ROUTE NANTES - PORNIC

RD 751

CONCERTATION PUBLIQUE

DU 21 SEPT.
AU 4 NOV.
2020

Dossier de concertation

PARTIE 1 : GENERALITES

Loire Atlantique

UNE INITIATIVE **DU DÉPARTEMENT**

Sommaire

1. Une concertation publique pourquoi et selon quelles modalités ? 4
1.1. L'axe Nantes-Pornic : un axe structurant qui nécessite l'avis de tous 4
1.1.1. Présentation succincte du projet et ses enjeux 4
1.1.2. Un projet cohérent avec les nouvelles orientations départementales en matière d'aménagement 4
1.1.3. Historique de la concertation sur cet axe (avant la saisine de la Commission nationale du débat public - CNDP) 4
1.2. Le cadre légal de la concertation 5
1.2.1. Le cadre réglementaire 5
1.2.2. Le rôle des garants 5
1.3. Les principes de la concertation préalable 6
1.4. Sur quoi porte la concertation ? 6
1.4.1. Sur l'ensemble de l'axe 6
1.4.2. Sur chacun des secteurs 6
1.5. Différentes possibilités de s'informer et de s'exprimer 8
1.5.1. Pour s'informer 8
1.5.2. Pour s'exprimer 8
1.5.3. Le calendrier de la concertation 9
1.6. Et ensuite ? 10
1.6.1. Le bilan des garants 10
1.6.2. La poursuite du dialogue jusqu'aux enquêtes publiques 10
2. Contexte actuel, enjeux du territoire et opportunités d'aménagement 11
2.1. Les engagements du Département pour le territoire 11
2.1.1. L'engagement pour la route de demain 11
2.1.2. L'engagement dans l'économie touristique et littorale 11
2.1.3. L'engagement dans le développement économique de proximité et l'économie sociale et solidaire 12
2.1.4. L'engagement dans la préservation des espaces naturels et agricoles 12
2.2. La dynamique démographique et économique du territoire 14
2.3. L'axe Nantes-Pornic aujourd'hui 19
2.4. L'offre de déplacements actuelle 20
2.4.1. Les déplacements tous modes 20
2.4.2. L'offre ferroviaire 21
2.4.3. L'offre régionale de transport sur l'axe Nantes-Pornic et le Pays de Retz 22
2.4.4. Trafics et conditions de circulations 23
2.4.5. L'insécurité routière 25
2.4.6. Aménagements de sécurité 28
2.5. Perspectives d'évolution 28
2.5.1. L'offre de déplacements sur le périmètre de la réflexion 28
2.5.2. Les flux de circulation 33
2.5.3. Incidences potentielles sur l'insécurité routière 34
2.6. Les objectifs d'aménagement de l'axe 35
3. Caractéristiques et principaux enjeux du projet 37
3.1. Les grands principes d'aménagement de l'axe Nantes-Pornic 37
3.2. Perspectives d'évolution des trafics et des conditions de circulation 38
3.3. Enjeux et mesures d'intégration du projet 40
3.3.1. Enjeux environnementaux et humains du projet 40
3.3.2. Principes d'intégration du projet dans les milieux humain et naturel 45
3.4. Aménagement entre Port-Saint-Père et « Le Pont Béranger » 46
3.4.1. Historique de la réflexion 46
3.4.2. Les enjeux environnementaux et humains 47
3.4.3. Les variantes d'aménagement 51
3.4.4. Comparaison multicritères des variantes 58
3.4.5. Prise en compte des impacts sur les zones humides 61
3.5. Aménagements envisageables entre « Le Pont Béranger » et Chaumes-en-Retz 62
3.6. Doublement de la déviation de Chaumes-en-Retz 64
3.6.1. Contexte de l'aménagement 64
3.6.2. Les travaux 64
3.6.3. Ce qui est attendu de l'aménagement 64
3.6.4. Les enjeux environnementaux et humains 65
3.7. Aménagements envisageables entre Chaumes-en-Retz et Pornic 70
3.7.1. Contexte de l'aménagement 70
3.7.2. Enjeux environnementaux et patrimoniaux 70
3.7.3. Scénario 1 « Doublement sur place » 72
3.7.4. Scénarios 2, 4 et 5 « Aménagement d'une nouvelle infrastructure entre la RD 751 et la Route bleue » 72
3.7.5. Scénario 3 « Aménagement sécuritaire à 2 voies des RD 751 et 66 » 73

1. Une concertation publique pourquoi et selon quelles modalités ?

1.1. L'axe Nantes-Pornic : un axe structurant qui nécessite l'avis de tous

1.1.1. Présentation succincte du projet et ses enjeux

Le projet d'aménagement de l'axe Nantes-Pornic par la route départementale 751 (RD 751) porte sur la mise à 2x2 voies (4 voies) dans son ensemble de cet itinéraire, du périphérique nantais jusqu'à la Route bleue (RD 213).

En effet, sur les près de 40 km que développe ce dernier, 13,2 km sont aujourd'hui à 2x2 voies. Les 26,7 km qui restent à aménager sont répartis sur quatre sections :

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

La mise à 2x2 voies de l'axe Nantes-Pornic a pour objectif de sécuriser les déplacements sur cet itinéraire, d'adapter l'infrastructure à son niveau de fréquentation actuel et futur, d'accompagner le développement économique et démographique du Pays de Retz tout en préservant autant que possible les terres agricoles et les espaces naturels. Elle vise ainsi à faciliter la desserte touristique des principaux pôles du littoral comme du territoire dans son ensemble, tout en évitant de contribuer à une urbanisation linéaire.

1.1.2. Un projet cohérent avec les nouvelles orientations départementales en matière d'aménagement

Le Département a la volonté d'inscrire pleinement le projet de mise à 2x2 voies de la RD 751 dans le cadre de sa politique en matière de mobilités et de prise en compte des enjeux du développement durable.

Il souhaite en particulier mettre en œuvre les orientations de la route de demain en matière de sécurité routière, d'élargissement de l'offre de mobilité, de préservation de l'environnement ou encore de mobilité intelligente et de route connectée.

Il souhaite également inscrire ce projet dans une démarche de limitation de l'artificialisation des espaces agricoles et naturels. Celui-ci a par conséquent vocation à constituer un démonstrateur de la politique de « zéro artificialisation nette ».

1.1.3. Historique de la concertation sur cet axe (avant la saisine de la Commission nationale du débat public - CNDP)

Les démarches de concertation menées antérieurement sur l'axe Nantes-Pornic ont porté sur les opérations de doublement de la déviation de Port-Saint-Père et d'aménagement à 2x2 voies de la liaison entre Port-Saint-Père et « Le Pont Béranger ».

La première opération a fait l'objet d'une enquête publique fin 2010 au cours de laquelle la population a pu être informée sur les objectifs et caractéristiques de l'aménagement. A l'issue de cette procédure, celle-ci a été déclarée d'utilité publique par M. le Préfet de Loire-Atlantique le 30 août 2011.

Les études d'aménagement de la liaison entre Port-Saint-Père et « Le Pont Béranger » ont donné lieu, entre 2002 et 2009, à plusieurs démarches d'information et de concertation du public :

- 19 avril 2002 : réunion avec les exploitant·e·s concerné·e·s (secteur Port-Saint-Père) par l'aménagement ;
- 13 mai 2002 : réunion avec les exploitant·e·s concerné·e·s (secteur Sainte-Pazanne) par l'aménagement ;
- 11 avril 2005 : réunion avec les représentant·e·s de l'association « Bien vivre à la Case aux renards » ;
- décembre 2008 – janvier 2009 : exposition publique en mairie de Port-Saint-Père avec mise à disposition de registres pour recueillir les avis de la population ;
- 6 mai 2009 : réunion publique de présentation de la solution retenue par le Département.

A l'issue de ces dernières, un dossier d'approbation de principe a été approuvé par l'Assemblée départementale le 8 décembre 2009.

Enfin, l'aménagement de l'axe Nantes-Pornic à 2x2 voies dans son ensemble n'a fait l'objet d'aucune démarche de concertation à ce jour.

1.2. Le cadre légal de la concertation

1.2.1. Le cadre réglementaire

La saisine de la Commission nationale du débat public

En raison de sa nature et de ses caractéristiques (longueur de 2x2 voies supérieure à 20 km), le projet de mise à 2x2 voies de l'axe Nantes-Pornic entre dans le champ de la saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP). Aussi, conformément au code de l'environnement, le Département de Loire-Atlantique a saisi la CNDP afin de l'interroger sur les modalités d'information et de participation à mettre en œuvre pour soumettre au public le projet de mise à 2x2 voies de la route départementale 751.

Lors de sa séance du 31 juillet 2019, la CNDP a décidé (en application des articles L.121-8 et L.121-9 du code de l'environnement) de l'organisation d'une concertation préalable sous l'égide de deux garants qu'elle a nommés et qui seront présents tout au long de la procédure (voir ci-après).

Qu'est-ce que la Commission nationale du débat public ?

La CNDP est une autorité administrative indépendante dont le rôle est de garantir l'information apportée dans la concertation et/ou de veiller au droit d'information des citoyens de manière à faire en sorte que le point de vue de ces derniers soit entendu par la maîtrise d'ouvrage dans le cadre de l'élaboration des projets.

Qu'est-ce qu'une concertation préalable ?

La concertation préalable est une procédure organisée en amont d'un projet d'aménagement susceptible d'avoir un impact sur l'environnement, le cadre de vie ou l'activité économique d'un territoire. Elle est un temps d'information et d'échanges entre le maître d'ouvrage et le public sur l'opportunité et les caractéristiques principales du projet.

1.2.2. Le rôle des garants

Les garants sont choisis pour leur indépendance vis-à-vis des parties prenantes du projet et ont pour rôle de veiller à l'intelligibilité des informations diffusées au public, à la qualité et à la sincérité des débats et enfin à la traçabilité des avis émis. Ils sont tenus à une obligation de neutralité et d'impartialité dans les débats. Ils ne se prononcent donc pas sur l'opportunité ou les caractéristiques du projet.

A l'issue de la concertation, les garants établiront, sous un mois, un bilan de celle-ci qui sera approuvé par la CNDP et rendu public.

Les deux garants désignés par la CNDP pour la concertation préalable sur le projet de mise à 2x2 voies de l'axe Nantes-Pornic sont Messieurs Claude RENOU et Serge QUENTIN.

Le mot des garants

« *Après saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), par Monsieur le Président du Conseil départemental de Loire-Atlantique, afin d'obtenir la désignation de garants pour le projet d'aménagement à 2x2 voies de la route départementale 751 Nantes-Pornic, nous avons été missionnés pour en garantir la concertation préalable.*

La CNDP est une autorité administrative indépendante dont le rôle est de garantir l'information apportée dans la concertation et/ou de veiller au droit d'information des citoyen·ne·s, ceci afin de faire en sorte que leurs points de vue soient entendus par la maîtrise d'ouvrage dans le cadre de l'élaboration des projets.

Une concertation préalable est un dispositif participatif dont l'objectif est d'informer et de recueillir l'ensemble des avis des parties prenantes et du grand public sur un projet, plan ou programme, ce, avant que la décision finale ne soit prise.

Les Garants sont neutres, indépendants, impartiaux, ne donnent jamais d'avis sur le fond du projet mais facilitent le déroulement du processus de la concertation. Ils représentent la Commission Nationale du Débat Public et portent ses valeurs que sont la transparence, la neutralité, l'argumentation et l'équivalence de traitement.

Concrètement, nous serons très attentifs :

- *À la qualité des informations diffusées,*
- *À la mise en œuvre des outils permettant l'information et l'expression du public,*
- *À la sincérité et à l'adéquation des réponses du maître d'ouvrage aux questions posées.*

En définitive, au bon déroulement du processus de concertation.

Nous souhaitons que cette concertation soit la plus large possible et nous vous invitons à participer, et à vous approprier les différents moyens de connaissance du projet et de participation mis à votre disposition.

A l'issue de la concertation, nous rédigerons un bilan portant évaluation sur le déroulement de la concertation en précisant les arguments exprimés et les réponses du maître d'ouvrage aux questions posées tant en réunion publique, par écrit, que par voie dématérialisée.

Nous sommes aussi à votre disposition par mail : claude.renou@garant-cndp.fr et serge.quentin@garant-cndp.fr ».

Claude RENOU et Serge QUENTIN, Garants de la concertation

1.3. Les principes de la concertation préalable

Expliquer le projet de manière transparente et objective

Le Département s'engage à délivrer une information claire et complète permettant au public de prendre connaissance des objectifs, des caractéristiques et des enjeux du projet, au stade actuel des études. Pour cela, il fournit des supports accessibles et pédagogiques sur les sujets mis à discussion.

Permettre la participation du plus grand nombre

Le Département s'engage à mettre en œuvre des modalités permettant à chacun.e de pouvoir accéder à l'information et donner son avis (cf. les modalités détaillées au paragraphe 5). Pour cela, il propose, en accord avec les garants, un périmètre de concertation élargi, comprenant à l'Est le territoire de Nantes Métropole, l'ensemble du Pays de Retz, jusqu'à Machecoul au Sud.

Au-delà du périmètre géographique, les modalités s'adressent à un large public. En effet, de par sa fréquentation, l'axe Nantes-Pornic concerne une diversité de publics :

- les **usager·ère·s individuel·les quotidien·ne·s**, effectuant un trajet domicile/travail,
- les **usager·ère·s plus ponctuel·le·s ou saisonnier·ère·s,** par exemple les touristes,
- **les professionnel·le·s** empruntant l'axe, transporteurs notamment, ou situé·e·s à proximité de l'axe, et notamment les agriculteurs·trices,
- **les riverain·e·s** de l'axe, et plus largement les **habitant·e·s des communes traversées,**
- les **acteurs·trices associatif·ve·s** (vélos, environnement, professionnels, sécurité routière, etc.),
- les **services de secours** (pompiers, police, etc.),
- les **élu·e·s** des différentes communes, et **les institutions concernées par le projet**.

Assurer la traçabilité des échanges

Toutes les informations relatives au projet, les comptes rendus des différentes rencontres, ainsi que l'ensemble des contributions déposées sont disponibles sur la plateforme de participation citoyenne : participer.loire-atlantique.fr/nantes-pornic.

1.4. Sur quoi porte la concertation ?

L'ensemble du projet de mise à 2x2 voies est soumis à concertation. Toutefois, la contribution du public est particulièrement attendue sur certaines thématiques.

1.4.1. Sur l'ensemble de l'axe

Sur l'ensemble de l'axe, le Département attend du public des contributions sur :

- l'opportunité de mise à 2x2 voies de l'axe Nantes-Pornic de manière globale,
- la prise en compte, dans le projet, de l'évolution des modes de déplacements et particulièrement ceux alternatifs à l'autosolisme (modes actifs piétons, deux-roues, covoiturage, transports en commun),
- la prise en compte dans le projet des enjeux liés à la gestion économe de l'espace (limitation de l'emprise du projet, du risque d'étalement urbain et de l'impact sur l'agriculture et les espaces naturels),
- les modalités de la poursuite de l'information et du dialogue autour du projet, passée l'étape de concertation préalable.

1.4.2. Sur chacun des secteurs

La concertation concerne plus particulièrement 4 secteurs d'aménagement à des stades d'avancement différents. Des contributions spécifiques sont donc attendues sur chacun des secteurs.

Les secteurs « Aménagement entre Port-Saint-Père et Le Pont Béranger » et « Doublement de la déviation de Chaumes-en-Retz » étant plus avancés en termes d'études, les participants sont invités à exprimer un avis sur :

- l'opportunité de mise à 2x2 voies de ces deux secteurs ;
- les variantes et les principes d'aménagement proposés pour le secteur « Aménagement entre Port-Saint-Père et Le Pont Béranger » ;
- le principe d'aménagement proposé pour le secteur du « Doublement de la déviation de Chaumes-en-Retz ».

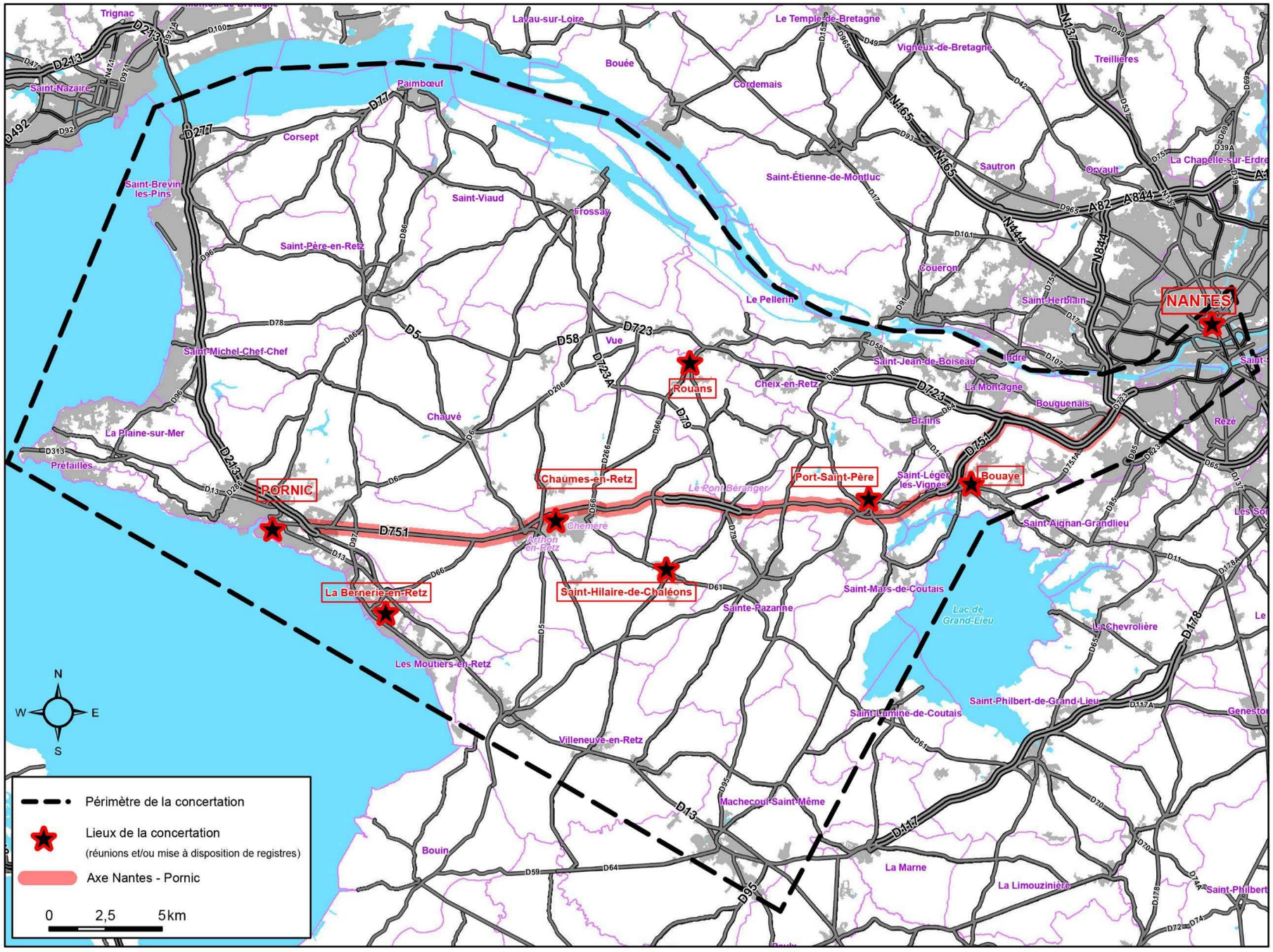
La concertation préalable sur ces deux secteurs permettra au Département de confirmer ou non la nécessité des aménagements de mise à 2x2 voies et leurs caractéristiques techniques, le cas échéant.

