

**ROUTE**  
**NANTES - PORNIC**

RD 751

# CONCERTATION PUBLIQUE

DU 28 MARS  
AU 8 MAI  
2022

Livret de la concertation

POUR LES SECTIONS

PORT-SAINT-PÈRE / LE PONT BÉRANGER  
ET DÉVIATION DE CHAUMES-EN-RETZ

UNE INITIATIVE DU DÉPARTEMENT

Loire  
Atlantique

# SOMMAIRE

Où en est-on dans la concertation autour de l'axe Nantes-Pornic ?

Pour s'informer et s'exprimer

P.4

P.5

## SECTION PORT-SAINT-PÈRE / « LE PONT BÉRANGER »

**La variante de référence** : contournant Belle-View par le sud

**La variante n°2** : en aménagement sur place

**Les conditions de circulation et les dessertes locales**

**Les mobilités douces et partagées** au cœur du projet

**Les effets du projet et les mesures d'accompagnement**

P.6

P.7

P.8

P.12

P.16

P.18

## LE DOUBLEMENT DE LA DÉVIATION DE CHAUMES-EN-RETZ

**Les incidences du projet sur les circulations locales**

**Les conditions de circulation et les dessertes locales**

**Les aménagements envisagés à « Taillecou » :**

3 options soumises à concertation

**Les mobilités douces et partagées** au cœur du projet

**Les effets du projet et les mesures d'accompagnement**

P.20

P.21

P.22

P.23

P.26

P.28

## NOTES

P.30

# Édito



En 2020, le Département a organisé une large concertation avec vous pour recueillir vos avis et vos propositions sur l'aménagement global de la route départementale 751 entre l'agglomération nantaise et le Pays de Retz. Cet axe, emprunté par un nombre important d'usagers, est stratégique pour notre territoire.

Nous nous y étions engagés : nous revenons aujourd'hui vers vous pour échanger sur l'aménagement programmé de deux sections de cet itinéraire, entre Port-Saint-Père et le Pont-Béranger ainsi que la déviation de Chaumes-en-Retz. Les orientations que nous vous présentons permettent d'assumer une stratégie de développement tout en préservant les espaces à vocation agricole et naturelle.

La concertation qui s'ouvre exposera les différentes propositions d'aménagement et nous permettra de déterminer ensemble les opérations à entreprendre selon les différents secteurs traversés. Vos remarques et propositions nourriront les étapes ultérieures du projet.

Le livret que vous avez en main présente les grands enjeux de la démarche initiée par le Département en faveur de la mobilité et de la sécurité sur ces deux secteurs de la RD 751 ainsi que l'ensemble des interventions envisagées. Il indique également la marche à suivre pour participer activement à la concertation.

Habitant.es de l'agglomération nantaise, du Pays de Retz ou du littoral, usager.ères quotidien.nes, vacancier.ères ou professionnel.les, le projet d'aménagement de la RD 751 est le vôtre.

De Nantes à Pornic, faisons la route ensemble !

Michel Ménard,  
Président du Département de Loire-Atlantique

# Le mot des garants

---

Nous avons garanti la concertation préalable sur le projet qui s'est déroulée entre le 21 septembre et le 4 novembre 2020. À la suite de celle-ci, nous avons rédigé un bilan avec des recommandations au maître d'ouvrage. Le Conseil Départemental a totalement pris en compte nos demandes et s'est engagé à poursuivre le processus participatif dans sa délibération du 7 janvier 2021.

À la suite, la CNDP a décidé le 2 février 2021, d'une concertation continue jusqu'à la dernière enquête publique organisée dans le cadre des demandes d'autorisations administratives obligatoires pour la réalisation de chaque section du projet. Dans cette même décision, elle nous a reconduits dans nos fonctions de garants.

Le champ de la concertation continue s'inscrit au titre des articles L.121-1, L.121- 1-1, L.121-14 et R.121-11 du Code de l'environnement. L'enjeu est de garantir le continuum de l'information. Les publics doivent pouvoir suivre facilement les étapes d'avancement du projet, y être pleinement associés, tout particulièrement à l'approche de décisions clés devant être prises par le maître d'ouvrage, et surtout en être informés régulièrement.

Un des enjeux majeurs de la concertation continue est d'adapter les formes d'information et de participation à la durée d'élaboration de chacune des sections du projet, ce, jusqu'à la dernière enquête publique.

Le rôle et la mission des garants pendant la concertation continue : prescrire, conseiller, servir de recours, rendre compte. Nous pouvons également être prescripteurs de modalités complémentaires. Nous veillerons aussi à ce que les moyens adéquats soient mis en œuvre pour que cette concertation continue soit utile au projet. Chaque année, nous produirons un rapport intermédiaire.

