des zones humides présentant des qualités biologiques et hydrauliques différentes.

Les fonctionnalités biologiques et hydrologiques des zones humides peuvent être impactées par la route départementale 751 de manière directe lorsque les secteurs considérés sont localisés sous les emprises de l'aménagement ou de manière indirecte lorsqu'ils sont situés à proximité de ces dernières.

Le paysage Enjeu moyen

Le Pays de Retz, territoire rural qui bénéficie de l'influence océanique, est composé de paysages remarquables reconnus et de paysages banals à valoriser : paysages naturels et urbains de la côte de Jade, paysages de l'estuaire, paysages de marais, paysages du lac de Grand-Lieu, paysages ruraux, paysages urbains.

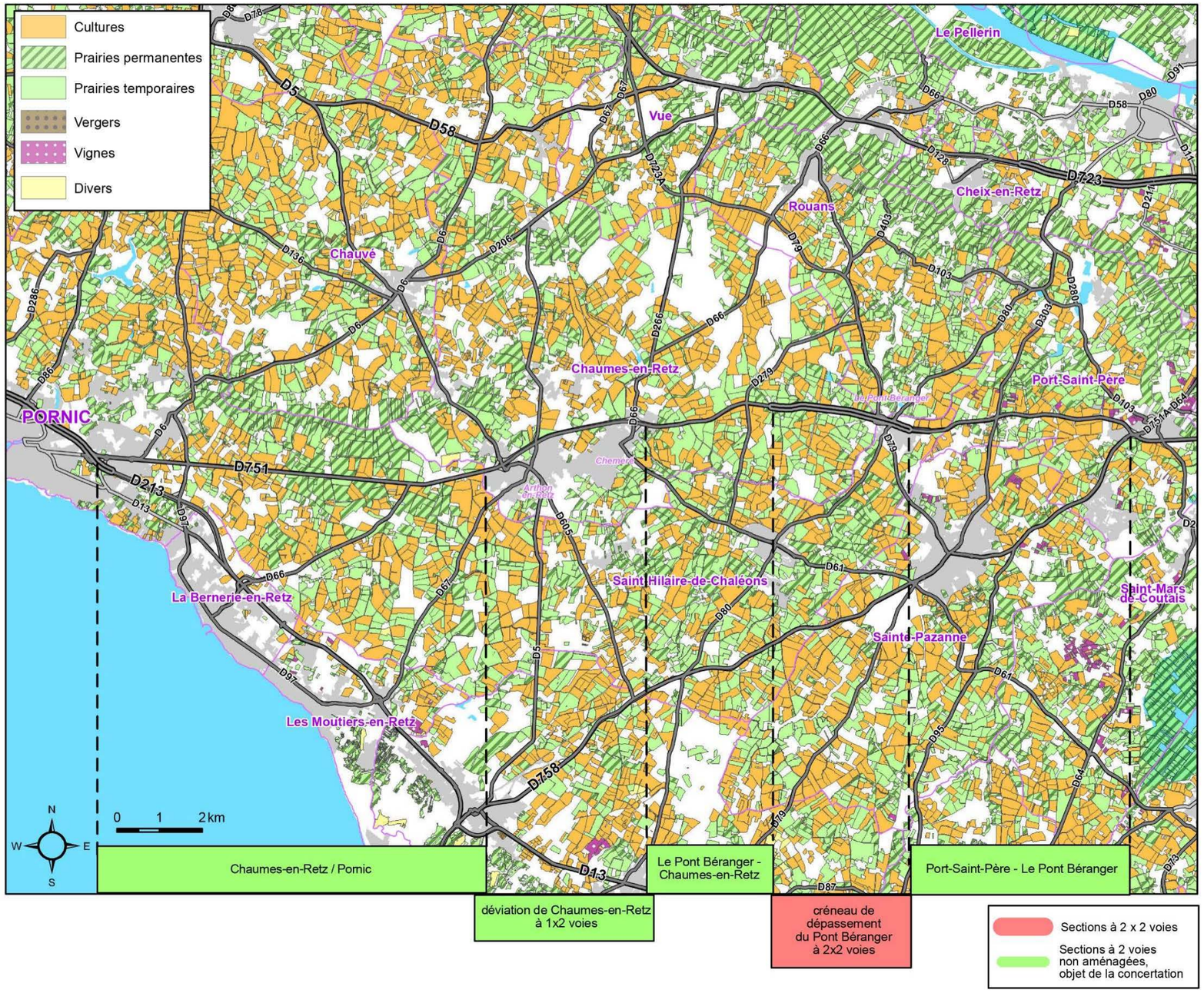
Trois grands ensembles de territoires se distinguent :

- le littoral,
- les zones périurbaines,
- la diagonale verte.