Les secteurs « Aménagement entre Le Pont Béranger et Chaumes-en-Retz » et « Aménagement entre Chaumes-en-Retz et Pornic » étant aujourd'hui à un stade plus amont de réflexions et d'études, la contribution du public est attendue sur :

- l'opportunité de mise à 2x2 voies de ces deux liaisons ;
- les enjeux à prendre en compte pour ces aménagements ;
- les propositions de principes d'aménagement.

La concertation préalable sur ces deux secteurs ne permettra pas de conclure sur le choix d'un tracé en particulier. Toutefois, elle permettra d'éclairer le Département sur les suites à donner aux réflexions et aux études sur ces secteurs.

Le périmètre et les lieux de la concertation :



1.5. Différentes possibilités de s'informer et de s'exprimer

La concertation préalable se déroule du 21 septembre au 4 novembre 2020. Durant ces 6 semaines, toutes les personnes qui le souhaitent ont la possibilité de s'informer sur le projet et d'apporter leurs contributions. Pour cela, le Département, en accord avec la CNDP, propose un dispositif pluriel accessible à chacun.

1.5.1. Pour s'informer

L'annonce de la concertation

Conformément à la réglementation, un affichage préalable ainsi que des insertions presse sont réalisés 15 jours avant le début de la concertation.

Afin de garantir la bonne information du public, des modalités complémentaires sont déployées, en amont de la concertation et de ses temps forts, via différents canaux :

- journaux et magazines des collectivités partenaires, Magazine Loire-Atlantique de septembre 2020 ;
- relations presse (conférence de presse au lancement et diffusion d'un communiqué de presse) ;
- achat d'espaces dans la presse (Ouest-France, Presse-Océan et Courrier du Pays de Retz) ;
- affichage en différents lieux du territoire (abribus, commerces et équipements du territoire, en bordure de la RD 751).

Enfin, les sites internet de la collectivité seront mis à contribution : loire-atlantique.fr, inforoutes.loire-atlantique.fr, participer.loire-atlantique.fr/nantes-pornic, relais sur les réseaux sociaux, radio.

Les outils d'information et supports pédagogiques mis à disposition du public

- un dossier de concertation permet de prendre connaissance du projet de façon approfondie et de mieux comprendre ses objectifs, ses enjeux et caractéristiques ;
- un livret synthétise les principales composantes du projet, présente la concertation et les modalités de participation ;
- des panneaux d'exposition disposés en mairies de Port-Saint-Père, Rouans, Saint-Hilaire-de-Chaléons, Chaumes-en-Retz, La Bernerie-en-Retz et Pornic informent les visiteur.euse.s, à proximité des registres de contribution ;
- un flyer est diffusé largement pour informer du programme des rencontres ;
- une vidéo présente de façon pédagogique les enjeux du projet et les modalités de concertation ;
- enfin, la plateforme internet participer.loire-atlantique.fr/nantes-pornic permet de retrouver, en ligne, l'ensemble des informations sur le projet et la concertation, à partir du 1er septembre 2020. De plus, pour les personnes qui ne pourront pas se rendre aux réunions publiques ou qui n'auront pas pu s'y inscrire, celle-ci permettra de visualiser ces dernières et poser des questions depuis la plateforme.

1.5.2. Pour s'exprimer

Le public est également invité à poser des questions et contribuer au projet par différents moyens :

A distance :

- en ligne via la plateforme : participer.loire-atlantique.fr/nantes-pornic ;
- dans les registres « papier » en mairies de Port-Saint-Père, Rouans, Saint-Hilaire-de-Chaléons, Chaumes-en-Retz, La Bernerie-en-Retz et Pornic et au bâtiment départemental Daviais, 8 rue Sully à Nantes (aux horaires habituels d'ouverture).

En participant aux différents temps de rencontres :

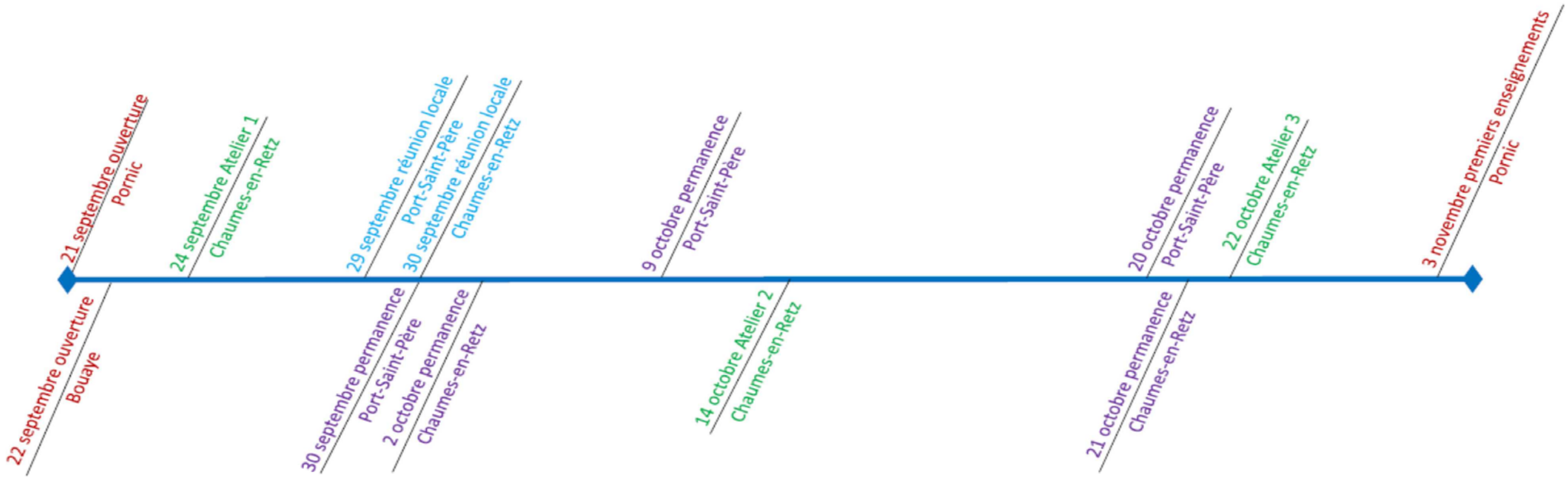
- 2 réunions publiques d'ouverture et une réunion de fin de concertation, rassemblant l'ensemble des acteurs·trices désirant mieux comprendre le projet dans son ensemble, les attendus de la concertation et échanger avec le maître d'ouvrage ;
- 2 réunions locales, pour présenter et échanger plus spécifiquement sur les secteurs respectifs « Aménagement entre Port-Saint-Père et Le Pont Béranger » et « Doublement de la déviation de Chaumes-en-Retz » ;
- 5 permanences en mairie, dont 3 pour le secteur « Aménagement entre Port-Saint-Père et Le Pont Béranger » et 2 pour le secteur « Doublement de la déviation de Chaumes-en-Retz », à destination des habitant.es.s et usager.ère.s des secteurs concernés, pour des échanges plus individualisés ;
- 3 ateliers, sur inscription, pour aborder des thèmes spécifiques suivants :
  - un atelier « Comment concilier aménagements routiers et espaces naturels et agricoles ?» dont l'objectif sera de permettre aux participants de mieux appréhender les enjeux de maîtrise de la consommation foncière autour du projet ainsi que le cadre réglementaire et volontaire dans lequel s'inscrit le Département ;
  - un atelier « Quels aménagements entre Chaumes-en-Retz et Pornic ? », pour échanger sur les enjeux à prendre en compte, les ambitions souhaitées pour cet aménagement et les hypothèses de principes d'aménagement à étudier ;
  - un atelier « Quelles mobilités autour de l'axe Nantes-Pornic ?», pour échanger sur l'évolution des modes de déplacement et leur prise en compte dans le cadre du projet.

Par ailleurs, pour informer et recueillir les avis, questions au plus près des usager·ère·s et habitant·e·s du territoire, plusieurs stands d'information et d'échange sont prévus sur le territoire.

La participation aux réunions publiques, ateliers, permanences se fera uniquement sur inscription sur la plateforme de participation citoyenne participer.loire-atlantique.fr/nantes-pornic ou en appelant le 02 40 99 10 00.

1.5.3. Le calendrier de la concertation

La concertation s'organise autour des principales étapes présentées ci-dessous.



1.6. Et ensuite ?

1.6.1. Le bilan des garants

Au terme de la concertation préalable, les garants rédigeront, dans un délai d'un mois, le bilan de celle-ci. Le bilan, soumis à la CNDP pour validation et publication, retrace les modalités de la concertation et rend compte des débats et des avis exprimés par les différentes parties-prenantes.

1.6.2. La poursuite du dialogue jusqu'aux enquêtes publiques

En s'appuyant sur le bilan établi par les garants, le Département rédigera les enseignements qu'il tire de la concertation. Ces enseignements permettront de décider des suites données au projet, et plus particulièrement à chacun des secteurs d'aménagements. Une délibération viendra entériner les choix de la collectivité. Ces documents seront rendus publics notamment sur la plateforme de participation participer.loire-atlantique.fr/nantes-pornic.

En cas de poursuite du projet, sur tout ou partie des secteurs, les études et la concertation se poursuivront, sous l'égide de garants, jusqu'aux enquêtes publiques respectives de chacun des secteurs. Les modalités de cette concertation seront précisées à la suite de la concertation préalable, selon les enseignements tirés de celle-ci.

2. Contexte actuel, enjeux du territoire et opportunités d'aménagement

2.1. Les engagements du Département pour le territoire

2.1.1. L'engagement pour la route de demain

Avec « Inventons la route de demain », le Département de Loire-Atlantique a initié une démarche prospective et de participation citoyenne et visant à imaginer la route de demain. Celle-ci s'est concrétisée par l'élaboration d'un livre blanc qui doit permettre au Département de rénover sa politique routière au bénéfice de nouvelles mobilités. En deux parties, ce document revient sur les enseignements issus de la démarche « Inventons la route de demain » et présente les engagements proposés par le Département.

Demain, la route sera plus partagée

Parce qu'elle accueille une grande diversité de véhicules et d'usager·ère·s, aux divers motifs de déplacements, la route partagée doit offrir le meilleur compromis entre les différents usages et faciliter la cohabitation entre tous les modes (piétons, cyclistes, automobilistes, professionnel·le·s de la route, etc.).

Deux défis sont donc à relever pour créer les conditions d'une route mieux partagée : d'abord, le défi du partage de la voirie, mais aussi le défi du partage de véhicule avec le développement de nouveaux usages (covoiturage, autopartage).

Demain, la route sera plus sécurisée

Le Département s'est engagé de manière constante pour apporter des réponses en matière de sensibilisation et d'aménagements de sécurité afin de rendre son réseau routier plus performant et plus sûr.

Cependant, malgré cette politique volontariste, les accidents sont encore trop nombreux. Déjà une priorité aujourd'hui, le renforcement de la sécurité des usager·ère·s sera au cœur des préoccupations de la route de demain.

Demain, la route sera plus durable

Les enjeux de développement durable sont pleinement intégrés aux différentes politiques publiques conduites par le Département, et en particulier à la politique routière. Sur ce volet, l'ambition de la route de demain est de trouver un équilibre entre trois piliers : le développement des mobilités pour tous, le maintien de l'attractivité du territoire et la limitation de l'empreinte environnementale des mobilités.

La route de demain, ce sont 11 engagements départementaux

- renforcer la sécurité routière durablement,
- disposer d'un réseau routier performant au bénéfice de l'attractivité du territoire,
- réduire l'usage de la voiture individuelle par le développement d'une offre de covoiturage diversifiée et sécurisée,
- agir pour favoriser une mobilité durable et multimodale,
- investir la mobilité intelligente et la route connectée,
- promouvoir une haute qualité environnementale pour le réseau routier,
- préserver la biodiversité et protéger les espaces naturels et agricoles,
- intégrer la transition énergétique dans l'usage de la route,
- amplifier la mobilité solidaire en la facilitant,
- renforcer la cohérence entre aménagement du territoire et mobilités,
- favoriser le dialogue entre les citoyen·ne·s, les institutions et les acteurs privés.

L'aménagement à 2x2 voies envisagé pour l'axe Nantes-Pornic s'inscrit dans cette orientation.

2.1.2. L'engagement dans l'économie touristique et littorale

Soutenir un tourisme durable, écologique et solidaire

Avec plus de 20 millions de nuitées enregistrées chaque année, la Loire-Atlantique est classée au 7ème rang des départements français pour sa fréquentation touristique.

En réponse aux nouvelles pratiques (tourisme de proximité, écotourisme, nouveaux modes de déplacements doux, utilisation des technologies numériques), le Département a décidé d'orienter sa politique touristique en faveur d'un tourisme durable, écologique et solidaire.

Chaque année, le Département soutient les démarches éco-touristiques les plus innovantes. Il développe les nouvelles formes de tourisme centrées sur l'itinérance, les mobilités douces (vélo), le tourisme fluvial, la randonnée.

Ainsi, au cœur du Pays de Retz, Loire-Atlantique Développement et les intercommunalités fédèrent les acteurs locaux pour proposer une nouvelle destination touristique autour du Lac de Grand-Lieu, 2ème réserve ornithologique de France après la Camargue, avec plus de 270 espèces d'oiseaux dénombrées.

En outre, le Département a renouvelé son appel à projets « Inventons le tourisme durable » pour accompagner les acteurs touristiques autour de l'itinérance douce (fluviale, pédestre, cyclable, maritime, équestre) et des services aux usager·ère·s, le tourisme social et solidaire et la valorisation du patrimoine naturel, industriel et historique.

L'enjeu d'aménagement de l'axe Nantes-Pornic est donc de réussir à s'inscrire à la fois dans une stratégie de desserte des pôles touristiques du Pays de Retz tout en restant dans une logique d'éco-slow tourisme.

Préserver l'avenir du littoral et de son économie

Depuis 2016, le Département de Loire-Atlantique a engagé une réflexion pour définir collectivement l'avenir du littoral et de l'espace maritime à l'horizon 2040 : le « Défi maritime et littoral » consiste à mener une réflexion collective en faveur d'une gestion durable du littoral et de la mer. Le 3 juillet 2019, plus de 80 acteurs ont signé une charte partenariale pour la mer et le littoral, afin de :

- Partager une vision et la mettre en œuvre à l'horizon 2040,
- Favoriser une gestion intégrée et durable des territoires littoraux et de l'espace maritime,
- Marquer l'engagement des acteurs selon leurs capacités et compétences,
- Coordonner les actions à l'œuvre ou en cours d'élaboration,
- Interpeller l'échelle nationale autour de la responsabilité de la France de porter une véritable ambition maritime et littorale,
- Positionner la Loire-Atlantique sur la façade Nord Atlantique - Manche Ouest,
- Contribuer et accompagner l'élaboration des documents de planification à l'échelle nationale, de la façade NAMO, régionale et locale.

Dans le cadre du projet « Nautisme en Loire-Atlantique », action propre du défi maritime et littoral, la gouvernance des ports de Loire-Atlantique est apparue comme un enjeu essentiel dans un contexte en pleine évolution, afin de mette en place une gestion mutualisée à la fois économique et stratégique et dont l'objectif est d'améliorer le service à l'usager. Le Syndicat mixte des ports de pêche et de plaisance de Loire-Atlantique, créé le 1er janvier 2020, s'est donc substitué au Département dans la gestion portuaire. Ce syndicat regroupe désormais les ports maritimes et fluviaux, auparavant en gestion départementale : Pornic, La Turballe, Le Croisic, Nantes, Sucé-sur-Erdre, Nort-sur-Erdre et Blain, ainsi que les ports communaux de Piriac-sur-Mer, Préfailles, La Plaine-sur-Mer et Saint-Michel-Chef-Chef.

Le Département poursuit, par ailleurs, son implication auprès des acteurs·trices du secteur maritime (SNSM et ANEL).

Le projet d'aménagement de l'axe Nantes-Pornic a vocation à participer à la préservation du littoral et de son économie.

2.1.3. L'engagement dans le développement économique de proximité et l'économie sociale et solidaire

Favoriser le développement des circuits courts et le manger local

Depuis 2012, afin de développer l'économie de proximité, de préserver l'environnement et de répondre à la demande accrue des consommateurs et consommatrices, le Département a initié une action dans la restauration scolaire des collèges pour accroître la part des produits locaux et bio dans les repas des collégien·ne·s.

Le Département souhaite désormais étendre l'expérience menée dans les collèges à la restauration collective. Le plan d'actions adopté en décembre 2017 doit permettre de mobiliser un plus grand nombre de producteurs·trices et de faciliter les relations entre la production et la restauration collective (en s'appuyant notamment sur des outils numériques). L'objectif est d'offrir des débouchés diversifiés et rémunérateurs aux agriculteurs·trices et des produits de qualité aux consommateurs·trices.

Soutenir une agriculture dynamique, diversifiée et durable

Le Département accompagne les agriculteurs et agricultrices rencontrant des difficultés. Il soutient les actions de repérage des situations de fragilité conduites par ses partenaires.

Le soutien à l'agriculture passe également par la préservation des terres agricoles dans le cadre de la mise en œuvre de périmètres de protection des espaces agricoles et naturels périurbains (PEAN, cf. ci-dessous).

Le Département soutient par ailleurs le laboratoire public INOVALYS dans l'exercice de ses missions de service public en matière de contrôle de la qualité sanitaire de l'eau et des aliments, de surveillance de l'environnement et de diagnostic et prévention des maladies animales.

Le projet d'aménagement de l'axe Nantes-Pornic devra prendre en compte cet enjeu de préservation des espaces agricoles.

2.1.4. L'engagement dans la préservation des espaces naturels et agricoles

Pour accueillir plus de 17 000 nouveaux habitant·e·s chaque année tout en préservant les équilibres écologiques et le cadre de vie de la Loire-Atlantique, il est nécessaire de protéger les espaces naturels et agricoles par une politique forte. Cela passe notamment par l'acquisition d'espaces naturels sensibles, un accompagnement foncier de tous les projets et l'optimisation des équipements et des infrastructures existants afin de limiter l'étalement urbain.