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

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

Nous sommes toujours à votre disposition par mail : [claude.renou@garant-cndp.fr](mailto:claude.renou@garant-cndp.fr) et [serge.quentin@garant-cndp.fr](mailto:serge.quentin@garant-cndp.fr)

**Claude Renou et Serge Quentin,**  
**Garants de la concertation**



# Où en est-on dans la concertation autour de l'axe Nantes-Pornic ?



## DE LA CONCERTATION PRÉALABLE...

La concertation préalable qui a eu lieu entre le 21 septembre et le 4 novembre 2020 a été l'occasion de présenter les enjeux, caractéristiques et modalités de réalisation des aménagements envisagés sur l'axe Nantes - Pornic. Elle portait plus précisément sur **l'opportunité d'aménagement à 2x2 voies de l'itinéraire.**

## ...À LA CONCERTATION CONTINUE

À l'issue de cette première étape, le Département a pris l'engagement de poursuivre les échanges et le dialogue. Une nouvelle phase de « concertation continue » s'est alors ouverte. Dans ce cadre, a notamment été décidée la création d'un **comité de suivi élargi** composé d'élu.es, d'institutionnel.les, d'associations, de représentant.es de la société civile et de la profession agricole. Objectif : **informer régulièrement le public** de l'état d'avancement du projet et des décisions inhérentes aux variantes et aux tracés. Le Département a par ailleurs poursuivi les études de projet et missionné le CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) pour réaliser une modélisation de trafic et un bilan carbone des variantes. Enfin, des rencontres avec les exploitant.es et les riverain.es ont été organisées ponctuellement pour échanger sur les fonctionnements et usages locaux.

## POURQUOI UNE NOUVELLE CONCERTATION PUBLIQUE ?

Plus généralement, les solutions d'aménagement n'ayant pas encore été arrêtées, il a été décidé de **poursuivre les réflexions** et d'engager de nouvelles phases de concertation publique avant le lancement des procédures administratives réglementaires, et notamment des enquêtes publiques. Objectif : **que chacun.e puisse s'exprimer** jusqu'à l'ouverture de la dernière phase du projet.

C'est dans ce cadre que se tient une **nouvelle concertation publique, du 28 mars au 8 mai 2022.** Elle porte sur les deux opérations du projet global les plus avancées en termes d'études : la section Port-Saint-Père / « Le Pont Béranger » et la déviation de

Chaumes-en-Retz. Les sections « Le Pont Béranger » / Chaumes-en-Retz et Chaumes-en-Retz / Pornic, également soumises à concertation en 2020, ne sont donc pas évoquées lors de la concertation 2022.

Cette concertation est organisée sous le regard des garants, désignés en 2021 par la Commission Nationale du Débat Public pour veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de la dernière enquête publique du projet.

## LES DEUX SECTIONS SOUMISES À CONCERTATION EN 2022

### Section Port-Saint-Père / « Le Pont Béranger »

À l'issue de la concertation de 2020, il a été décidé de poursuivre les réflexions dans l'objectif d'un aménagement à 2x2 voies et suivant deux options de tracé à approfondir : la reprise de la variante de référence en déviation ainsi qu'un tracé en aménagement sur place au plus près de la route actuelle.

### Déviation de Chaumes-en-Retz

À l'issue de la concertation de 2020, il a été décidé de poursuivre les réflexions dans l'objectif d'un doublement de la déviation à 2x2 voies en approfondissant les conditions d'aménagement des extrémités de la déviation.

## À NOTER

**Pour les aménagements de la section Port-Saint-Père / « Le Pont Béranger » comme pour la déviation de Chaumes-en-Retz, en accord avec les réflexions issues de la concertation de 2020, une attention particulière est portée aux habitations riveraines, au bruit, à la circulation des piétons et cyclistes, aux dessertes économiques et agricoles, à l'emprise foncière et à la préservation de la biodiversité.**



# Pour s'informer et s'exprimer

Registres en mairie, réunions publiques, ateliers participatifs, permanences en mairie, plateforme de participation citoyenne... Le dispositif de concertation vous permet de vous informer, poser des questions et transmettre vos remarques et propositions. En tant qu'usager.ère ou riverain.e de la route, votre avis compte !

## LES TEMPS DE RENCONTRES

### • 2 réunions publiques ouvertes à toutes et tous :

- **Lundi 28 mars à 19h** – Salle de la Colombe, 27 rue de Pornic à Port-Saint-Père – Aménagement entre Port-Saint-Père et « Le Pont Béranger ».
- **Jeudi 31 mars à 19h** – Salle Ellipse, 6 impasse du Lavoir à Chaumes-en-Retz (Chéméré) – Déviation de Chaumes-en-Retz.



Regardez les réunions publiques en direct depuis chez vous et retrouvez la vidéo dès le lendemain sur : [participer.loire-atlantique.fr/nantes-pornic](https://participer.loire-atlantique.fr/nantes-pornic)

### • 4 ateliers participatifs avec des thématiques spécifiques (sur inscription) :

#### Sur le secteur « Port-Saint-Père / Le Pont Béranger » :

- **Mardi 5 avril à 19h** – Quelles conditions de circulation et de desserte locales ? – Salle de la Colombe à Port-Saint-Père.
- **Mardi 12 avril à 19h** – Comment concilier compensation écologique et préservation des espaces agricoles ? – Salle de la Colombe à Port-Saint-Père.