Ces ensembles connaissent des dynamiques particulières de développement côtier, de périurbanisation, de développement endogène. Chacune de ces dynamiques, auparavant très localisée, concerne aujourd'hui, et de façon croissante, les territoires voisins. Le territoire médian, diagonale verte, connaît en même temps l'influence de l'aire urbaine de Nantes, et celle de la proximité du littoral. On peut s'attendre à ce que la pression urbaine continue à se développer de manière sensible sur ce territoire.

Les photographies ci-dessous illustrent quelques paysages perçus autour de l'axe. Le paysage est plat et alterne secteur agricole de grandes parcelles, avec maillage bocager et zones humides.

L'agriculture Enjeu fort



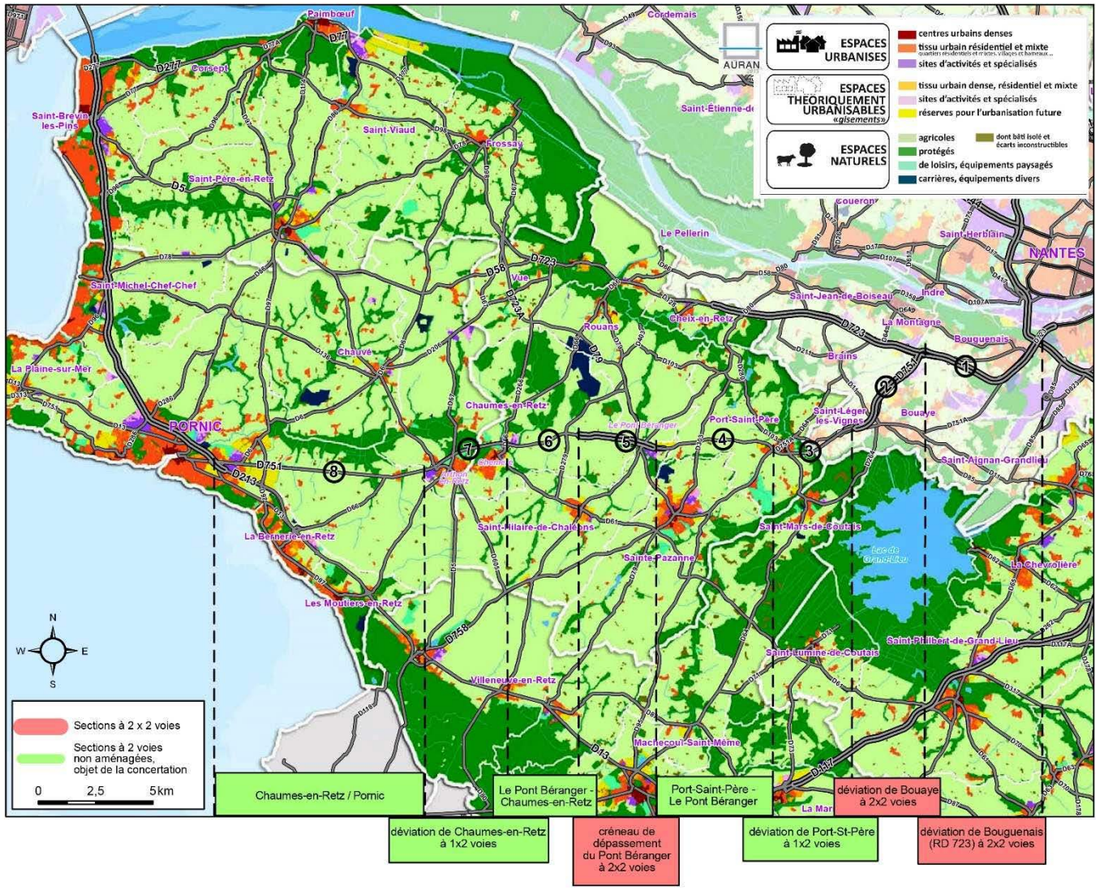
L'agriculture, qui est omniprésente sur le territoire, est caractérisée par son dynamisme malgré une baisse de la SAU (surface agricole utile) relevée entre 2000 et 2010. La frange littorale est soumise à une forte artificialisation des terres avec une agriculture morcelée.