Le Département a adopté en 2019 une nouvelle stratégie pour la préservation des espaces naturels et agricoles.

Faisant suite à la mise en œuvre de son plan départemental 2017-2021 en faveur des espaces naturels, le Département a adopté le 25 mars 2019 une nouvelle stratégie d'intervention englobant à la fois les problématiques des espaces naturels et les problématiques des espaces agricoles.

Le Département, en partenariat avec les communes et les intercommunalités, a créé trois périmètres de PEAN (Protection des Espaces Naturels et Agricoles) au nord de Nantes, à Saint-Nazaire et à Guérande - La Turballe pour une superficie totale de 20 650 ha. Ces espaces bénéficient ainsi d'une protection pérenne et sont destinés uniquement à l'agriculture.

Le Département est propriétaire d'environ 1 212 ha d'espaces naturels et gère directement 2 954 ha de propriétés du Conservatoire du Littoral en Loire-Atlantique dont une majeure partie sur l'estuaire de la Loire. Pour accompagner la préservation des milieux naturels, le Département conclut des contrats "Loire-Atlantique nature" qui concrétisent des partenariats avec des associations naturalistes ou des propriétaires / gestionnaires de sites naturels.

Le Département assure également depuis 2016 le pilotage et l'animation du site Natura 2000 de l'estuaire de la Loire sur près de 22 000 ha. La limitation des emprises du projet d'aménagement routier sur les espaces naturels et agricoles constitue donc un enjeu important.

Le soutien à la préservation de la qualité de l'eau et des milieux aquatiques

Le Département travaille à la restauration et à la préservation de la qualité de l'eau ainsi qu'à la protection de la ressource en eau potable en participant aux structures de gestion de l'eau. Le Département apporte également un soutien financier aux actions menées par d'autres collectivités pour améliorer le fonctionnement hydrosédimentaire et écologique des cours d'eau ainsi que la protection des captages d'eau potable.

L'aménagement de l'axe Nantes-Pornic pourra participer à l'amélioration de la qualité des eaux de ruissellement émises par la route actuelle.

L'éducation à l'environnement

Deux axes structurent l'action éducative du Département :

- La Maison du lac de Grand-Lieu est le point d'orgue de l'engagement du Département pour l'éducation à l'environnement, le partage des connaissances et la recherche scientifique sur les milieux humides. Différentes animations pédagogiques et culturelles y sont organisées ;
- Le soutien aux collèges et aux associations : en lien avec Loire-Atlantique Développement et les intercommunalités, le Département fédère un groupe de 14 associations locales spécialisées dans le domaine de l'éducation à l'environnement pour développer de nouvelles actions en direction des jeunes et du grand public sur l'ensemble du territoire. 50 collèges sont également soutenus par le Département dans le cadre du dispositif « Collège engagé pour l'environnement », soit 19 000 collégien·ne·s concerné·e·s par ces projets.

Des actions volontaires pour la transition énergétique

Le Département a voté en 2012 dans son plan climat énergie territorial des objectifs ambitieux pour la transition énergétique en Loire-Atlantique : diviser par trois les besoins du territoire en énergie et diviser par quatre ses émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050 par rapport à 2010.

Les lois de 2015 sur la réforme territoriale et la transition énergétique ayant limité les responsabilités territoriales du Département, ce dernier poursuit cependant ces objectifs dans ses politiques publiques et dans son fonctionnement : bâtiments, mobilités, consommation, repas…

Depuis 2011, la consommation énergétique du patrimoine immobilier départemental a baissé régulièrement de 3 % par an, et la part d'énergie renouvelable dans la consommation est passée entre 2011 et 2017 de 6,8 % à 22,9 %. L'économie cumulée réalisée s'élève à 3,25 M€.

Le Département soutient les initiatives citoyennes de production d'énergie renouvelable à travers le dispositif Cit'ER. Il aide le réseau à l'origine des premiers parcs éoliens citoyens de France pour l'émergence d'autres projets. Trois d'entre eux ont été soutenus depuis 2017, deux pour des parcs éoliens et un pour une coopérative photovoltaïque.

Le Département favorise également le développement de la méthanisation, via le partenariat CoOpMétha44. Le potentiel énergétique de la Loire-Atlantique en gaz renouvelable issu de la méthanisation est conséquent (estimé à 3% de la consommation énergétique du territoire).

Le Département fédère via une charte les acteurs·trices capables d'aider l'émergence des projets (techniciens, gaziers, financeurs …). Il leur apporte avec son outil CartoMétha des données cartographiées à l'échelle communale sur les gisements de matières méthanisables et les besoins de chaleur.

Un aménagement équilibré du territoire

Le Département poursuit son objectif d'aménager de manière équilibrée le territoire dans les domaines des équipements scolaires publics, des mobilités, de l'habitat et du numérique.

En Loire-Atlantique, sur 95 000 ha artificialisés aujourd'hui, plus des deux tiers l'ont été les 70 dernières années. Toutefois, ce rythme s'est fortement réduit au cours de la dernière décennie en passant sous la barre des 500 ha par an contre le double au début des années 2000.

Afin de maintenir cette tendance favorable, le Département est porteur d'un engagement de « **Zéro artificialisation nette** » et souhaite l'appliquer notamment à la conception des futurs aménagements routiers. L'objectif est d'éviter et réduire les emprises des nouveaux projets sur les terres agricoles et les espaces naturels, et quand cela est nécessaire, de les compenser. Il vise également en limitant le nombre de points d'échanges dans les projets routiers à éviter autant que possible un étalement urbain.

Afin de mobiliser les acteurs pouvant agir sur l'empreinte foncière, le Département a mis au débat cet objectif du « Zéro artificialisation nette » lors d'un colloque national organisé le 17 juin 2019.

Le Département a redéfini avec ses partenaires les modalités de son soutien aux territoires autour de quatre priorités thématiques : l'éducation, l'habitat, le numérique et les mobilités. Il accompagne également des projets d'intérêt départemental comme l'aménagement du périphérique nord autour de la porte de Rennes et de la porte de Gesvres, la rénovation de la gare de Nantes, l'aménagement de la zone portuaire de Penhoët ou le centre culturel breton. Il poursuit également son soutien au développement du Grand port maritime.

Le Département aide aussi les opérations menées dans des quartiers de la politique de la ville à Saint-Nazaire, Nantes et Châteaubriant.

L'équipement numérique des territoires

La régie Loire-Atlantique numérique, créée en 2015, pilote le projet de développement de la fibre optique dans la durée. Elle est notamment chargée de la stratégie commerciale auprès des fournisseurs d'accès internet pour qu'ils proposent aux usager·ère·s des offres multiples à des coûts pertinents.

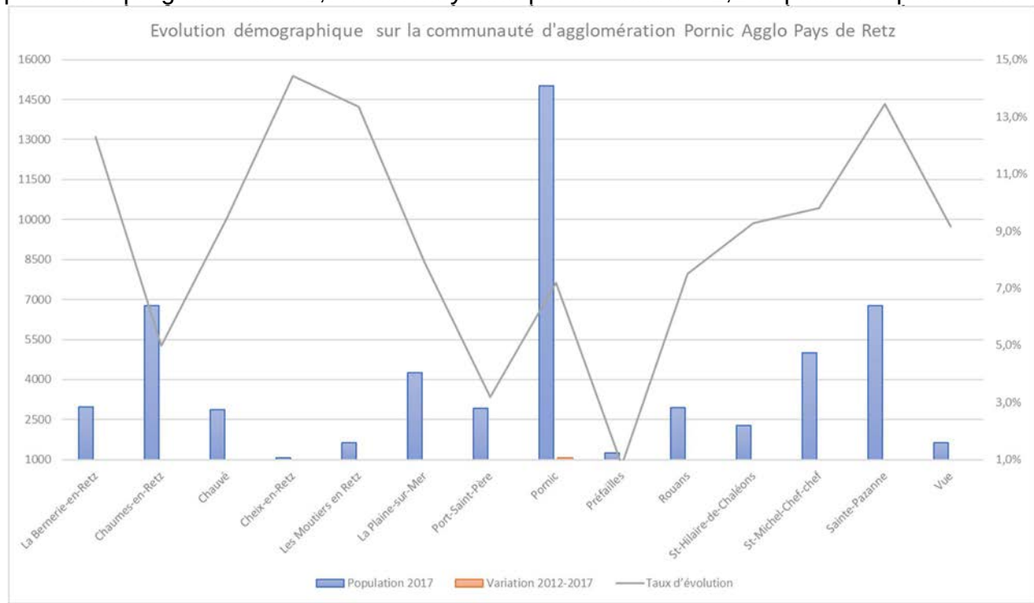
Le déploiement de la fibre a débuté en 2017. A terme :

- 108 000 locaux environ seront équipés en fibre optique ;
- 108 M€ d'investissement estimé seront consacrés à cette première phase ;
- 52 communes et 3 500 entreprises en zones d'activités seront concernées ;
- des débits supérieurs à 100 Mbps.

2.2. La dynamique démographique et économique du territoire

Un territoire attractif sur le plan démographique

En 2017, la communauté d'agglomération Pornic Agglo Pays de Retz comptait 62 330 habitant·e·s contre 57 301 au recensement de 2012. Sur cette période de 5 ans, la population a progressé de + 1,7 % en moyenne par an contre + 1,2 % pour le département.



Source : INSEE, RP, Populations légales-2017

Cette évolution positive de la population s'explique essentiellement par un solde migratoire très important, les personnes arrivant sur le territoire étant significativement plus nombreuses que celles qui en partent. En 5 ans, le territoire a ainsi gagné près de 5 000 habitant·e·s.

La population d'âge actif (classe d'âge 20-65 ans) représente 52,3 % de la population du territoire (56,7 % pour le département).

La communauté d'agglomération bénéficie d'une attractivité résidentielle liée à son positionnement sur le littoral mais également du dynamisme métropolitain engendré par la proximité de l'agglomération nantaise.

Des données de 2015 permettent de décrire les nouveaux arrivant·e·s sur le territoire de la communauté d'agglomération. Sur les 3 038 nouveaux arrivant·e·s accueilli·e·s, 59 % d'entre eux·elles étaient des actif·ve·s (avec ou sans emploi), 42 % étaient des couples avec enfant et 16 % des enfants de moins de 14 ans. Les retraité·e·s, quant à eux·elles, représentaient 17 % des nouveaux arrivant·e·s·et préféraient s'installer en priorité sur le territoire des communes situées sur le littoral.

Les élèves, étudiant·e·s ou stagiaires étaient 4 fois moins nombreux (4 %) que les retraité·e·s à venir s'installer sur le territoire du fait de l'éloignement voire de l'absence de pôle d'enseignement supérieur.

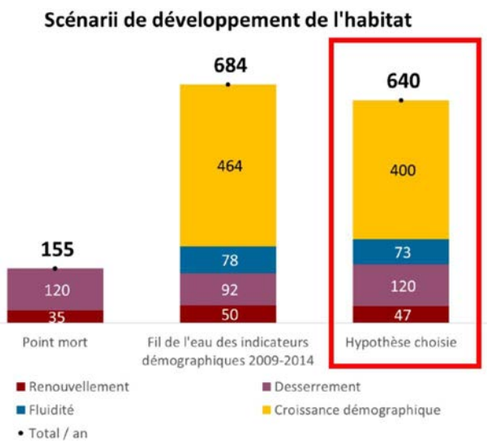
Parmi ces nouveaux arrivant·e·s, on observe que 41 % habitaient une intercommunalité située en dehors de la Loire-Atlantique l'année précédant leur déménagement et un tiers provenait de Nantes Métropole. Sur l'ensemble des personnes venues s'installer, près de 80 % étaient nées en Loire-Atlantique.

Une croissance encadrée et raisonnée dans le Programme Local de l'Habitat (PLH)

Pour la période 2019-2024 de son Programme Local de l'Habitat, Pornic Agglo Pays de Retz a fait le choix de s'inscrire dans un développement résidentiel important mais raisonné, fixant l'objectif de référence à 640 logements par an, dans la fourchette moyenne du SCoT.

Ce besoin a été estimé notamment à partir d'une hypothèse de croissance démographique qui se maintiendrait à près de 1,5 % par an, générant un besoin de 400 logements par an.

La réduction de la taille des ménages (desserrement), les besoins de reconstruction de logements vétustes (renouvellement) ainsi que la vacance incompressible essentielle à une bonne rotation de l'occupation des logements (fluidité) ont également été pris en compte pour estimer le besoin global de logement sur la durée du PLH.



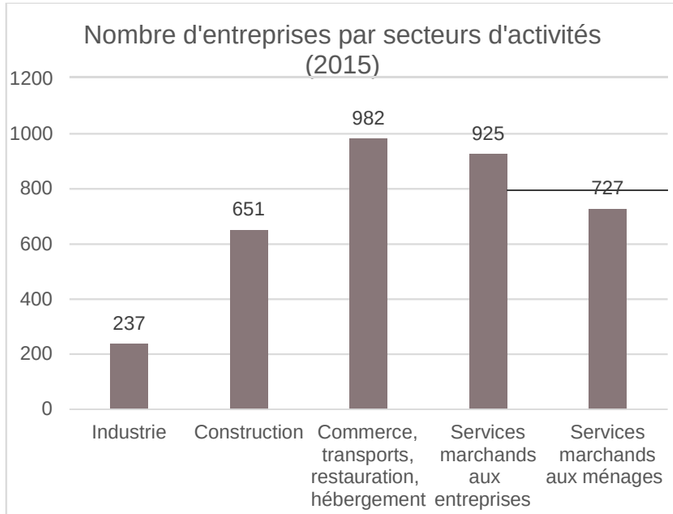
Source : Programme Local de l'Habitat 2019-2024

L'emploi et l'activité portés par les ménages

Avec 16 156 emplois au lieu de travail en 2016, la communauté d'agglomération regroupait 2,7 % des emplois localisés dans le département (contre 4,4 % de la population).

Pornic Agglo Pays de Retz comptait 24 387 actif·ve·s occupé·e·s, soit 39 % de la population (41,5 % en Loire-Atlantique). Le rapport emplois au lieu de travail / actif·ve·s occupé·e·s donnait un indice de 0,66 ce qui caractérise une économie plutôt présentielle (liée aux ménages habitant sur place), les bassins d'emplois de Nantes et Saint-Nazaire attirant une partie des actif·ve·s.

Le tissu d'entreprise reflète également cette réalité. Sur 3 522 entreprises, 67 % relèvent de l'économie présentielle, les activités étant majoritairement tournées vers la satisfaction des besoins des ménages présents sur le territoire, qu'ils soient résident·e·s permanent·e·s ou touristes. L'attractivité démographique du littoral y contribue largement.



Une économie littorale encore prégnante

L'économie littorale reste donc une filière d'avenir porteuse d'identité pour les communes de la façade atlantique.

L'ostréiculture est pratiquée principalement à La Plaine-sur-Mer (7,3 ha), à La Bernerie-en-Retz (41,7 ha) et aux Moutiers-en-Retz (41,8 ha).

La pêche fraîche est pratiquée dans 3 ports de pêche : le port du Collet aux Moutiers-en-Retz, le Port de la Noëveillard et le Vieux-Port à Pornic, et le port de la Gravette à La Plaine-sur-Mer. L'activité de la pêche a eu tendance à décliner, celle-ci reste un élément fort de l'identité du littoral atlantique. L'entretien des infrastructures portuaires demeure une préoccupation pour l'ensemble des acteurs·trices.

La filière nautique implantée sur le territoire de l'agglomération dispose de 5 centres nautiques offrant 2 133 emplacements de plaisance, soit 25 % des capacités départementales, et une spécialisation dans la réparation et la construction navale.

5 ans à venir dans le Programme Local de l'Habitat conforment les perspectives de

L'activité touristique poursuit son développement

Avec 1 450 salarié·e·s en 2015, le tourisme représente 14 % des emplois sur le territoire de Pornic Agglo Pays de Retz qui bénéficie d'équipements attractifs (casino, thalasso, golf, hôtellerie, campings, nautisme…). La communauté d'agglomération dispose d'un important réseau de sentiers de randonnées qui contribuent à mettre en valeur la diversité des paysages entre l'océan Atlantique, les prairies bocagères et les marais.

Enfin, le trait de côte recèle une grande diversité de plages et criques dont certaines possèdent le label Pavillon bleu, de ports de plaisance, zones de mouillage, cales de mises à l'eau, lieux de pêche à pied, clubs nautiques.

Planète sauvage à Port-Saint-Père (255 115 visiteur·euse·s) ainsi que le Grand Parc des Légendes situé à Frossay (60 000 visiteur·euse·s) figurent parmi les 20 lieux les plus visités du département (Source : enquête de fréquentation touristique -2016-Insee, DGE, ORT),

Les deux principaux modes d'hébergement marchands, l'hôtel et le camping, ont enregistré 1 145 212 nuitées sur le littoral sud soit 20 % des nuitées en Loire-Atlantique.

Clients en nuitées en 2016 par type d'hébergement et territoire touristique

	Clients			Nuitées		
	Hôtels	Campings	Ensemble	Hôtels	Campings	Ensemble
Nantes métropole	1 168 752	14 283	1 183 035	1 862 156	46 776	1 908 932
Littoral Nord	481 377	214 405	695 782	916 356	1 133 516	2 049 862
Littoral Sud	136 832	176 717	313 549	193 175	952 037	1 145 212
Espace rural	201 403	66 654	268 057	298 755	210 493	509 248
Loire atlantique	**1 988 363**	**476 093**	**2 464 456**	**3 270 432**	**2 338 812**	**5 609 244**

En 6 ans, le littoral sud a connu une forte croissance (+ 28 % de client·e·s et 180 400 nuitées supplémentaires), plus forte que la moyenne de l'ensemble des espaces touristiques (+ 21 % de client·e·s). Son poids dans l'activité touristique reste cependant plus modeste que le littoral nord (36 % des nuitées) et Nantes Métropole (34 %).

Sur le plan résidentiel, sur un parc de 44 042 logements en 2016, la communauté d'agglomération comptait 37,7 % de résidences principales et occasionnelles (ce taux est de 10,5 % à l'échelle du département et de 48,2 % pour la presqu'île de Guérande – Cap Atlantique).

L'agriculture bien représentée sur le territoire

(Données de Pornic Agglomération Pays de Retz)

En 2016, Pornic Agglo Pays de Retz comptait :

- 245 exploitations agricoles (86 individuelles, 77 GAEC, 82 autres sociétés),
- 23 producteurs·trices de la mer,
- 23 exploitations non-professionnelles,
- 408 chef·fe·s d'exploitations,
- 28 488 ha SAU (surface agricole utile).

Le secteur agroalimentaire s'est développé en lien avec l'économie de la mer et l'agriculture. Quelques fleurons industriels sont présents sur le territoire : Briocherie Buton à Chauvé, Biscuiterie Saint-Michel, Collet plats cuisinés à Pornic, Kuhn-Blanchard à Chaumes-en-Retz (matériel agricole). La filière représente environ 2 700 emplois pour plus de 1 000 établissements recensés (500 dans la production, 100 dans la transformation, 400 dans la distribution).