#### Sur le secteur « déviation de Chaumes-en-Retz » :

- **Jeudi 7 avril à 19h** – Quelles conditions de circulation et de desserte locales ? – Salle Ellipse de Chéméré (Chaumes-en-Retz).
- **Mercredi 13 avril à 19h** – Comment concilier compensation écologique et préservation des espaces agricoles ? – Salle Ellipse de Chéméré (Chaumes-en-Retz).

### • 8 permanences plus individualisées (sur inscription) :

#### Sur le secteur « Port-Saint-Père / Le Pont Béranger » :

- **Vendredi 15 avril - Mercredi 20 avril**
  - **Vendredi 29 avril - Mercredi 4 mai**
- de 14h à 18h30, à la mairie de Port-Saint-Père.

#### Sur le secteur « déviation de Chaumes-en-Retz » :

- **Mercredi 13 avril - Vendredi 22 avril**
  - **Mercredi 27 avril - Vendredi 6 mai**
- de 14h à 18h30 à la mairie annexe de Chéméré (Chaumes-en-Retz).



Retrouvez l'agenda de la concertation et inscrivez-vous aux ateliers et permanences sur la plateforme de participation citoyenne [participer.loire-atlantique.fr/nantes-pornic](https://participer.loire-atlantique.fr/nantes-pornic), rubrique « rencontres » ou au 02 40 99 10 00 (Département de Loire Atlantique).

## LES OUTILS D'INFORMATION À VOTRE DISPOSITION

- **Le présent livret**, pour prendre connaissance du projet.
- **Des panneaux d'exposition** disponibles dans les mairies listées ci-après.
- **Une plateforme de participation** pour prendre connaissance du projet, des documents disponibles et des rencontres à venir : [participer.loire-atlantique.fr/nantes-pornic](https://participer.loire-atlantique.fr/nantes-pornic)

## LES OUTILS DE CONTRIBUTION À VOTRE DISPOSITION

- **Des registres papiers** en mairies de Port-Saint-Père, Sainte-Pazanne, Rouans, Saint-Hilaire-de-Chaléons, Chaumes-en-Retz et Pornic.
- **Une plateforme ouverte aux contributions** du lundi 28 mars à 10h au dimanche 8 mai à 18h : [participer.loire-atlantique.fr/nantes-pornic](https://participer.loire-atlantique.fr/nantes-pornic)





# SECTION PORT-SAINT-PÈRE / « LE PONT BÉRANGER »



## LE CONTEXTE

À l'issue de la concertation de 2020, il a été décidé de poursuivre les études d'aménagement à 2x2 voies suivant deux familles de variantes (en déviation et aménagement sur place).

## LES VARIANTES EN BREF

Elles se différencient uniquement dans la partie est. À l'ouest, entre « Le Pont Béranger » et « La Vieille Bretonnière », les variantes comprennent un tronç commun en aménagement sur place par élargissement de la chaussée au plus près de la route actuelle, sur 3 300 mètres.

- **La variante dite « de référence »** correspond au tracé initialement retenu dans le cadre d'un dossier d'approbation de principe en 2009. Elle prévoit une déviation en tracé neuf à 2x2 voies d'environ 3 000 m, de la « Vieille Bretonnière » à la RD 64 (route de Saint-Mars-de-Coutais).

- **La variante n°2** est une adaptation des variantes en aménagement sur place de l'actuelle RD 751 présentées lors de la concertation menée à l'automne 2020. Elle prévoit un aménagement à 2x2 voies au plus près de la route existante en limitant le plus possible les impacts sur le bâti implanté au bord de l'actuelle RD 751. En mai 2021, un tracé ajusté de cette variante a été présenté aux riverain.es.

## LES SUJETS SOUMIS À CONCERTATION

Parmi les thèmes soumis à concertation figurent :

- Les options de tracé (déviation ou aménagement sur place) ;
- L'opportunité du maintien d'échanges à La Paternière (RD 303) ;
- Les conditions de circulation et de desserte locales pour les modes alternatifs à la voiture (marche, vélo, transports scolaires, transports en commun et covoiturage) ;
- La compensation des impacts sur les zones humides et les espaces agricoles.



# La variante de référence : contournant Belle-Vue par le sud

## PRÉSENTATION

Dans cette variante dite « de référence », les accès directs sur la route actuelle seraient supprimés. Les dessertes correspondantes seraient rétablies par le biais des réseaux de voies communales existantes, complétées par des dessertes créées dans le cadre du projet.