Autour de l'aire d'étude, il est recensé 5 types principaux d'exploitation de la terre : cultures, prairies permanentes, prairies temporaires, vergers, vignes et divers. Ce sont surtout les cultures et les prairies permanentes qui dominent. Les productions de lait et de viande bovine devancent largement l'élevage de volailles et de porcs. Les productions végétales spécialisées (maraîchage, vigne) sont également présentes sur le territoire.

La RD 751 est concernée par de nombreuses traversées agricoles nord-sud et sud-nord empruntant des axes secondaires ou d'autres routes départementales. Ces traversées sont généralement non sécurisées.

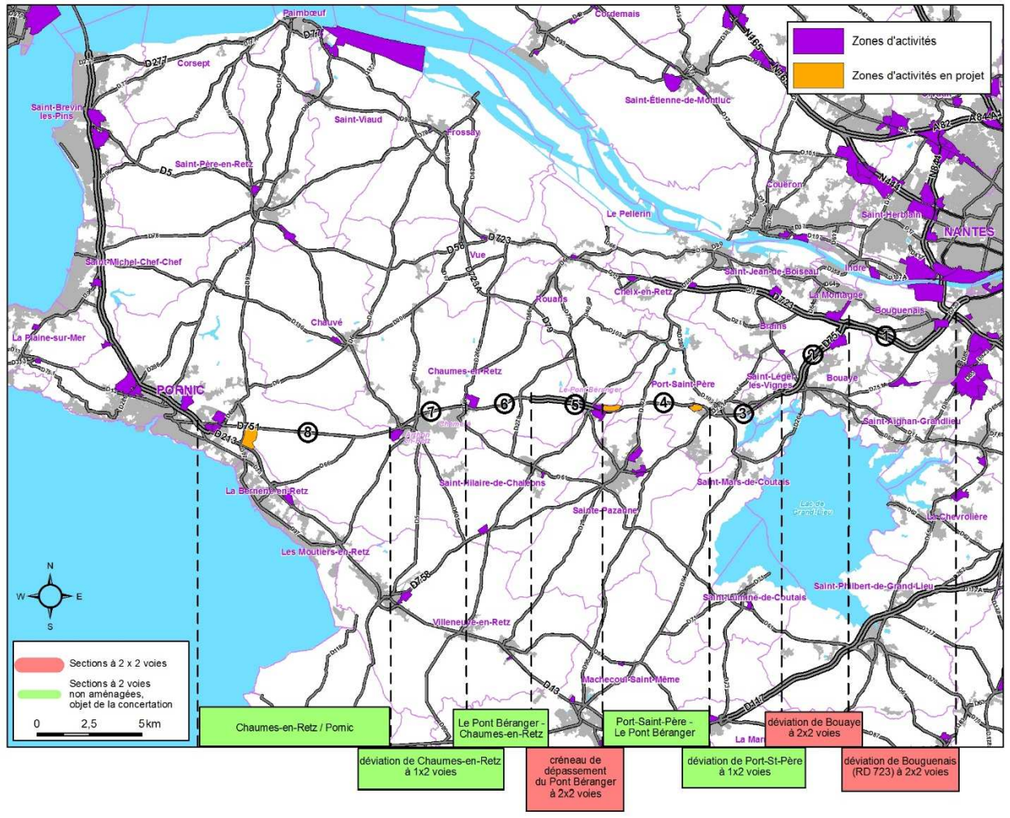
La route actuelle constitue un véritable obstacle au bon fonctionnement des exploitations agricoles situées de part et d'autre de celle-ci compte-tenu des difficultés de circulation auxquels sont confrontés les véhicules agricoles lorsqu'ils doivent emprunter ou traverser la RD 751.

L’occupation des sols et l’évolution urbaine **Enjeu fort**



Le territoire est très majoritairement constitué d’espaces naturels et agricoles dont près de 35 000 ha sont classés en zone naturelle dans les documents d’urbanisme. L’axe traverse des zones urbaines résidentielles et mixtes, des zones d’activités (« Le Pont Béranger ») et des zones urbaines denses telles que Pornic.

L’enjeu sur le territoire est de préserver les espaces naturels et agricoles en limitant l’artificialisation urbaine (celle-ci a diminué d’un peu plus de 1,5 % entre 2009 et 2012) autour de l’axe.