Une meilleure maîtrise de la consommation foncière

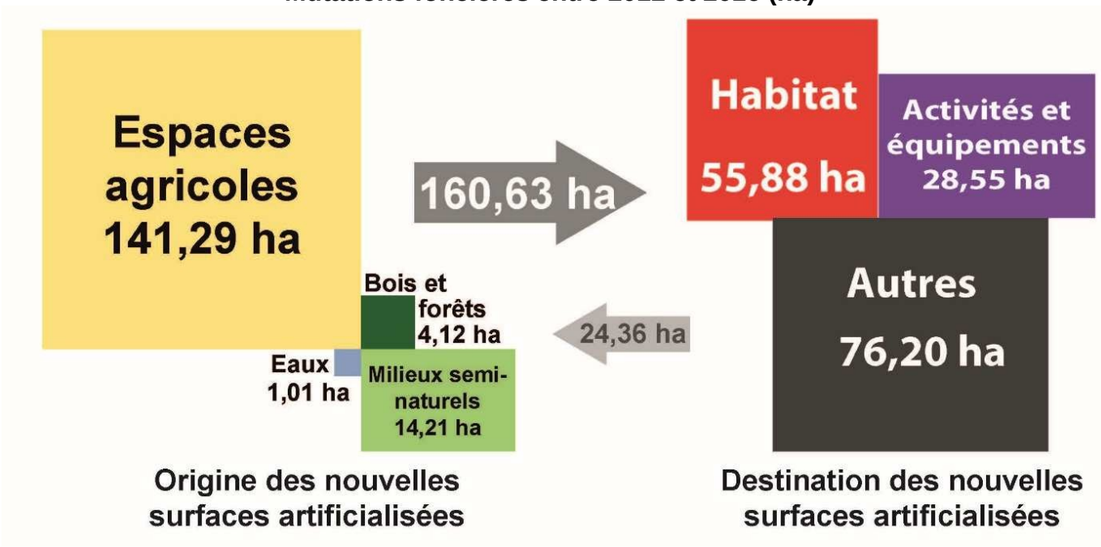
(Données du Département de Loire-Atlantique)

En 2016, les espaces artificialisés couvraient 6 759 ha soit 15 % de Pornic Agglo Pays de Retz. Depuis 1999, ils ont progressé de + 20 % soit 11 34 ha supplémentaires.

Entre 1999 et 2016, la communauté d'agglomération a perdu 695 ha de superficies agricoles soit près de 41 ha/an. Mais c'est essentiellement sur la période 1999-2004 que la réduction des espaces agricoles a été la plus importante : 427 ha perdus en cinq ans.

Ce mouvement d'artificialisation est moins vif sur la période 2009-2012 (162 ha) que sur la période 2004-2009 (444 ha). Son rythme annuel est ainsi passé de 89 ha à 54 ha soit une division par un peu plus d'un tiers.

Mutations foncières entre 2012 et 2016 (ha)



En 2016, la part destinée aux zones d'habitat couvrait 70 % des espaces artificialisés. Elle est de 20 % pour les infrastructures, les espaces libres, les espaces verts et les zones de loisirs. Les 10 % restants correspondent aux espaces dédiés aux activités et équipements.

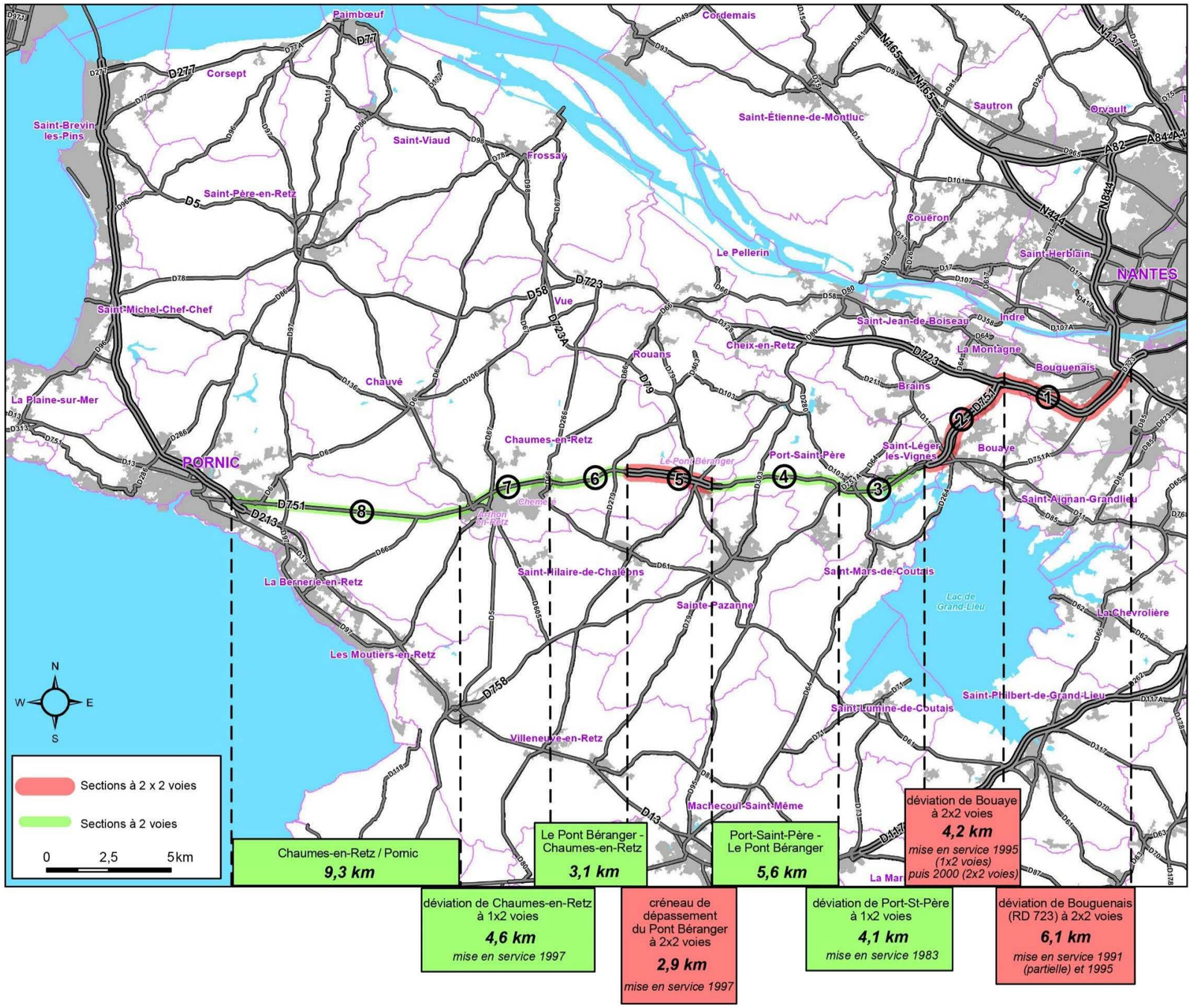
Sur les 4 745 ha dédiés à l'habitat en 2016, l'habitat pavillonnaire couvrait 3 081 ha, en hausse de + 2,8 % depuis 2012.

L'habitat collectif représentait, quant à lui, 16 ha soit une évolution de + 12 % en 4 ans.

Ce qu'il faut retenir

- Les perspectives locales de croissance démographique (+ 1,5 % envisagés pour les 5 ans à venir dans le Programme Local de l'Habitat) confortent les perspectives de croissance des trafics et la nécessité d'adapter la RD 751 ;
- L'économie locale repose essentiellement sur la consommation des ménages (résidents permanents ou touristes), le tissu économique est donc essentiellement localisé dans les agglomérations ou dans leurs zones d'extension urbaine, ce qui nécessite de bien appréhender les interfaces avec le réseau routier ;
- L'économie littorale de la pêche, du nautisme, de la construction navale est un facteur d'identité qui contribue à l'attractivité touristique et résidentielle du territoire ;
- La fréquentation touristique en augmentation (+ 28 % de clients en 6 ans) confirme les besoins de desserte du territoire ; des activités touristiques peuvent ponctuellement connaître des fréquentations importantes dans l'arrière-pays (255 115 visiteurs à Planète sauvage à Port-Saint-Père) ;
- La RD 751 irrigue d'Est en Ouest le territoire de Pornic Agglo Pays de Retz et pourra contribuer à unir plus fortement l'arrière-pays et le littoral, ainsi que la communauté d'agglomération avec les intercommunalités limitrophes ;
- La présence d'une économie agricole bien implantée sur le territoire légitime la volonté départementale de réduction de l'artificialisation des espaces naturels et agricoles qui doit tendre à terme vers un objectif de « zéro artificialisation nette ».

L'axe Nantes – Pornic aujourd'hui :



2.3. L'axe Nantes-Pornic aujourd'hui

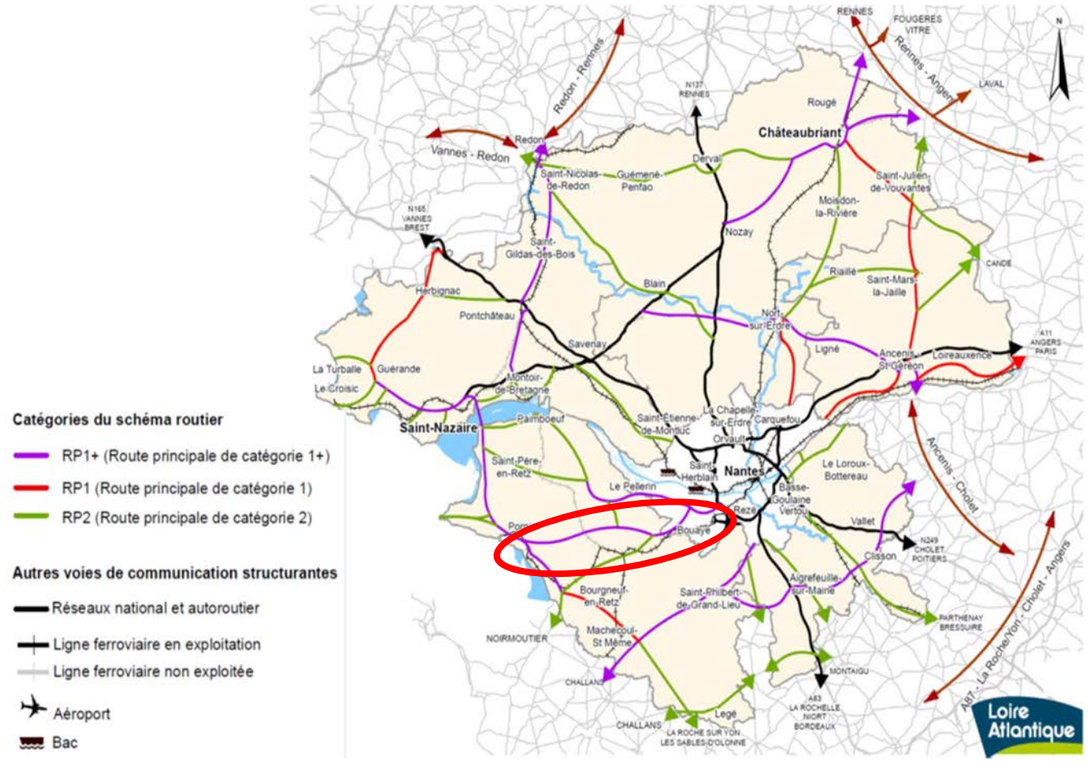
L'axe Nantes-Pornic par les RD 723 et RD 751 constitue un itinéraire privilégié de desserte du Pays de Retz et du littoral sud du département de la Loire-Atlantique depuis l'agglomération nantaise. Il a, du fait de sa situation géographique au cœur de ce territoire, plus particulièrement vocation à accompagner le développement démographique et économique de celui-ci.

Ce dernier se développe sur près de 40 km entre le périphérique nantais et la Route bleue à Pornic. Plusieurs sections ont déjà fait l'objet de travaux qui ont permis d'assurer leur mise à 2x2 voies (cf. carte à la page précédente). Ces dernières représentent un linéaire global de 13,2 km (soit près de 1/3 de la longueur totale de l'itinéraire). Les sections au droit des agglomérations de Port-Saint-Père et de Chaumes-en-Retz ont été aménagées en déviation de ces bourgs (longueur globale 8,7 km). De plus, les acquisitions foncières au droit de ces dernières ont été réalisées dans la perspective d'une mise à 2x2 voies ultérieure.

Le reste de l'itinéraire n'a pas fait l'objet de travaux significatifs à ce jour (les trois sections concernées représentent un linéaire global de 18 km).

La route départementale 751 fait partie des itinéraires routiers départementaux les plus fréquentés de Loire-Atlantique, avec notamment un trafic en 2018 de plus de 25 000 véhicules/jour sur le tronçon assurant la déviation de Bouaye.

Son caractère d'intérêt régional et son rôle en matière de desserte de grands pôles économiques et touristiques ont conduit l'Assemblée départementale à classer cet axe en tant que Route principale de catégorie 1 plus dans son schéma routier approuvé en juin 2012 (cf. carte ci-après). Ce statut traduit une volonté politique de l'institution départementale de conférer à cet itinéraire sur le moyen-long terme des caractéristiques et un niveau de service qui soient en parfaite adéquation avec la place de premier ordre que tient celui-ci au sein du réseau routier irriguant le Pays de Retz.



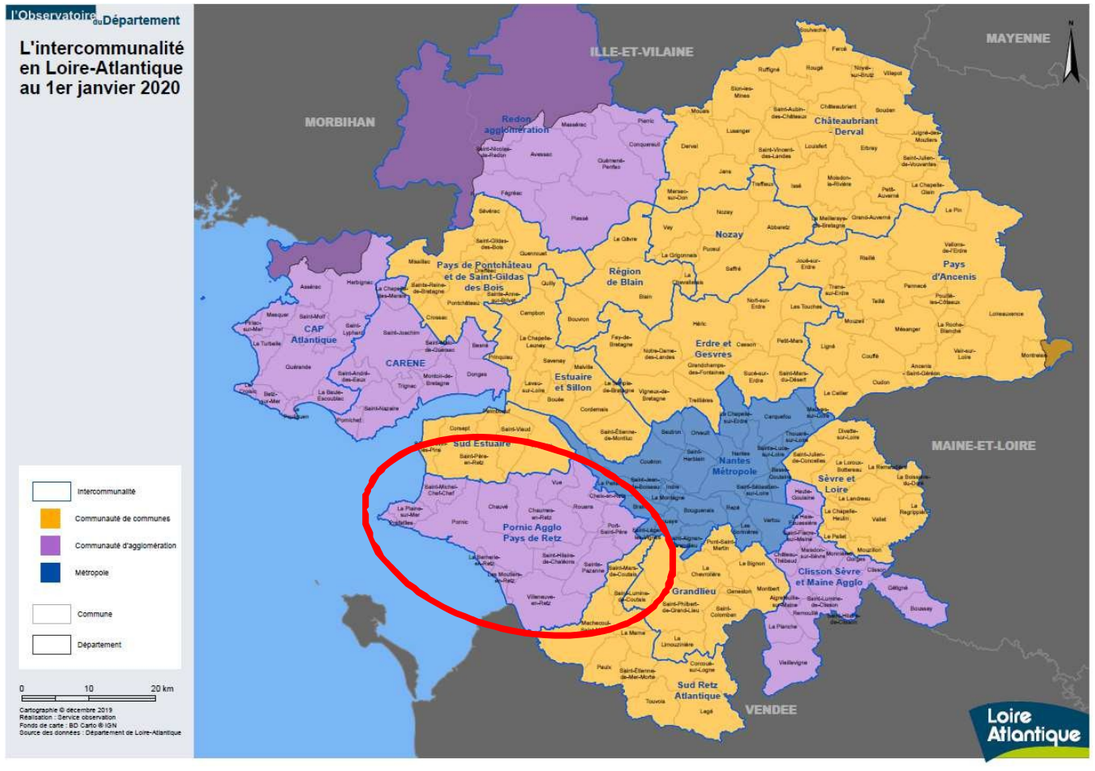
Plus récemment, le Département s'est engagé, le 16 octobre 2017, à aménager à 2x2 voies l'ensemble de l'itinéraire. Cette décision traduit la volonté de l'institution de faire de ce dernier le principal axe de desserte du littoral sud du département depuis l'agglomération nantaise en conférant à ce dernier, et à lui seul, un niveau d'aménagement qui lui permette d'assurer la prise en charge de flux de transit et d'échange importants.

2.4. L'offre de déplacements actuelle

2.4.1. Les déplacements tous modes

Une enquête sur les déplacements a été réalisée en 2015 par CAP Atlantique, la CARENE Saint-Nazaire Agglomération, le Département de Loire-Atlantique et Nantes Métropole, avec le soutien technique et financier de l'État et l'accompagnement des agences d'urbanisme de Nantes (AURAN) et Saint-Nazaire (ADDRN).

Elle a permis d'interroger sur leurs pratiques de déplacements 20 000 habitant·e·s âgé·e·s de plus de 5 ans résidant en Loire-Atlantique et dans quelques communes du Morbihan et du Maine-et-Loire. Le Département a exploité les données recueillies sur le périmètre de Pornic Agglo Pays de Retz.

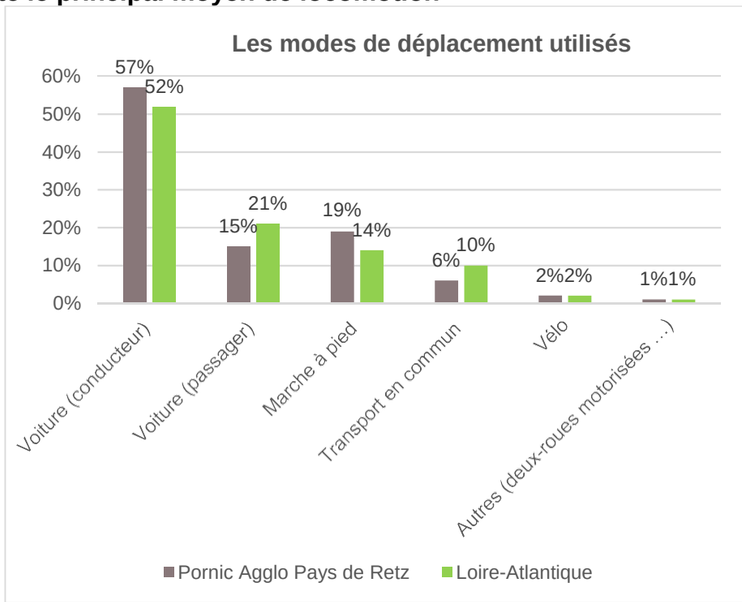


Chaque habitant·e effectue près de 4 déplacements par jour...
En 2015, plus de 208 500 déplacements étaient effectués chaque jour sur le territoire de la communauté d'agglomération, soit 4 % des déplacements réalisés à l'échelle départementale. En moyenne, chaque habitant·e réalisait quatre déplacements par jour, comme dans l'ensemble du département.