## CARACTÉRISTIQUES

La variante de référence comporte 4 ouvrages de franchissement de la RD 751 aménagée :

- À « La Frogerie », la voie communale serait rétablie par un passage supérieur ;
- À « La Paternière », la RD 303 serait rétablie par un passage inférieur ;
- À « La Terguerie », la voie communale serait rétablie par un passage inférieur ;
- Au sud du bourg de Port-Saint-Père, la RD 758 serait rétablie par un passage supérieur. L'ouvrage existant serait déconstruit.

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



# La variante n°2 : en aménagement sur place

## PRÉSENTATION

Cette seconde variante est une adaptation des variantes en aménagement sur place de l'actuelle RD 751 présentées lors de la concertation de 2020. Elle prévoit un aménagement à 2x2 voies au plus près de la route existante en limitant le plus possible les impacts sur le bâti implanté au bord de la RD 751.

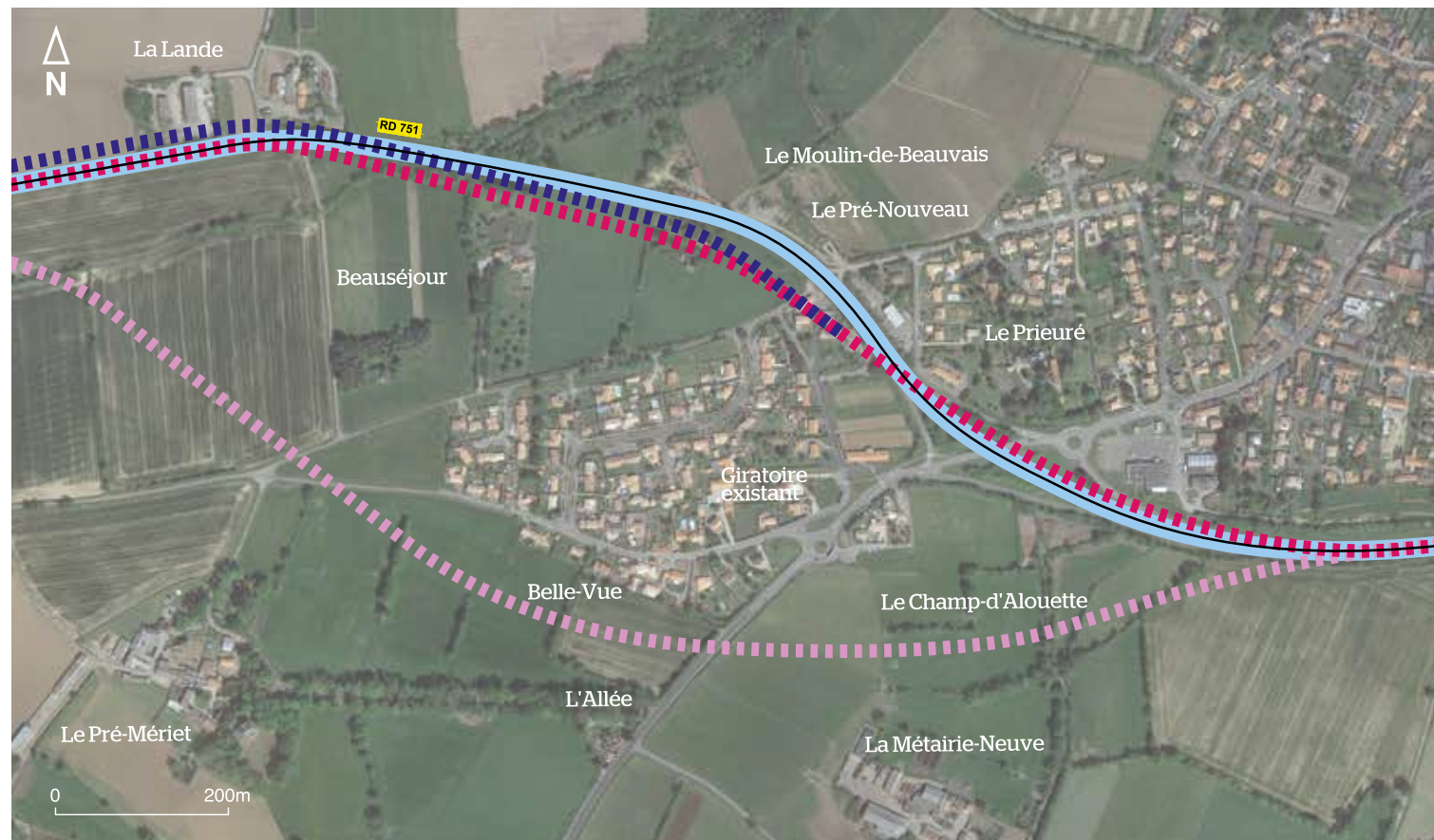
## CARACTÉRISTIQUES ET DÉCLINAISONS

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

### À NOTER

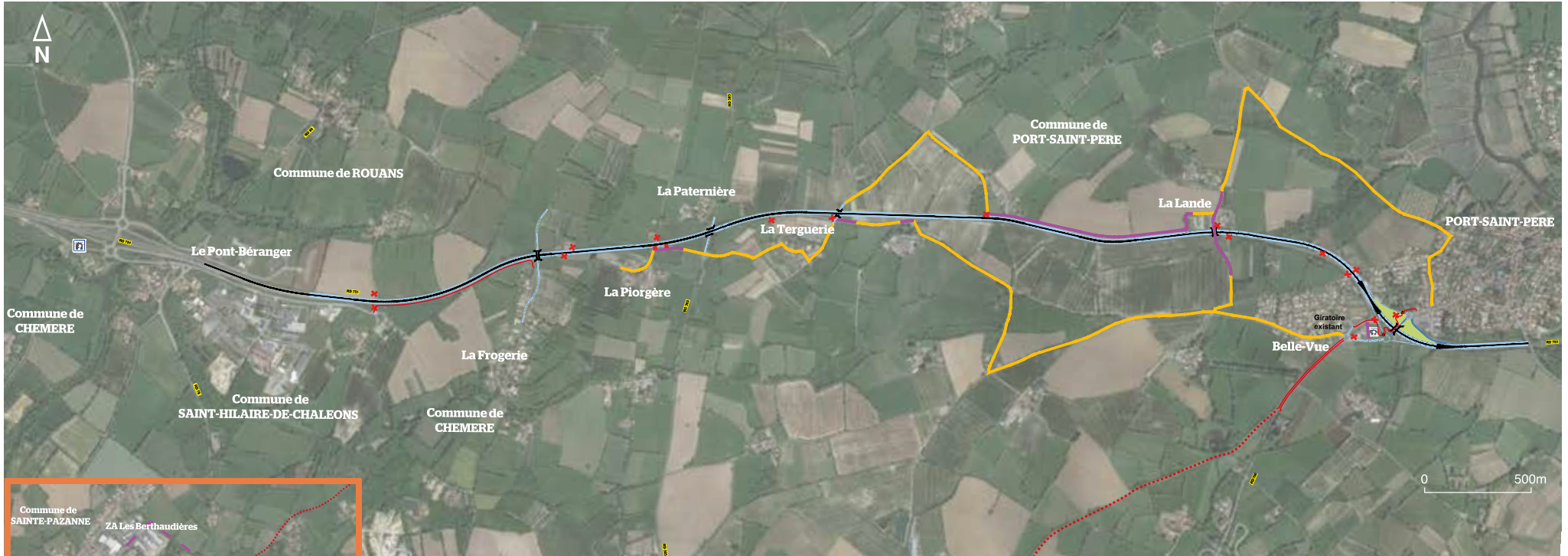
Dans les trois cas, **un échangeur complet avec la RD 758** serait créé afin d'assurer la desserte de Port-Saint-Père et de Sainte-Pazanne. L'échangeur existant serait reconfiguré et l'ouvrage de franchissement actuel serait déconstruit au profit d'un nouvel ouvrage de franchissement de la RD 751.

## VARIANTES SOUMISES À CONCERTATION EN 2020



- ■ ■ ■ Variante de référence 2020
- ■ ■ ■ Variante 1 en 2020
- ■ ■ ■ Variante 2 en 2020, retenue suite à la concertation préalable