3.3.2. Principes d'intégration du projet dans les milieux humain et naturel

La mise à 2x2 voies de la route départementale 751 donnera lieu, partout où cela sera réglementairement nécessaire, à la mise en place de protections phoniques de manière à contenir les niveaux de bruit auxquels seront exposés les riverains de l'infrastructure à des niveaux raisonnables. Ces dispositifs, qui seront traités en merlons ou en écrans anti-bruit en fonction de la configuration des sites et des emprises disponibles, seront dimensionnés de manière à garantir le respect du seuil d'exposition retenu sur le long terme (date de mise en service + 20 ans). Dans certains cas, il pourra être envisagé d'acquérir les habitations les plus exposées compte-tenu de leur proximité et de la difficulté à assurer une protection efficace dans ces situations. L'ensemble des bâtis situés sous l'emprise des travaux seront également acquis.

Exemple d'écran et merlon acoustique.

La gestion des eaux de la plateforme routière donnera lieu à la mise en place de dispositifs spécifiques de collecte, de rétention et de traitement de ces effluents. En particulier, des bassins « multifonctions » seront aménagés en différents points et en bord d'emprise de la future 2x2 voies aménagée.

Les exploitations agricoles seront impactées par la mise à 2x2 voies de la route départementale 751 du fait des prélèvements d'emprises qu'elles subiront, de l'effet de coupure induit par l'aménagement lorsque le tracé s'inscrit entre le siège et les terres exploitées et des perturbations induites dans le fonctionnement des réseaux d'entraide.

Les commissions départementale et, éventuellement, communales ou intercommunale d'aménagement foncier auront dans tous les cas à se prononcer sur la mise en œuvre d'une procédure d'Aménagement Foncier Agricole et Forestier (AFAF) concomitamment au projet. Toutefois, le Département privilégie quant à lui la mise en œuvre d'échanges de baux agricoles ou de propriétés foncières. Une telle démarche permet en effet de conduire la mise en œuvre des mesures de réduction des impacts sur les activités agricoles dans un calendrier plus resserré et d'éviter ou limiter des impacts environnementaux qui nécessiteraient la conduite de procédures réglementaires complémentaires. Celle-ci donne lieu en général à la constitution d'une réserve foncière en amont du projet de façon à compenser les emprises prélevées.

D'une manière générale, les solutions privilégiant l'aménagement sur place de la route existante permettraient de limiter la consommation foncière et donc les impacts sur les activités agricoles.

Les enjeux relatifs aux milieux naturels, à la faune et la flore seront pris en compte tout au long du projet, des premières phases d'études jusqu'à sa mise en service et son exploitation. Des mesures d'évitement et de réduction des impacts des travaux seront systématiquement recherchées. En particulier, les études de scénarios d'aménagement des différentes sections de l'itinéraire donneront lieu à une évaluation précise des espèces présentes et des fonctionnalités offertes par les milieux naturels de façon à permettre au Département d'arrêter un choix privilégiant les options d'aménagement les plus neutres possibles vis-à-vis de ces enjeux.

Par ailleurs, lorsque des impacts résiduels subsisteront malgré les mesures d'évitement et de réduction mises en œuvre, des mesures compensatoires devront être recherchées. Ces dernières pourront porter par exemple sur le déplacement d'espèces protégées ou la reconstitution de milieux naturels favorables à l'accueil de ces dernières. L'ensemble de ces démarches s'inscriront dans un objectif de neutralité du projet vis-à-vis de la biodiversité voire de gain net. Des suivis environnementaux seront mis en œuvre à l'issue des travaux de manière à garantir l'efficience des mesures adoptées.

Le Département souhaite également inscrire ce projet dans une perspective de maîtrise de l'artificialisation des espaces agricoles et naturels. A cette fin, une démarche d'identification des terrains susceptibles de faire l'objet de travaux de désartificialisation en vue de leur restitution à l'agriculture ou à la nature sera effectuée sur le périmètre du projet. Celle-ci ciblera plus particulièrement les délaissés routiers préexistants ou générés par l'aménagement ainsi que les friches industrielles.

Le projet donnera lieu également à la mise en œuvre de mesures d'intégration dans le paysage environnant. A cette fin, les ouvrages d'art feront l'objet d'un traitement architectural systématique de manière à garantir leur intégration dans le patrimoine bâti local mais aussi de façon à renforcer l'identité de l'itinéraire Nantes-Pornic. Les zones de transition entre l'infrastructure et le milieu environnant feront l'objet d'un traitement paysager à chaque fois adapté à l'ambiance locale du micro-territoire traversé. L'usage d'essences locales à caractère non horticole sera systématiquement privilégié.

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.