... et y consacrait 63 minutes par jour
Pour se déplacer, la population consacre, en moyenne, 63 minutes par jour de son temps pour une distance moyenne parcourue de 36 km (contre 27 km pour la moyenne départementale).

Les loisirs et les achats étaient les principaux motifs de déplacements
Les achats, les loisirs et les visites constituent les principaux motifs de déplacements sur le territoire (45 %) contre 25 % pour le travail. En Loire-Atlantique, ces chiffres atteignent respectivement 43 % et 22 %.

La voiture reste le principal moyen de locomotion



Source : Enquête Déplacements grand territoire - 2015

93 % des ménages possédaient au moins une voiture soit 6 points de plus que la moyenne départementale (87 %). Parmi eux, 57 % l'utilisent régulièrement contre 52 % au niveau départemental.

En contrepartie, les transports en commun étaient peu utilisés par les habitant·e·s (6 %).

De même, la marche à pied était moins pratiquée : 19 % pour le territoire contre 21 % pour le département.

Le vélo, quant à lui, était autant utilisé par la population locale (2 %) que par les habitant·e·s de Loire-Atlantique. La communauté d'agglomération Pornic Agglo Pays de Retz est l'une des intercommunalités où les habitant·e·s sont plus nombreux·ses à posséder un ou plusieurs vélos (76 % soit 9 points de plus que la moyenne départementale).

68 % des déplacements s'effectuaient sur le territoire

222 000 déplacements avaient pour origine et/ou destination la communauté d'agglomération Pornic Agglo Pays de Retz.

Les déplacements des habitant·e·s de ce territoire s'e**f** ectuaient pour 68 % à l'intérieur de la communauté d'agglomération et pour 32 % vers l'extérieur.

Parmi ces derniers, les plus nombreux se faisaient avec Nantes Métropole (28 000 déplacements réalisés chaque jour, soit 15 % des déplacements concernés) puis la communauté de communes Sud Estuaire (9 %).

2.4.2. L'offre ferroviaire

Les caractéristiques de la ligne

Le Pays de Retz est desservi par deux lignes ayant pour terminus la côte atlantique : Nantes-Pornic et Nantes – Saint-Gilles-Croix-de-Vie (Vendée). Elles présentent un tronçon commun entre Nantes et Sainte-Pazanne. Ces deux lignes sont à voie unique et non électrifiée.

L'offre actuelle de transport

Aujourd'hui, l'offre se répartit différemment sur la semaine, les week-ends et la période estivale.

Du lundi au vendredi :

- le tronçon commun entre Nantes et Sainte-Pazanne (31 km) assure 15 allers/retours par jour et dessert les gares de Rezé, Bouaye, Port-Saint-Père/Saint-Mars-de-Coutais,
- le tronçon vers Pornic (29 km) dessert les gares de Saint-Hilaire-de-Chaléons, Bourgneuf-en-Retz, Les Moutiers-en-Retz, La Bernerie-en-Retz et Pornic avec 7 allers/retours par jour,
- le tronçon vers Saint-Gilles-Croix-de-Vie dessert en Loire-Atlantique la gare de Machecoul avec 9 allers/retours par jour.

Les samedis, dimanches et fêtes :
L'offre est réduite à 4 allers/retours sur les deux lignes.

En période estivale :
Un aller/retour supplémentaire est assuré tous les jours de semaine auquel s'ajoute un service Nantes – Pornic le vendredi.

Les capacités de transport

La Région utilise des autorails à grande capacité en version thermique (XGC) proposant 220 places. Certains services entre Nantes et Sainte-Pazanne peuvent être réalisés avec des rames accouplées, ce qui permet de proposer 440 places assises.

Le trajet Nantes – Pornic est assuré en moyenne en 1h02 et Nantes – Saint-Gilles-Croix-de-Vie en 1h15.

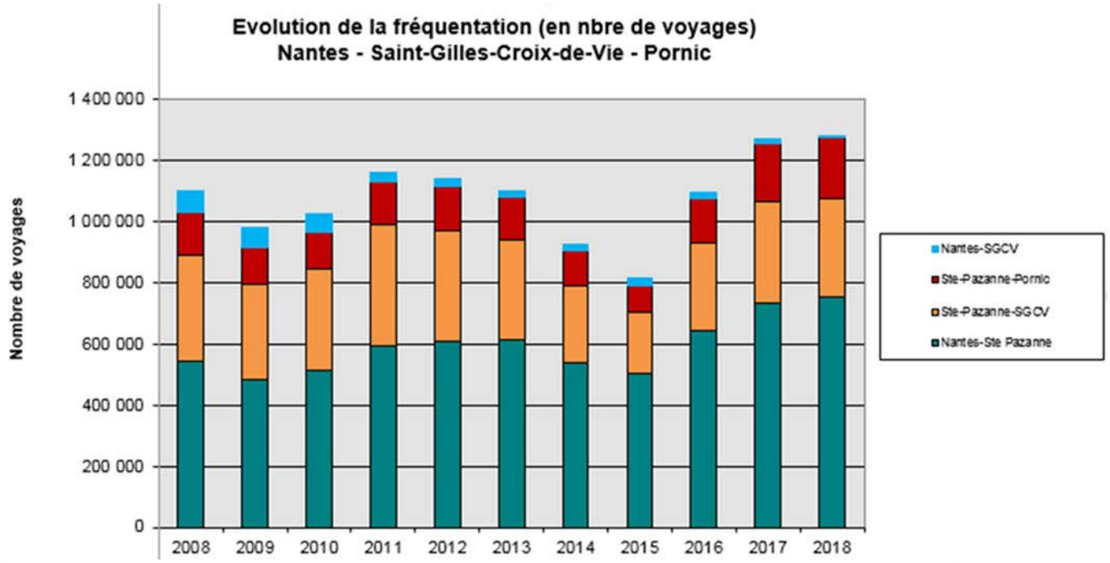
Compte tenu de la voie unique, sans infrastructure supplémentaire, le cadencement ne peut être amélioré.

La fréquentation de la ligne

Les enquêtes menées depuis 2008 par la Région montrent une augmentation régulière de l'utilisation de ces deux lignes. La chute de fréquentation en 2014-2015 s'explique par les travaux de rénovation des voies qui avaient entraîné la suspension des circulations.

Le tronçon le plus fréquenté est Nantes – Sainte-Pazanne, puis Sainte-Pazanne – Saint-Gilles-Croix-de-Vie.

Cette augmentation reste modérée en raison des contraintes techniques (ligne unique) qui empêchent le cadencement d'évoluer.



Légende du graphique : les couleurs verte, orange et rouge présentent la fréquentation ferroviaire par tronçon. La couleur bleue présente la fréquentation des autocars effectuant Nantes – Saint-Gilles-Croix-de-Vie.

La fréquentation de la ligne est avant tout liée à des trajets domicile/travail. La fréquentation des gares décroît de Nantes vers Pornic.

Sur la période estivale (juillet/août), les trajets principaux s'effectuent entre Nantes et les gares du littoral (domicile/travail plus loisirs/vacances).

2.4.3. L'offre régionale de transport sur l'axe Nantes-Pornic et le Pays de Retz

Trois lignes desservent le territoire du Pays de Retz et empruntent toutes en partie la route départementale 751.

La ligne 303 entre Nantes – Pornic - Saint Michel-Chef-Chef

Cette ligne dessert les communes de Rezé, Saint-Léger-les-Vignes, Port-Saint-Père, Saint-Hilaire-de-Chaléons, Chaumes-en-Retz, Chauvé, Pornic, Préfailles, La Plaine-sur-Mer. Pour le trajet Nantes-Pornic (durée de 1h15), la ligne propose 25 allers et retours par jour en semaine :

- dans le sens Pornic vers Nantes, le premier trajet démarre à 5h53, le dernier à 17h05,
- dans le sens retour vers Pornic, l'amplitude horaire est comprise entre 9h30 et 19h20.

Sur le week-end, 6 allers/retours sont proposés le samedi et 4 allers/retours le dimanche.

En période estivale, la cadence est renforcée avec 17 allers/retours par jour le samedi et 8 le dimanche. Ces services sont complétés par des cars de renfort (6 à 10 cars) pour absorber l'affluence (trajet vers les plages).

Cette ligne est fréquentée par 2 225 000 voyageur·euse·s/an.

La ligne 301 entre Nantes – Saint-Père-en-Retz / Paimboeuf

Cette ligne dessert les communes de Rezé, Brains, Cheix-en-Retz, Rouans, Vue, Frossay, Saint-Viaud.

Les services et communes desservies sont variables suivant les jours et périodes de l'année.

Pour le trajet Nantes – Bourgneuf-en-Retz (durée de 1h), la ligne propose :

- du lundi à vendredi : 2 allers/retours (amplitude 6h20 / 18h35),
- le week-end : samedi 2 allers/retours, dimanche 1 en période scolaire.

Cette ligne est fréquentée par 95 000 voyageur·euse·s/an.

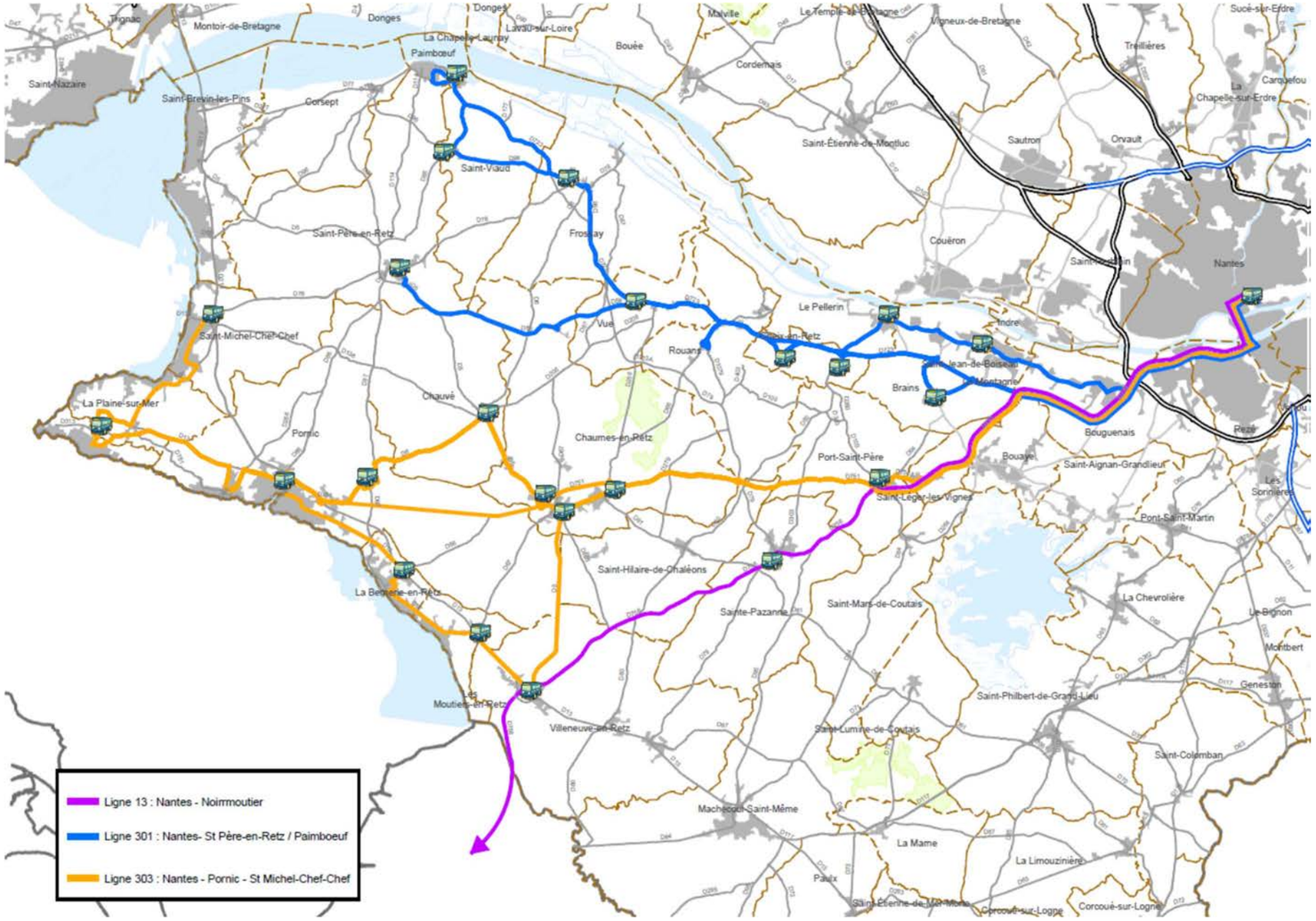
La ligne régionale 13 entre Nantes et Noirmoutier – empruntant l'axe

Cette ligne dessert les communes en Loire-Atlantique de Sainte-Pazanne et Bourgneuf-en-Retz. Les services et communes desservies sont variables suivant les jours et périodes de l'année.

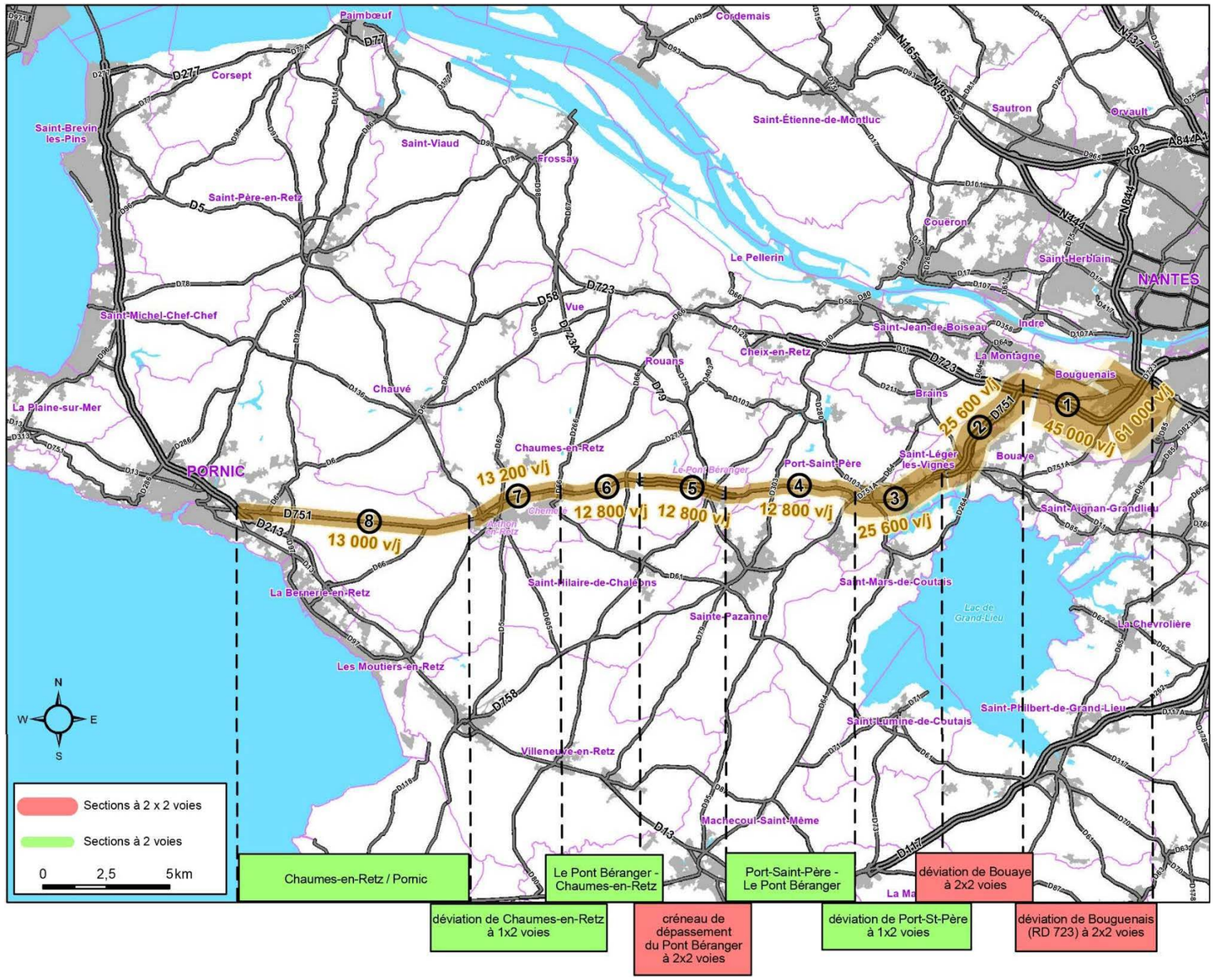
Pour le trajet Nantes – Bourgneuf-en-Retz (durée de 45 min), la ligne propose 3 allers/retours par jour sur des horaires variables (semaine, samedi, dimanche).

Pendant les mois de juillet/août et les grands week-ends de mai, le service est renforcé (4 à 6 cars) pour absorber l'affluence vers la côte. Cette ligne est en correspondance avec les TGV à Nantes.

Cette ligne est fréquentée par 138 000 voyageur·euse·s/an.



2.4.4. Trafics et conditions de circulations



L'axe Nantes-Pornic constitue l'un des itinéraires majeurs de desserte du quart sud-ouest de la Loire-Atlantique. L'irrigation de ce territoire est également assurée par la RD 723 qui dessert sa frange estuarienne, les RD 117 et 95 qui relient le secteur de Machecoul à l'agglomération nantaise et à la Vendée, ainsi que par la Route bleue (RD 213 et RD 13) qui s'inscrit en bordure de frange littorale.

Toutefois, cette liaison bénéficie d'une situation géographique particulière, en cœur de Pays de Retz, qui lui confère un rôle plus particulièrement stratégique pour ce territoire, son désenclavement et son développement économique. Elle fait partie de ce fait des axes routiers départementaux de Loire-Atlantique les plus fréquentés et supportait, selon les derniers comptages disponibles relevés sur l'année 2018, 61 000 véhicules/jour sur la déviation de Bouguenais, 25 600 véhicules/jour au niveau de la déviation de Bouaye, près de 12 800 véhicules/jour entre Port-Saint-Père et « Le Pont Béranger », plus de 13 200 véhicules/jour sur la déviation de Chaumes-en-Retz et enfin près de 13 000 véhicules/jour entre Chaumes-en-Retz et Pornic.