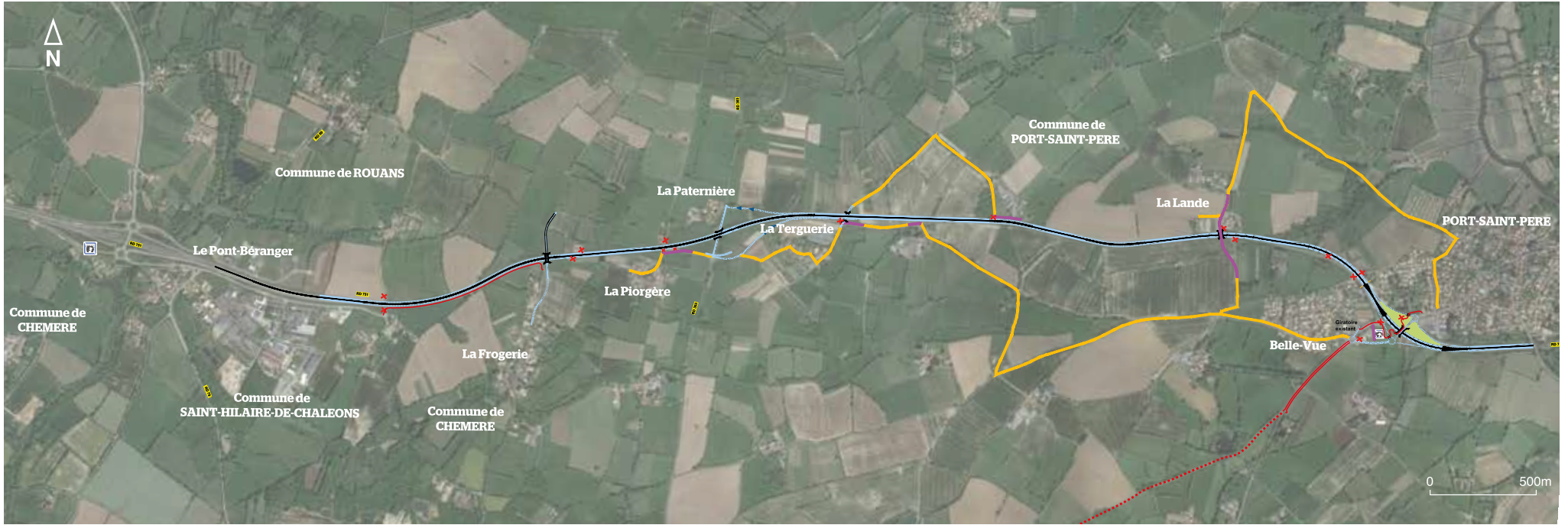


-  RD 751 aménagée à 2x2 voies
-  Continuité sur voie existante
-  Voie de desserte locale à créer
-  Liaison douce à créer
-  Liaison douce sur voie existante
-  Accès fermé
-  Pôle multimodal

### Déclinaison 2A

Dans le cadre de cette alternative, aucun échangeur n'est prévu entre la RD 751 aménagée et la RD 303. Cette dernière est rétablie par un passage inférieur à « La Paternière ». Par ailleurs, quatre autres ouvrages de franchissement sont prévus : « La Frogerie » (passage supérieur), « La Terguerie » (passage inférieur), « La Lande » afin d'assurer l'accès à la CUMA (passage supérieur) et enfin au sud du bourg Port-Saint-Père afin de rétablir la RD 758 (passage supérieur).

Ces franchissements permettraient de maintenir les continuités nord-sud. Ils seraient dimensionnés de façon à permettre la circulation des engins agricoles et des poids lourds.



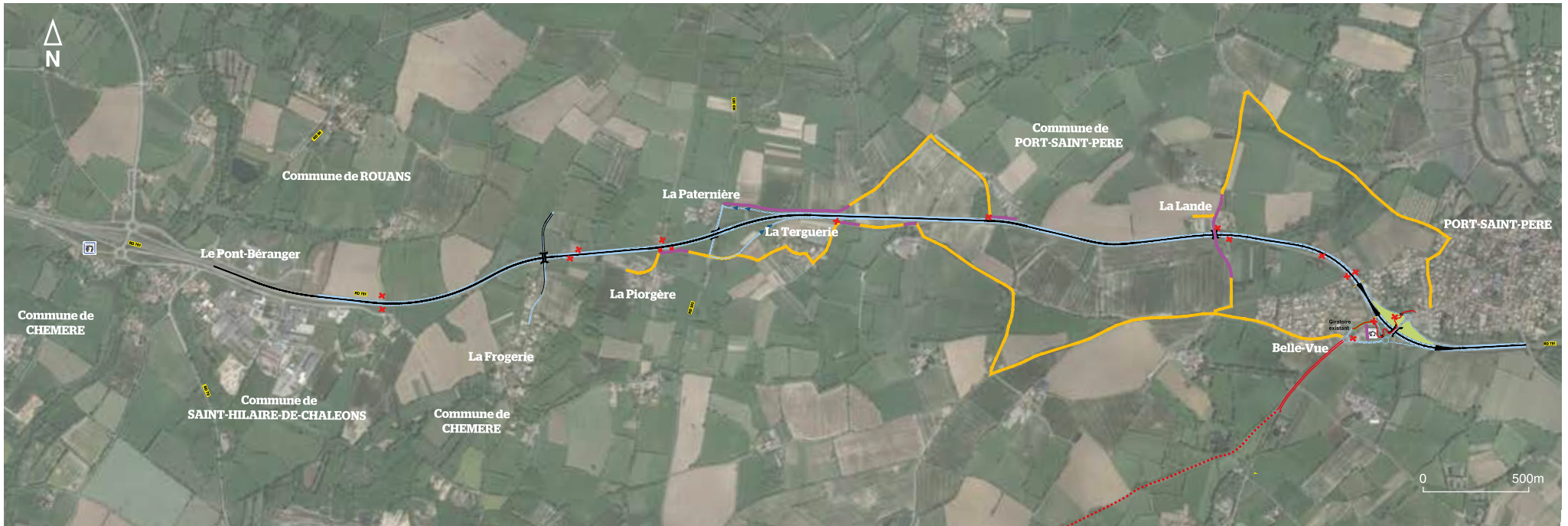
-  RD 751 aménagée à 2x2 voies
-  Continuité sur voie existante
-  Voie de desserte locale à créer
-  Liaison douce à créer
-  Liaison douce sur voie existante
-  Accès fermé
-  Pôle multimodal

### Déclinaison 2B

Pour le rétablissement des communications locales, cette deuxième déclinaison envisage la présence d'un **demi-échangeur à « La Paternière »**, orienté vers Nantes, pour connecter la RD 303 à l'aménagement à 2x2 voies de l'axe Nantes-Pornic.