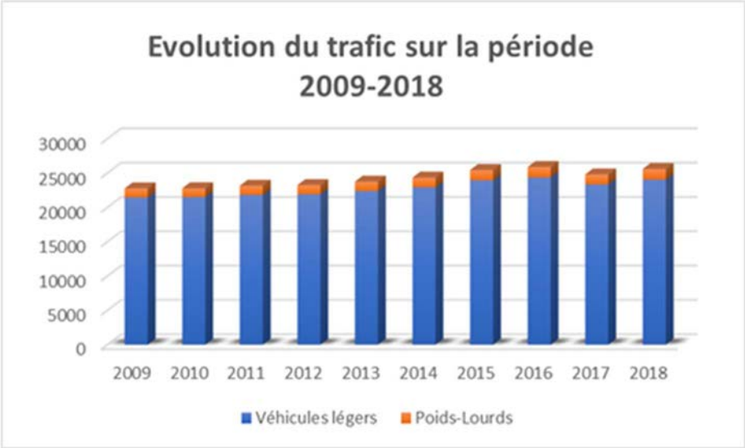
Le trafic poids lourds représente 6,1 % des flux relevés en moyenne journalière annuelle sur le poste de comptage permanent de Bouaye, soit 1 560 poids lourds/jour environ en 2018. Toutefois, comme pour le trafic dans son ensemble, celui-ci décroît progressivement à l'approche du littoral. Il s'établit ainsi à un peu moins de 900 PL/j sur la déviation de Chaumes-en-Retz. Par ailleurs, la fréquentation de l'axe par les poids lourds est plus particulièrement dense en semaine (jours ouvrés, hors week-end et fêtes) puisque l'on relève près de 2 000 poids lourds/jour sur la déviation de Bouaye en semaine en 2018.

La mise en service de la déviation Ouest de Vue, fin 2018, associée à la mise en place d'une interdiction des poids lourds en transit dans le centre-bourg de cette commune, a conduit au transfert sur la section de RD 751 située entre la RD 723 à Bouguenais et « Le Pont Béranger » à Saint-Hilaire-de-Chaléons d'environ 160 poids lourds/jour en moyenne (soit une augmentation d'environ 10 % du trafic lourd en 2019 à Bouaye par rapport à l'année 2018).

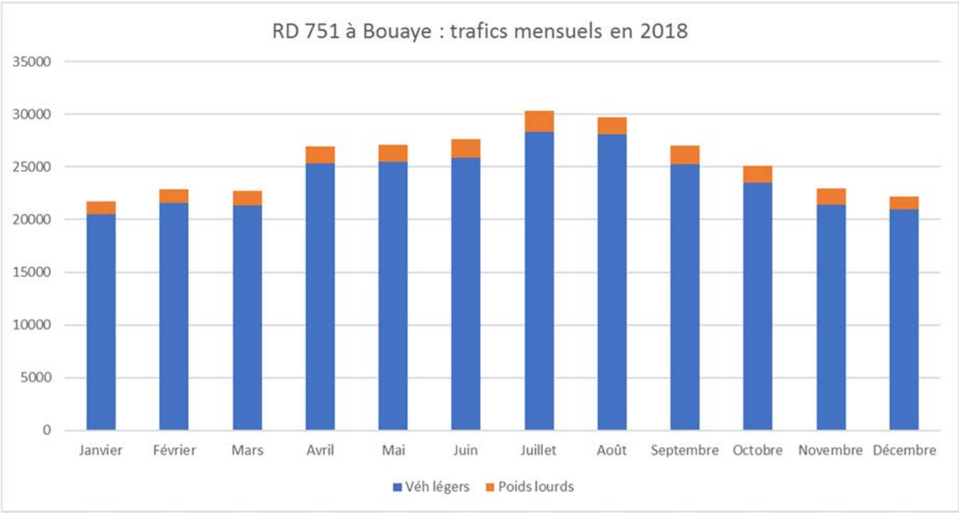
L'échangeur de la RD 758 à Port-Saint-Père constitue le principal point d'échange de l'itinéraire (au-delà de la déviation de Bouguenais). En effet, les flux en provenance de l'agglomération nantaise se divisent à sa hauteur en deux branches à peu près équivalentes, l'une en direction de Pornic et de la côte, la seconde en direction de Villeneuve-en-Retz, Machecoul (par la RD 95 après Sainte-Pazanne) et Noirmoutier.

Au-delà de Port-Saint-Père, les principaux points d'échanges rencontrés captent des flux plus limités, présentant le plus souvent un caractère local. C'est notamment le cas de l'échangeur du « Pont Béranger » (RD 79), des échangeurs de Chaumes-en-Retz (RD 66 et RD 5) ou du carrefour du « Port » (RD 66 en direction de La Bernerie-en-Retz). De ce fait, le trafic sur l'axe principal fluctue assez peu entre deux sections successives (cf. carte).

La route départementale 751 à Bouaye a enregistré sur les dix dernières années (période 2009-2018) une évolution de son trafic de + 2 830 véh/j, qui est donc passé de moins de 22 800 véh/j à plus de 25 600 véh/j. Cette augmentation de près de + 12,5 % traduit un rythme moyen d'évolution sur la période de + 1,4 %/an. Cette tendance modérée est néanmoins supérieure au rythme d'évolution de la population de la Loire-Atlantique ces dernières années (+ 1,24 %/an entre 2012 et 2017).



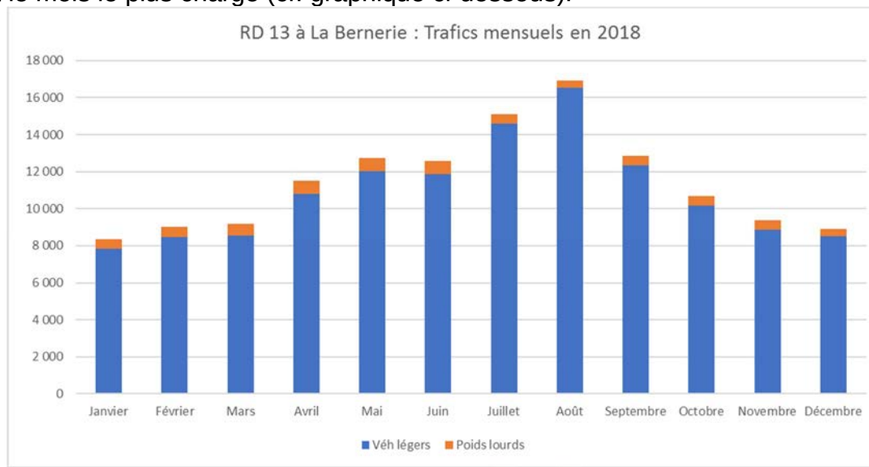
La route départementale 751 connaît des fluctuations saisonnières liées à sa fonction touristique de desserte du littoral atlantique assez marquées. Ainsi, sur le poste permanent de Bouaye, le trafic varie en 2018 de 21 700 véh/j en janvier à 30 300 véh/j en juillet soit un écart de respectivement – 15 % et + 12 % avec le trafic moyen annuel (25 600 véh/j). Les flux de poids lourds connaissent des variations saisonnières encore plus marquées avec environ 1 170 PL/j en janvier et 1 980 PL/j en juillet (soit un écart avec la moyenne annuelle de respectivement - 25 % et + 27 %).



La période estivale est la plus fréquentée, avec un trafic moyen journalier d'environ 30 000 véh/j sur la déviation de Bouaye et une pointe de fréquentation à près de 35 000 véh/j en 2018 (13 juillet).

Toutefois, l'année comprend deux périodes bien distinctes : le printemps et l'été avec un trafic journalier en moyenne mensuelle toujours supérieur à 27 000 véh/j et l'automne et l'hiver avec un même trafic inférieur à 25 000 véh/j. Ce constat est en partie lié à la plus forte fréquentation du littoral du Pays de Retz les week-ends et les jours fériés dès lors que la météorologie est favorable.

L'ampleur de ces fluctuations est d'une manière générale d'autant plus marquée que l'on se situe à proximité de la côte. A titre d'exemple, la RD 13 à Bourgneuf-en-Retz (Route bleue Sud) enregistre des trafics mensuels allant du simple au double sur une année entre le mois le moins chargé et le mois le plus chargé (cf. graphique ci-dessous).



Les conditions de circulation et les temps de parcours sur l'axe Nantes-Pornic sont bien évidemment très fortement impactés par la fréquentation de celui-ci. Le trajet entre le périphérique nantais et la Route bleue peut nécessiter de moins de 30 minutes en période creuse à plus d'une heure sur les périodes les plus chargées. Sur ces dernières, la route départementale 751 peut connaître une situation de saturation généralisée avec une circulation « en accordéon » sur la presque totalité du parcours. Les difficultés de circulation se concentrent d'une manière générale au droit des principaux points d'échanges qui ponctuent la liaison (porte de Bouguenais assurant la jonction avec le périphérique, échangeur de jonction route départementale 751 – route départementale 723, échangeur de Port-Saint-Père et échangeur de raccordement sur la Route bleue à Pornic). Ces dernières devraient s'amplifier ces prochaines années en l'absence d'aménagement et compte-tenu de l'augmentation continue de la fréquentation de cet itinéraire.

Il est généralement admis que les routes aménagées à 2x2 voies sont bien adaptées aux trafics compris entre 12 000 véh/j et 35 000 véh/j. Les routes à 1x2 voies sont quant à elles bien adaptées à des trafics inférieurs à 12 000 véh/j. Elles peuvent néanmoins accepter des trafics journaliers allant jusqu'à 16 000 véh/j dans certaines conditions (accès riverains inexistants ou en nombre limité, carrefours aménagés, etc.).

2.4.5. L'insécurité routière

Bilan global

L'axe Nantes–Pornic (route départementale 751) a enregistré sur la période 2014 – 2018, correspondant aux cinq dernières années sur lesquelles les données d'accidentologie sont disponibles, 25 accidents corporels dont 6 mortels (ayant provoqué le décès d'une personne ou plus). Le bilan humain est le suivant :

- 8 personnes tuées au total,
- 23 personnes hospitalisées,
- 23 personnes blessées légèrement.

L'année 2017 avec 7 accidents présente le bilan le plus lourd. Avec 2 accidents seulement, 2015 est l'année où ce bilan est le plus faible sur la période. Pour finir, il est relevé en moyenne annuellement sur ces cinq dernières années 5 accidents corporels sur la route départementale 751 entre Bouguenais et Pornic.

Bilan par section

Afin d'identifier les sections présentant les bilans en termes d'accidentologie les plus défavorables, l'itinéraire a été scindé en tronçons sur lesquels la route présente des caractéristiques homogènes, notamment en profils en travers (sections de route à 2 voies ou sections de route à 2x2 voies) et en trafic.

Cette approche permet, d'une part, d'identifier les sections de voie sur lesquelles les enjeux de sécurité routière sont les plus forts et, d'autre part, de déterminer des priorités d'intervention en fonction du niveau d'insécurité constaté.

Les sections reliant Port-Saint-Père au « Pont Béranger » et Pornic à Chaumes-en-Retz sont celles qui ont enregistré le plus d'accidents (respectivement 7 et 6 sur la période).

Axe Nantes-Pornic : Sections		Longueur	Trafic moyen	Accidents	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Type de route	Taux d'accidents	Densité d'accidents
2	Déviation de Bouaye	4,100	25 120	3	0	2	1	2 x 2 voies	1,60	0,15
3	Déviation de Port-Saint-Père	4,500	24 230	4	2	2	7	1 x 2 voies	2,01	0,18
4	Liaison Port-Saint-Père - "Le Pont-Béranger"	5,600	12 560	7	2	8	9	2 x 2 voies	5,45	0,25
5	Créneau à 2x2 voies du "Pont-Béranger"	2,550	12 660	1	0	1	0	2 x 2 voies	1,70	0,08
6	"Le Pont-Béranger" - Chaumes-En-Retz	3,550	12 660	1	0	1	2	1 x 2 voies	1,22	0,06
7	Déviation de Chaumes-En-Retz	4,350	12 950	3	1	3	3	1 x 2 voies	2,92	0,14
8	Chaumes-En-Retz - Pornic	8,400	12 750	6	3	6	1	1 x 2 voies	3,07	0,14
Bilan itinéraire		33,050	15 825	25	8	23	23		2,62	0,15

Bilan global suivant le niveau d'aménagement de la RD 751	Taux d'accidents	Densité d'accidents
Indicateurs sections 2x2 voies :	1,62	0,12
Indicateurs sections 1x2 voies :	2,97	0,16

Indicateurs d'insécurité routière

Densité d'accidents

Cet indicateur détermine le nombre d'accidents relevé sur un axe routier par kilomètre et par an. Il traduit pour la collectivité le risque d'observer des accidents et peut guider les choix d'intervention de cette dernière (le traitement prioritaire d'une section à forte densité pouvant permettre une importante diminution du nombre d'accidents).

La densité sur la période 2014 – 2018 s'établit à 0,15 accidents par kilomètre et par an sur l'ensemble de l'axe. Les sections à 2x2 voies ont enregistré une valeur légèrement plus faible que les tronçons à 2 voies alors qu'elles sont d'une manière générale beaucoup plus circulées (0,12 contre 0,16).

La section reliant Port-Saint-Père au « Pont Béranger » est celle qui a enregistré sur la période le taux le plus élevé (0,25), suivie de la déviation de Port-Saint-Père (0,18).

Ces valeurs peuvent être comparées à celles calculées sur le réseau structurant départemental (hors traversée d'agglomération) :

- moins de 0,09 sur l'ensemble de ce réseau,
- 0,197 sur les sections à 2x2 voies,
- 0,074 sur les sections à 2 voies.

La densité d'accidents sur la route départementale 751 est par conséquent significativement plus élevée que celle relevée sur le réseau structurant. Ce constat est plus particulièrement vrai pour les tronçons à 2 voies sur lesquels la densité est plus de deux fois supérieure (0,16 contre 0,074).

En revanche, lorsqu'elle est aménagée à 2x2 voies, la route départementale 751 présente une densité d'accidents moindre que celle des autres 2x2 voies du réseau routier départemental (respectivement 0,12 et 0,197).

Taux d'accidents

Cet indicateur détermine le nombre d'accidents enregistré sur un axe routier pour 100 millions de kilomètres parcourus. Il prend donc en compte le trafic relevé sur la route et traduit, pour un automobiliste, la probabilité d'être impliqué dans un accident corporel.

Le taux d'accidents relevé sur la période 2014 – 2018 s'établit sur l'ensemble de l'itinéraire à 2,62. Il est de 1,62 sur les 6,7 kilomètres déjà aménagés à 2x2 voies et de 2,97 sur les tronçons de route actuellement à 2 voies (26,3 km). Ces derniers apparaissent très significativement plus accidentogènes que les sections déjà aménagées à 2x2 voies (+ 70 %).

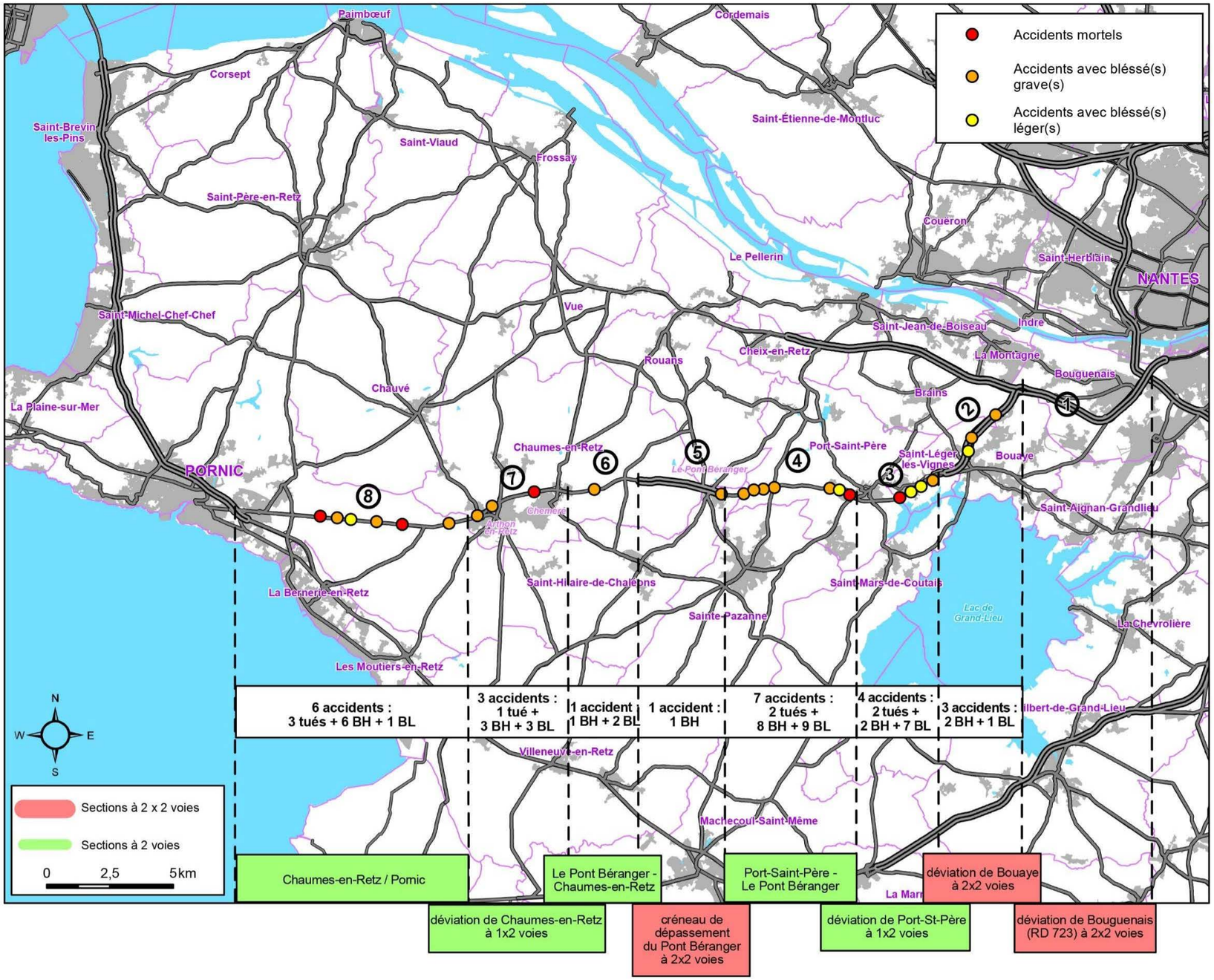
Deux sections présentent un taux d'accidents plus particulièrement élevé :

- la liaison Port-Saint-Père – « Le Pont Béranger » : taux de 5,45 ,
- la liaison Pornic – Chaumes-en-Retz : taux de 3,07.

Ces chiffres sont à comparer au taux moyen sur le réseau structurant départemental :

- taux moyen de 2,85 pour l'ensemble de ce réseau,
- taux moyen de 1,80 pour les sections aménagées à 2x2 voies,
- taux moyen de 3,03 pour les sections aménagées à 2 voies.

Accidentologie relevée sur la période 2014-2018 :



Au final, il apparaît que les indicateurs de taux d'accidents relevés sur la route départementale 751 sont globalement comparables à ceux de l'ensemble du réseau structurant du département de Loire-Atlantique.

En revanche, la section Port-Saint-Père – « Le Pont Béranger » enregistre un taux d'accidents très élevé, très largement supérieur aux valeurs relevées sur l'axe Nantes – Pornic dans son ensemble comme sur le réseau structurant du département.

Indicateurs de référence sur le réseau structurant Période [2014 - 2018]			
Typologie :	Nb accidents	Taux d'accidents	Densité
2x2 voies	77	1,80	0,197
1x2 voies	243	3,03	0,074
Moyenne Réseau structurant	**320**	**2,85**	**0,087**

Typologie des accidents

La typologie des accidents relevés sur la route départementale 751 est marquée par une très forte proportion de chocs frontaux entre deux ou plusieurs véhicules circulant en sens inverse (14 sur 25 accidents, soit 56 % des accidents). De plus, ces derniers, qui sont intervenus exclusivement sur les sections à 2 voies, représentent les deux-tiers de l'accidentologie des tronçons non aménagés (14 accidents sur un total de 21).

On relève par ailleurs 5 accidents impliquant des véhicules circulant dans le même sens (collision arrière ou latérale), 3 sorties de route et 3 accidents liés à des manœuvres de sortie ou d'entrée sur la route départementale 751 au droit d'un carrefour ou d'un accès. Ces derniers sont tous intervenus sur la section Port-Saint-Père – « Le Pont Béranger » non aménagée à 2x2 voies.

Pour finir, il apparaît que les accidents relevant d'une typologie spécifique aux routes bidirectionnelles sont au nombre de 17 (chocs frontaux et accidents au droit des intersections) soit près de 70 % de l'accidentologie relevée sur la période 2014 – 2018. De plus, la gravité de ces derniers est particulièrement élevée puisque l'ensemble des tué·e·s est associé à ce type d'accident.

Ce qu'il faut retenir

L'accidentologie sur la RD 751 est caractérisée par :

- une forte densité d'accidents, plus particulièrement prononcée sur les sections à 2 voies,
- un taux d'accidents moyen sur l'itinéraire équivalent à celui relevé en moyenne sur le réseau structurant du département de Loire-Atlantique,
- des taux d'accidents plus élevés sur plusieurs tronçons (Pornic – Chaumes-en-Retz mais surtout Port-Saint-Père – « Le Pont Béranger »),
- une très forte occurrence d'accidents spécifiques des routes bidirectionnelles (chocs frontaux et accidents au droit des intersections),
- une gravité plus particulièrement prononcée des accidents recensés sur les sections à 2 voies,
- un tronçon, la liaison Port-Saint-Père – « Le Pont Béranger », présentant un bilan particulièrement critique au regard de l'ensemble des critères à considérer dans ce type d'analyse.

La présence d'un trafic élevé (de plus de 13 000 véh/jour en tout point de l'itinéraire), associé à une route bidirectionnelle sur laquelle on relève de nombreux carrefours à niveau et accès riverains, contribue de manière certaine au bilan constaté sur cet axe. Ces caractéristiques induisent en effet une recrudescence des comportements à risques (manœuvres de dépassement hasardeuses) et un renforcement de l'insécurité à laquelle sont exposés les usager·ère·s.

2.4.6. Aménagements de sécurité

Afin de répondre aux enjeux de sécurité prégnants sur la route départementale 751, le Département a souhaité, sans attendre qu'un aménagement global de l'itinéraire soit mis en œuvre, procéder à des aménagements de sécurité dont l'objectif est de limiter le risque encouru par les usager·ère·s à très court terme.

Des travaux ont d'ores et déjà été menés courant 2019 :

- aménagement d'un giratoire à « La Paternière » (RD 303, commune de Port-Saint-Père),
- mise en place d'un marquage axial triple bande continue avec barrettes sonores sur la totalité des sections routières bidirectionnelles entre Nantes et Pornic, soit 20 km environ,
- étude de trois nouveaux giratoires pour sécuriser les traverses et apaiser la circulation sur l'axe principal.

Marquage axial renforcé sur la RD 751

Des mesures complémentaires doivent être mises en œuvre courant 2020 :

- pose début 2020 d'un panneau à messages variables sur la RD 723 (déviation de Bouguenais) en direction de Pornic dédié à l'information des usager.ère.s (info sécurité, info usagers, info circulation PL),
- renforcement du marquage axial sur les sections à 2 voies par la pose de balisettes comprenant une phase d'expérimentation sur la déviation de Port-Saint-Père au 1er semestre 2020,
- aménagement en 2020 d'un giratoire au droit du carrefour de « Malhara » (RD 279, Chaumes-en-Retz),
- aménagement fin 2020 – début 2021 d'un giratoire au droit du carrefour des « Duranceries » (RD 97, commune de Pornic),
- poursuite courant 2020 des études de faisabilité de l'aménagement d'un giratoire au droit du carrefour du « Port » (RD 66, à Pornic).

Ces interventions devraient permettre d'améliorer les conditions de sécurité sur la route départementale 751 à court terme. L'efficacité de ces dernières fera l'objet d'un suivi précis du département. L'augmentation du trafic sur le long terme pourrait toutefois en limiter les effets.

2.5. Perspectives d'évolution

2.5.1. L'offre de déplacements sur le périmètre de la réflexion

Plusieurs projets visant à consolider ou développer l'offre de déplacements dont bénéficient les habitant·e·s de l'aire d'étude ont d'ores et déjà été actés et feront l'objet d'une mise en œuvre à court ou moyen terme indépendamment des conclusions de la réflexion sur la mise à 2x2 voies de l'axe Nantes-Pornic engagée par le Département.

Par ailleurs, plusieurs maîtrises d'ouvrage ont engagé des réflexions qui pourront contribuer, en fonction des conclusions qui leur seront données, à faire évoluer l'offre existante.

Les infrastructures routières :

Le Département va engager dès 2020 les travaux de doublement de la déviation de Port-Saint-Père sur 4 200 m entre l'extrémité de la déviation de Bouaye et l'échangeur de raccordement de la RD 758 au sud du bourg de Port-Saint-Père. La mise en service doit intervenir en 2024. Ces aménagements permettront de faciliter l'accès à cette commune ainsi qu'à Sainte-Pazanne, Villeneuve-en-Retz et Noirmoutier depuis l'Est de l'agglomération nantaise.

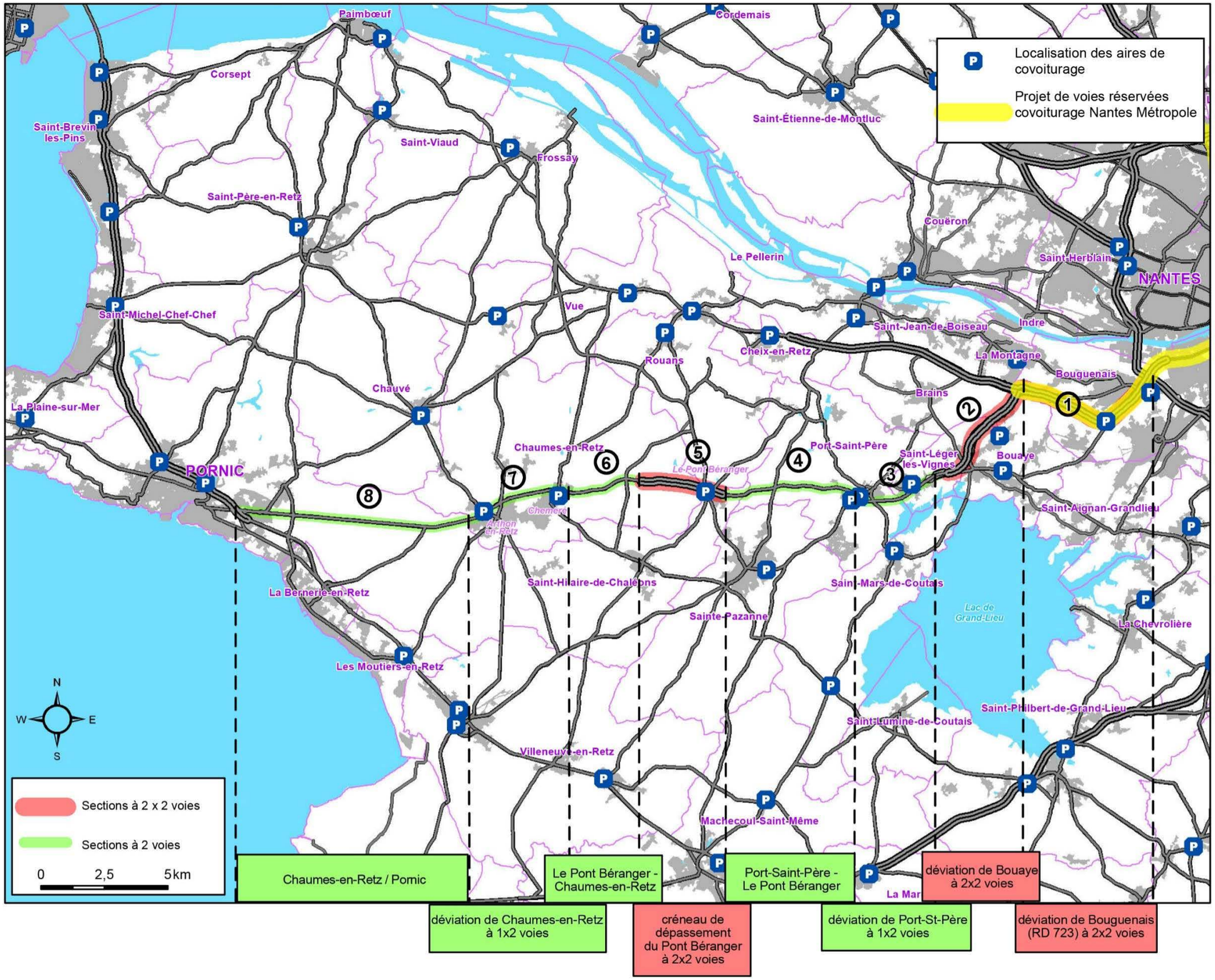
Par ailleurs, le Département a aussi la volonté, dans le cadre de sa politique mobilités, de mettre en œuvre des voies multifonctionnelles sur les principaux axes départementaux se raccordant sur le périphérique nantais de manière à améliorer la régularité des transports routiers collectifs et amplifier la pratique du covoiturage. Cette ambition s'inscrit dans le cadre de la démarche de consultation partenariale et citoyenne "Inventons la route de demain". Elle a été reprise dans le livre blanc de la route de demain approuvé par l'assemblée départementale le 17 décembre 2018. Son objectif est de favoriser la mise en place de voies réservées en adaptant l'infrastructure pour accompagner l'essor de ces nouvelles pratiques sur le territoire.

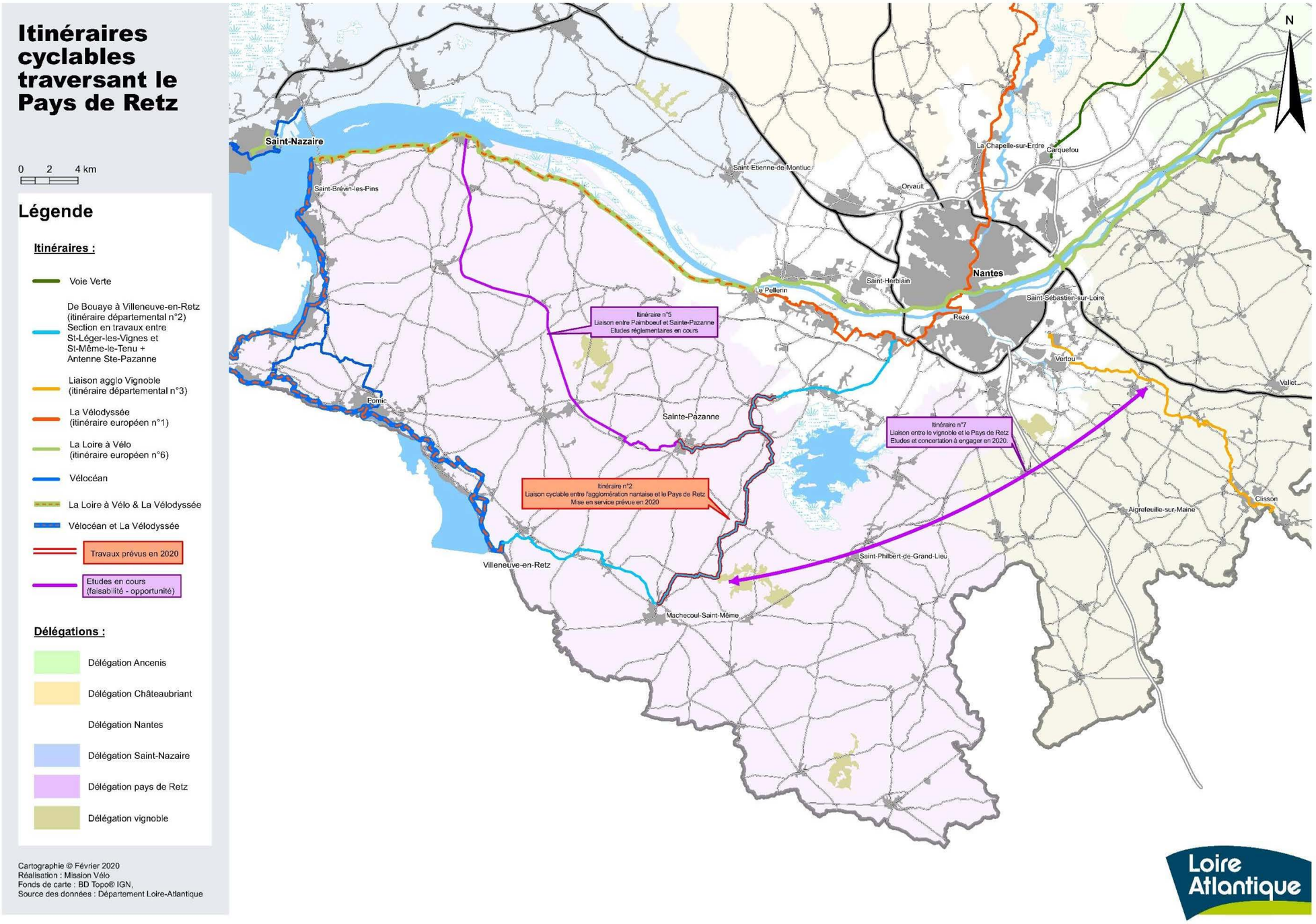
De plus, Nantes Métropole a identifié le covoiturage comme un levier de transition énergétique et un moyen d'optimiser l'utilisation de ses infrastructures dans son Plan de Déplacements Urbains. Aussi, l'intérêt d'un travail conjoint intégrant dans une même étude les voiries départementales et métropolitaines est apparu opportun aux deux collectivités pour garantir des principes d'aménagements homogènes et cohérents sur l'ensemble des itinéraires, quelle que soit leur domanialité.

La réflexion engagée fin 2019 concerne notamment la route de Pornic prolongée par la RD 723 jusqu'à l'échangeur de « La Mouchonnerie » à Bouguenais. Cette dernière, qui doit se dérouler sur 18 mois, doit examiner les conditions possibles d'aménagement et de fonctionnement de voies réservées aux transports collectifs et au covoiturage sur cet axe et conduire à la mise en place de premières expérimentations sur plusieurs pénétrantes.

La mise en œuvre de tels dispositifs sur la RD 723, si cet axe devait être retenu à l'issue de l'étude, devrait permettre de faciliter l'accès à l'agglomération par les transports par cars, d'encourager la pratique du covoiturage par les usager·ère·s empruntant celui-ci et d'accroître la capacité globale de l'infrastructure.

Aménagements actuels et à l'étude dédiés au covoiturage :




Itinéraires cyclables traversant le Pays de Retz
0 2 4 km
Légende
Itinéraires :
Voie Verte
De Bouaye à Villeneuve-en-Retz (itinéraire départemental n°2) Section en travaux entre St-Léger-les-Vignes et St-Même-le-Tenu + Antenne Ste-Pazanne
Liaison agglo Vignoble (itinéraire départemental n°3)
La Vélodyssée (itinéraire européen n°1)
La Loire à Vélo (itinéraire européen n°6)
Vélocéan
La Loire à Vélo & La Vélodyssée
Vélocéan et La Vélodyssée
Travaux prévus en 2020
Etudes en cours (faisabilité - opportunité)
Délégations :
Délégation Ancenis
Délégation Châteaubriant
Délégation Nantes
Délégation Saint-Nazaire
Délégation pays de Retz
Délégation vignoble
Cartographie © Février 2020
Réalisation : Mission Vélo
Fonds de carte : BD Topo® IGN,
Source des données : Département Loire-Atlantique
N
Saint-Nazaire
Saint-Brévin-les-Pins
Pornic
Saint-Etienne-de-Montluc
Orvault
La Chapelle-sur-Erdre
Carquefou
Nantes
Saint-Herblain
Le Pellerin
Rezé
Saint-Sébastien-sur-Loire
Vertou
Vallet
Clisson
Aignefeuille-sur-Maine
Sainte-Pazanne
Itinéraire n°5
Liaison entre Paimboeuf et Sainte-Pazanne
Etudes réglementaires en cours
Itinéraire n°7
Liaison entre le vignoble et le Pays de Retz
Etudes et concertation à engager en 2020.
Itinéraire n°2
Liaison cyclable entre l'agglomération nantaise et le Pays de Retz
Mise en service prévue en 2020
Villeneuve-en-Retz
Machecoul-Saint-Même
Saint-Philbert-de-Grand-Lieu
Loire Atlantique

Les modes doux :

Le Pays de Retz est desservi aujourd'hui par plusieurs itinéraires cyclables départementaux en complément des schémas cyclables communaux et intercommunaux :

- « La Loire à Vélo » qui a pour objectif de relier l'agglomération nantaise (Le Pellerin) au littoral à Saint-Brevin-les-Pins,
- « Vélocéan » qui s'inscrit en rétro-littoral de Saint-Brevin-les-Pins jusqu'à la limite du département de la Vendée,
- l'itinéraire départemental reliant l'agglomération nantaise à Villeneuve-en-Retz. Celui-ci doit être complété par une antenne en 2020 reliant Sainte-Pazanne et Saint-Mars-de-Coutais,
- enfin, « La Vélodyssée » qui reprend sur le territoire du Pays de Retz les tracés de « La Loire à Vélo » et de « Vélocéan ».

Cette offre doit être étoffée à terme par deux nouveaux itinéraires qui permettront de renforcer la pratique utilitaire et touristique du vélo sur l'ensemble du quart sud-ouest du département :

- l'itinéraire départemental reliant Sainte-Pazanne à Paimboeuf devrait, sous réserve de la concertation en cours, emprunter une partie de l'ancienne voie ferrée entre Saint-Hilaire-de-Chaléons et Paimboeuf et dont la mise en œuvre pourrait débuter en 2023 (longueur de 32 km dont 29 km en site propre),
- l'itinéraire départemental reliant le Pays de Retz au vignoble nantais dont les études visant à déterminer le tracé débuteront en 2020. Celui-ci devrait développer un linéaire compris entre 55 et 65 km.