La voie de desserte aménagée entre « La Jeune Bretonnière » et la CUMA de « La Lande » pourrait être réservée aux engins agricoles et aux modes doux. Les autres liaisons locales seraient identiques à celles prévues dans le cadre de la variante 2A.





### Déclinaison 2C

Cette troisième déclinaison prévoit, comme la 2B, la création d'un **demi-échangeur à « La Paternière »**. La différence entre les deux repose sur le **franchissement au niveau de « La Terguerie », qui serait ici supprimé**. Cette option permettrait d'économiser la réalisation d'un ouvrage de franchissement de la RD 751. En revanche, il consommerait plus de foncier, car il nécessiterait la réalisation d'une voie parallèle supplémentaire au nord, jusqu'au demi-échangeur.

-  RD 751 aménagée à 2x2 voies
-  Continuité sur voie existante
-  Voie de desserte locale à créer
-  Liaison douce à créer
-  Liaison douce sur voie existante
-  Accès fermé
-  Pôle multimodal

# Les conditions de circulation et les dessertes locales

## LE CONTEXTE

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

## LA DESSERTE DE LA CUMA DE « LA LANDE »

### Variante de référence

La CUMA (Coopérative d'utilisation de matériel agricole) serait desservie par l'actuelle RD 751. Sa desserte depuis l'ouest serait assurée par la continuité des voies locales depuis « La Piorgère » jusqu'à « La Jeune Bretonnière ». Depuis le sud de la RD 751, la desserte serait assurée par le passage inférieur de « La Terguerie » ou via l'échangeur de la RD 758.

### Les 3 déclinaisons de la variante 2

proposent un passage dénivelé au niveau de la CUMA afin d'assurer sa desserte depuis le sud du territoire communal. Dans la **déclinaison 2A**, la desserte de la CUMA serait assurée, côté nord, par une voie reliant « La Jeune Bretonnière » et « La Lande » (pour les **déclinaisons 2B et 2C**, cette voie serait réservée uniquement à l'usage agricole et aux modes doux). Côté sud, la desserte se ferait par l'intermédiaire de l'ouvrage, qui permettrait d'assurer la jonction avec la rue de « La Case au Renard » et l'ensemble des exploitations situées au sud du nouvel axe à 2x2 voies.





## LA DESSERTE DE LA FROGERIE

Deux options, qui concernent l'ensemble des variantes, sont envisagées afin de desservir « La Frogerie » :






### Option A :

Le franchissement du nouvel axe serait assuré par un passage supérieur, situé dans la continuité de l'actuelle rue de « La Frogerie ». Le tracé serait légèrement dévié au niveau des habitations les plus au nord, pour ensuite rejoindre le tracé actuel. La connexion avec la RD 303 serait assurée par la rue des « Houx » puis la rue de « La Laurière ».







### Option B :

La traversée de la RD 751 au niveau de « La Frogerie » serait supprimée. Le village serait connecté au bourg de Port-Saint-Père et à la RD 303 par une voie longeant le nouvel axe et permettant de relier « La Frogerie » à « La Piorgère ».



-  RD 751 aménagée à 2x2 voies
-  Continuité sur voie existante
-  Voie de desserte locale à créer
-  Liaison douce à créer
-  Accès fermé