Le Pays de Retz bénéficiera à terme d'un réseau conséquent, quadrillant l'ensemble du territoire. Toutefois, le vélo constitue une alternative à la voiture uniquement pour les déplacements utilitaires de courte et moyenne distance. Au-delà d'une dizaine de kilomètres, l'usage du vélo pour les déplacements quotidiens devient plus marginal.

L'offre ferroviaire :

La Région a lancé en 2018 une étude sur la mobilité dont les objectifs sont de réinterroger les solutions de mobilités interurbaines et notamment de renforcer l'articulation entre les modes routiers et ferroviaires.

Cette étude s'attache à faire un état des lieux du fonctionnement actuel des réseaux, ainsi qu'à définir un plan d'actions en termes de desserte. Elle doit traiter des perspectives d'évolution des dessertes ferroviaires interurbaines et du transport à la demande.

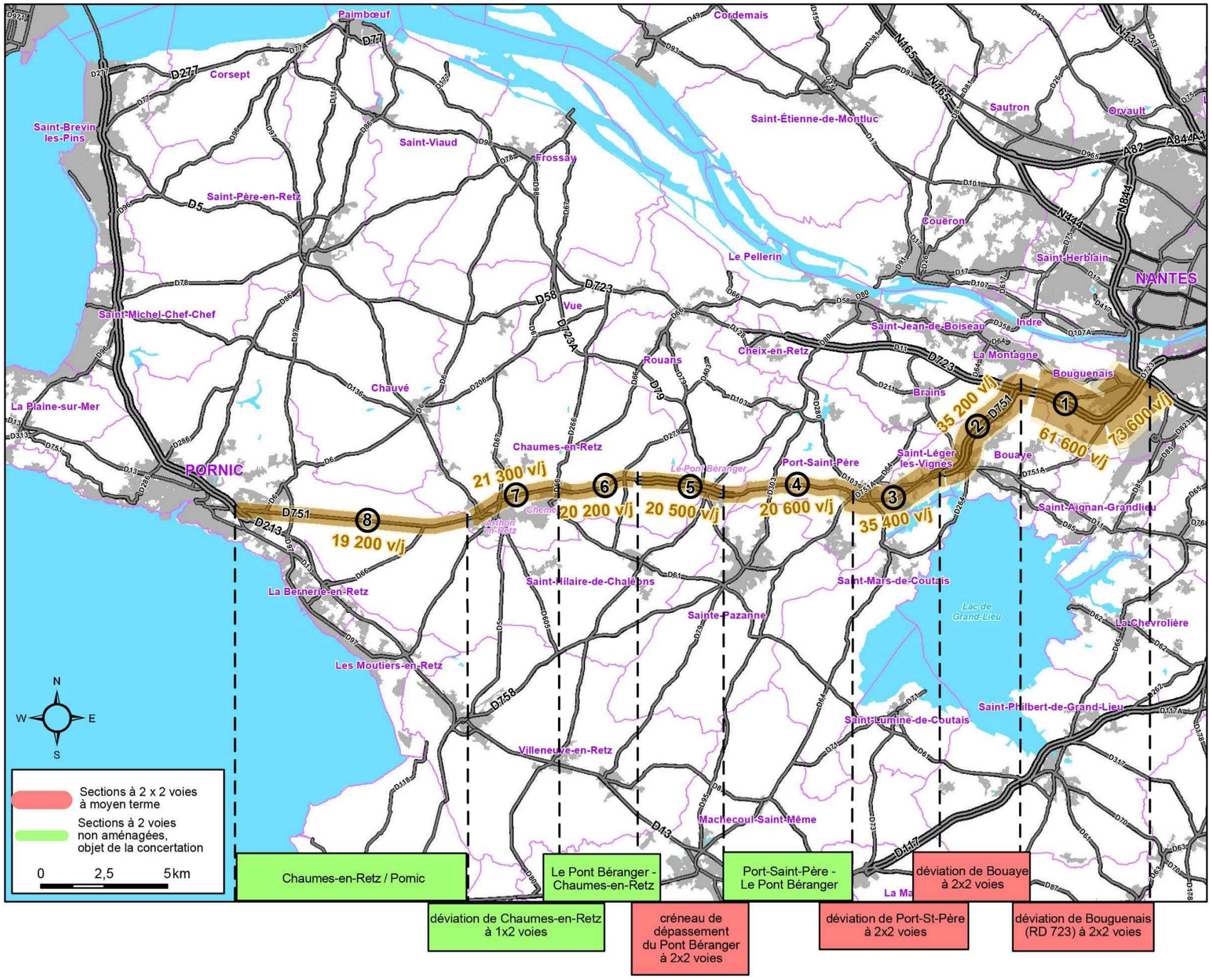
Le schéma régional des transports élaboré en conclusion de l'étude de mobilité sera adopté courant 2020 pour un horizon fixé à 2030 avec différentes phases de déploiement entre 2020 et 2030.

La ligne ferroviaire de Pornic est une voie unique qui engendre d'importantes contraintes d'exploitation. Ainsi, même en doublant les rames de la ligne Nantes – Saint-Gilles-Croix-de-Vie/Pornic, une capacité d'emport serait de 400 à 450 personnes par train alors qu'il y a 30 000 automobilistes par jour sur l'axe Nantes-Pornic au niveau de Port-Saint-Père.

L'offre de transport par cars :

L'évolution de l'offre doit être précisée dans les conclusions de l'étude de mobilité dont les résultats sont attendus fin 2020.

Évolution des flux de circulation à long terme en l'absence d'aménagement :



2.5.2. Les flux de circulation

L'évaluation de l'évolution des flux de circulation à moyen et long terme a fait l'objet d'une étude spécifique confiée par le Département au CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement). Celle-ci prend en compte des données de croissance de la population et des emplois ainsi que d'évolution de la mobilité, de la demande de déplacement à longues distances et de la répartition modale entre les différents modes. Les projets d'aménagement actés sur les réseaux national, métropolitain et départemental, dont la réalisation est programmée, ont été pris en compte également. Les trafics futurs ont ainsi été déterminés par le modèle mis en œuvre, en ordre de grandeur, à un horizon de moyen terme (2027) et de long terme (2047).

L'étude montre que les flux de circulation sur la RD 751 continueront à croître compte-tenu de l'évolution démographique, du développement économique et de l'attractivité du littoral. La déviation de Bouaye qui supportait 25 600 véh/j en 2018 enregistrera 28 000 véh/j à moyen terme et 35 200 véh/j à long terme. La déviation de Chaumes-en-Retz verra son trafic passer de 13 200 véh/j en 2018 à 14 300 véh/j à moyen terme et 20 200 véh/j à long terme.

Les sections non aménagées entre Port-Saint-Père et Pornic connaîtront donc un niveau de fréquentation à moyen terme important, compris entre le niveau de charge normal et maximal d'une route bidirectionnelle. A long terme, en l'absence d'aménagement, les flux qu'elles supporteront seront supérieurs à la capacité théorique de ce type de voie.

En conséquence, les conditions de circulation sur l'axe Nantes-Pornic devraient, en l'absence d'aménagement, se dégrader très progressivement par rapport aux conditions que connaissent les usagers de la RD 751 aujourd'hui. Les phénomènes de saturation seront amplifiés tant en fréquence qu'en ampleur. Les temps de parcours seront également affectés.

Cette situation pénalisera l'ensemble des usager·ère·s de l'axe mais aussi les habitant·e·s du territoire qui sont amené·e·s à franchir celui-ci régulièrement dans leurs déplacements quotidiens (en particulier les exploitant·e·s agricoles).

Les liaisons économiques vers Pornic Agglo Pays de Retz ou internes à ce territoire seront également affectées. Cette situation est susceptible de pénaliser l'attractivité de ce territoire et donc de pénaliser son développement économique.

Axe Nantes - Pornic : Evolution des trafics en l'absence d'aménagement **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)*	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
RD 751 non aménagée Moyen terme *(2027)*	Tous trafics	63 200 véh/J	52 600 véh/J	28 000 véh/J	27 800 véh/J	15 800 véh/J	15 000 véh/J	14 300 véh/J	14 700 véh/J	13 100 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	3,5%	-	9,3%	12,7%	23,4%	16,3%	8,2%	-	0,8%
RD 751 non aménagée Long terme *(2047)*	Tous trafics	73 600 véh/J	61 600 véh/J	35 200 véh/J	35 400 véh/J	20 600 véh/J	20 500 véh/J	20 200 véh/J	21 300 véh/J	19 200 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 2047/2018	20,6%	-	37,4%	43,5%	60,9%	58,9%	52,8%	-	47,7%

2.5.3. Incidences potentielles sur l'insécurité routière

Les aménagements ponctuels et de sécurité qui ont été mis en œuvre en 2019 ou seront mis en place lors de ces prochaines années (retraitement de carrefour en giratoire, …) devraient permettre dans un premier temps d'améliorer la sécurité des usager·ère·s circulant sur la route départementale 751 lors des prochaines années.

Toutefois, à plus longue échéance, l'augmentation continue du trafic sur l'axe Nantes-Pornic devrait contrecarrer ces effets positifs et réamorcer une dynamique d'érosion de la sécurité sur l'itinéraire. L'ampleur de celle-ci est difficile à évaluer. Toutefois, les déplacements de proximité nécessitant des manœuvres de traversée de la voie ou d'accès à celle-ci sur de courtes distances seront vraisemblablement plus particulièrement concernées. Les engins agricoles empruntant régulièrement la voie seront confrontés à des conditions de circulation encore plus précaires que celles qu'ilss connaissent aujourd'hui.

Ce qu'il faut retenir :

- les trafics sur l'axe Nantes-Pornic continueront à croître ces prochaines années compte-tenu de la dynamique démographique et économique ainsi que de l'attractivité touristique,
- plusieurs projets et réflexions en cours contribueront à faire évoluer l'offre de déplacements sur le territoire sans toutefois permettre d'absorber l'évolution de la demande,
- les conditions de circulation devraient par conséquent continuer à se dégrader, en particulier sur le plan de la sécurité routière.

2.6. Les objectifs d'aménagement de l'axe

L'aménagement de l'axe Nantes-Pornic doit permettre d'apporter une réponse adaptée aux difficultés que connaît celui-ci aujourd'hui ou qu'il devrait connaître à court ou moyen terme compte-tenu des évolutions attendues.

Il doit également s'inscrire dans une perspective de développement du Pays de Retz dans son ensemble et de la communauté d'agglomération de Pornic en particulier.

Au regard de ces orientations, les objectifs du Département pour la mise à 2x2 voies de la route départementale 751 sont les suivants :

- améliorer la sécurité des usager·ère·s en transit sur l'axe Nantes–Pornic,
- améliorer la sécurité des déplacements locaux empruntant ponctuellement la route départementale 751 ou traversant celle-ci,
- améliorer la fluidité du trafic et le confort pour l'usager.ère en transit par une réduction du temps de parcours,
- accompagner le développement démographique et économique du Pays de Retz en améliorant la desserte des principaux pôles d'habitat et d'emploi situés à proximité de la route départementale 751,
- améliorer la desserte de la côte atlantique sud-Loire et l'écoulement du trafic en période estivale ainsi que les week-ends,
- assurer la mise en cohérence de toutes les sections de l'itinéraire.

Au regard des décisions successives qui ont été prises par le Département de Loire-Atlantique concernant l'aménagement de l'axe Nantes-Pornic, les caractéristiques qu'il est envisagé de conférer à terme à la route départementale 751 sur la totalité de son tracé sont les suivantes :

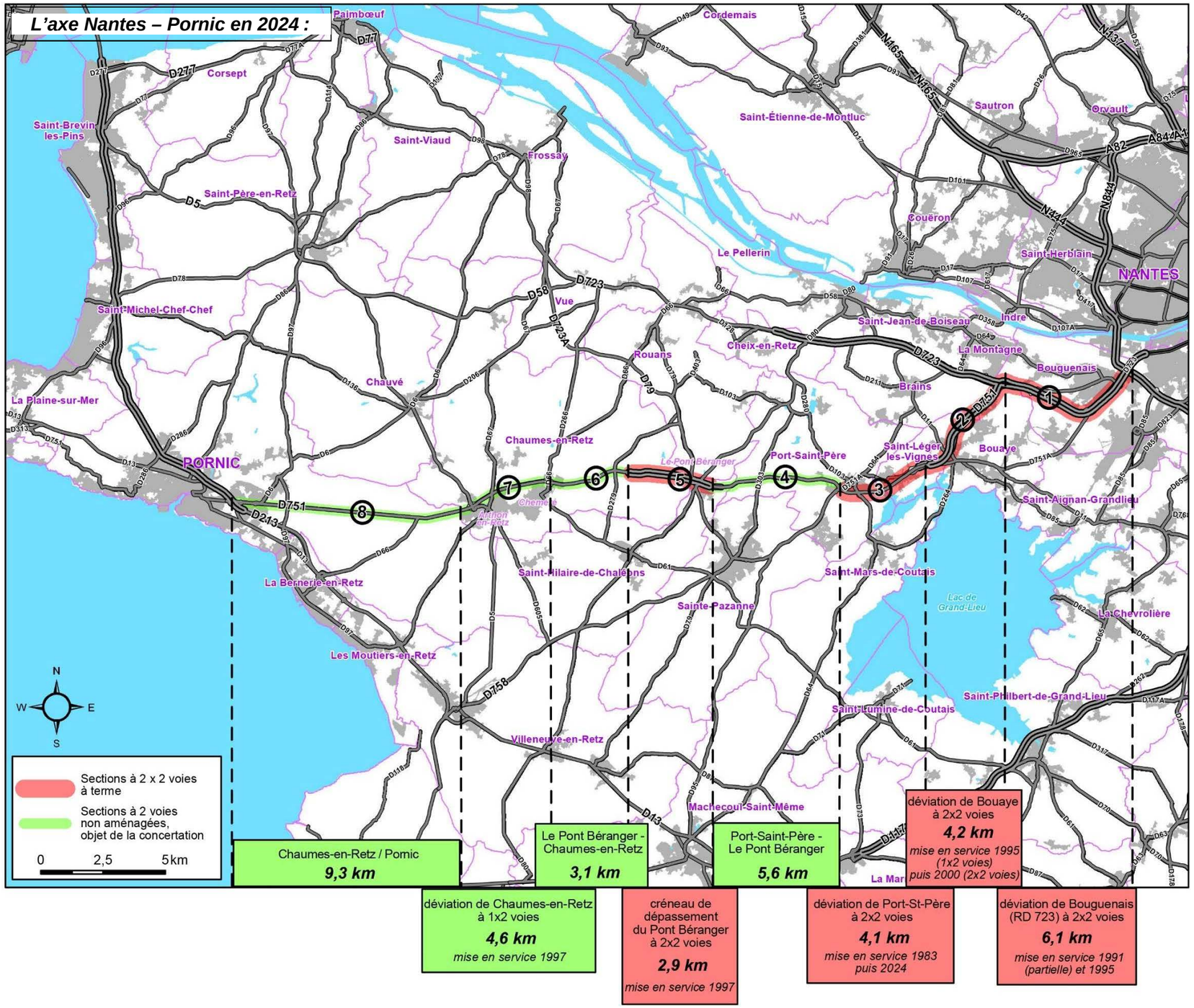
- aménagement à 2x2 voies de la plateforme routière sur la totalité de la liaison,
- déviation des agglomérations ou zones agglomérées traversées par l'itinéraire,
- dénivellation systématique des points d'échange (échangeurs dénivelés) et limitation de leur nombre afin de réduire l'étalement urbain (objectif d'interdistance moyenne minimale entre deux échangeurs de 6 km),
- suppression des accès riverains existants et interdiction de création de nouveaux accès,
- limitation de l'urbanisation linéaire par l'adoption de marges de recul des constructions (100 m pour l'habitat et 50 m pour les activités).

Toutefois, le Département a aussi pour ambition d'inscrire ce projet dans une démarche plus globale d'aménagement durable du territoire.

En conséquence, celui-ci devra considérer de nouveaux enjeux de portée stratégique, à la fois plus transversaux et plus globaux.

Ces derniers concerneront notamment :

- la 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 (objectif de « zéro artificialisation nette ») en limitant autant que possible les emprises du projet,
- la maîtrise de l'urbanisation linéaire le long de l'axe qui devra donner lieu à une réflexion avec les communes et intercommunalités,
- la construction d'une offre de mobilité globale, visant à développer des synergies et complémentarités entre les différents modes (notamment ferroviaire),
- l'élaboration d'un projet de mobilité durable prenant en compte l'ensemble des usages de la route (continuités cyclables, covoiturage, transports par cars, …).


L'axe Nantes – Pornic en 2024 :
Paimbœuf
Cordemais
Corsept
Saint-Brevin-les-Pins
Saint-Viaud
Frossay
Saint-Étienne-de-Montluc
Sautron
Orvault
Saint-Père-en-Retz
Couëron
Le Pellerin
Saint-Herblain
NANTES
Saint-Michel-Chef-Chef
Vue
Saint-Jean-de-Boiseau
Indre
Cheix-en-Retz
La Montagne
Rouans
Bouguenais
Chauvé
Brains
La Plaine-sur-Mer
Chaumes-en-Retz
Le Pont-Béranger
Port-Saint-Père
Saint-Léger-les-Vignes
Bouaye
PORNIC
Chéméré
Saint-Aignan-Grandlieu
Saint-Hilaire-de-Chaléons
Saint-Mars-de-Coutais
La Bernerie-en-Retz
Sainte-Pazanne
Lac de Grand-Lieu
La Chevrolière
Les Moutiers-en-Retz
Saint-Philbert-de-Grand-Lieu
Saint-Lumine-de-Coutais
Villeneuve-en-Retz
Machecoul-Saint-Même
N
W
E
S
Sections à 2 x 2 voies à terme
Sections à 2 voies non aménagées, objet de la concertation
0
2,5
5km
Chaumes-en-Retz / Pornic
9,3 km
Le Pont Béranger - Chaumes-en-Retz
3,1 km
Port-Saint-Père - Le Pont Béranger
5,6 km
déviation de Bouaye à 2x2 voies
4,2 km
mise en service 1995 (1x2 voies) puis 2000 (2x2 voies)
déviation de Chaumes-en-Retz à 1x2 voies
4,6 km
mise en service 1997
créneau de dépassement du Pont Béranger à 2x2 voies
2,9 km
mise en service 1997
déviation de Port-St-Père à 2x2 voies
4,1 km
mise en service 1983 puis 2024
déviation de Bouguenais (RD 723) à 2x2 voies
6,1 km
mise en service 1991 (partielle) et 1995

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.