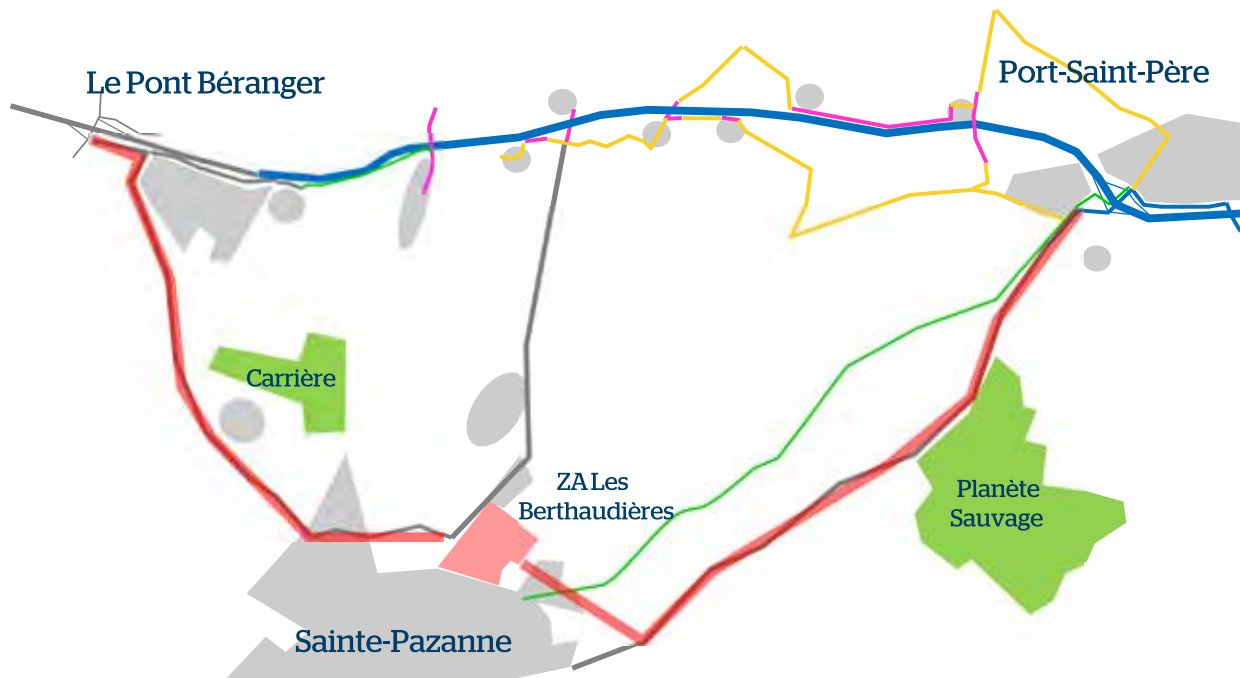
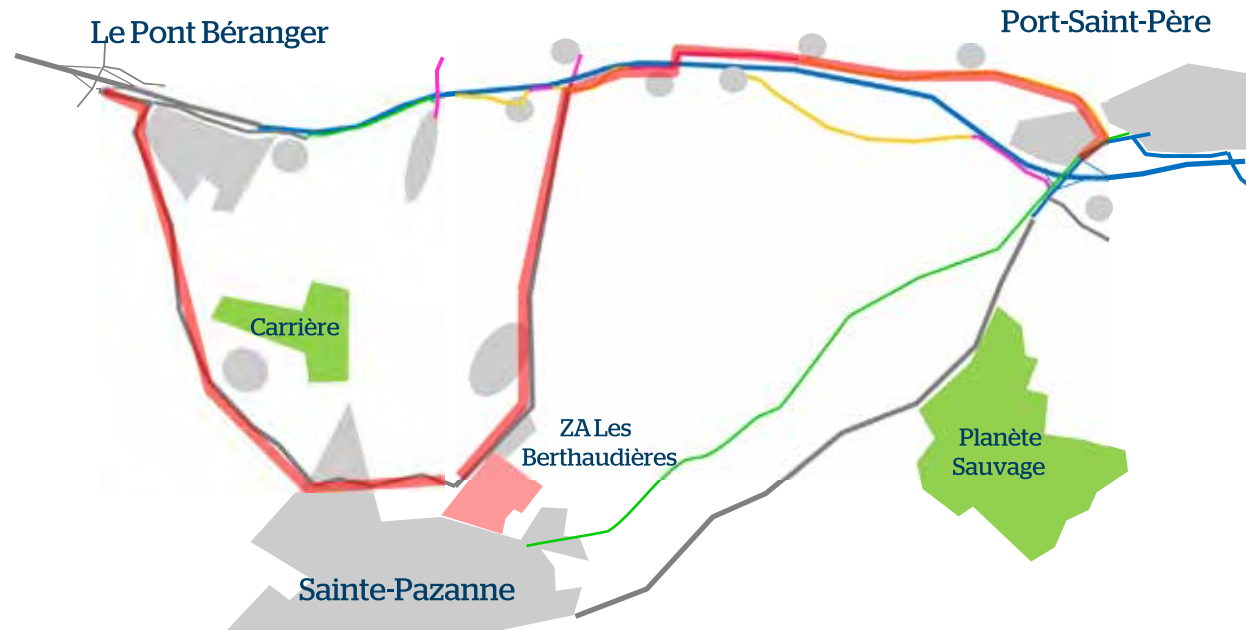
-  RD 751 aménagée à 2x2 voies
-  Continuité sur voie existante
-  Voie de desserte locale à créer
-  Voie de desserte locale de la Frogerie
-  Liaison douce à créer
-  Accès fermé

## LA DESSERTE DE LA ZONE D'ACTIVITÉS DES BERTHAUDIÈRES À SAINTE-PAZANNE

### Variante de référence :

Afin de rejoindre la zone des Berthaudières, au nord de Sainte-Pazanne, les poids lourds venant de Pornic devraient emprunter la RD 79 à partir du « Pont Béranger », pour ensuite rejoindre la zone par la rue du « Clos Marie et la rue des Ecaries » au nord de Sainte-Pazanne.

En provenance de Nantes, ils devraient quitter la 2x2 voies au niveau de l'échangeur de Port-Saint-Père puis emprunter l'actuelle RD 751, traverser le nouvel axe à 2x2 voies par l'intermédiaire du passage inférieur de « La Terguerie », et rejoindre la RD 303.



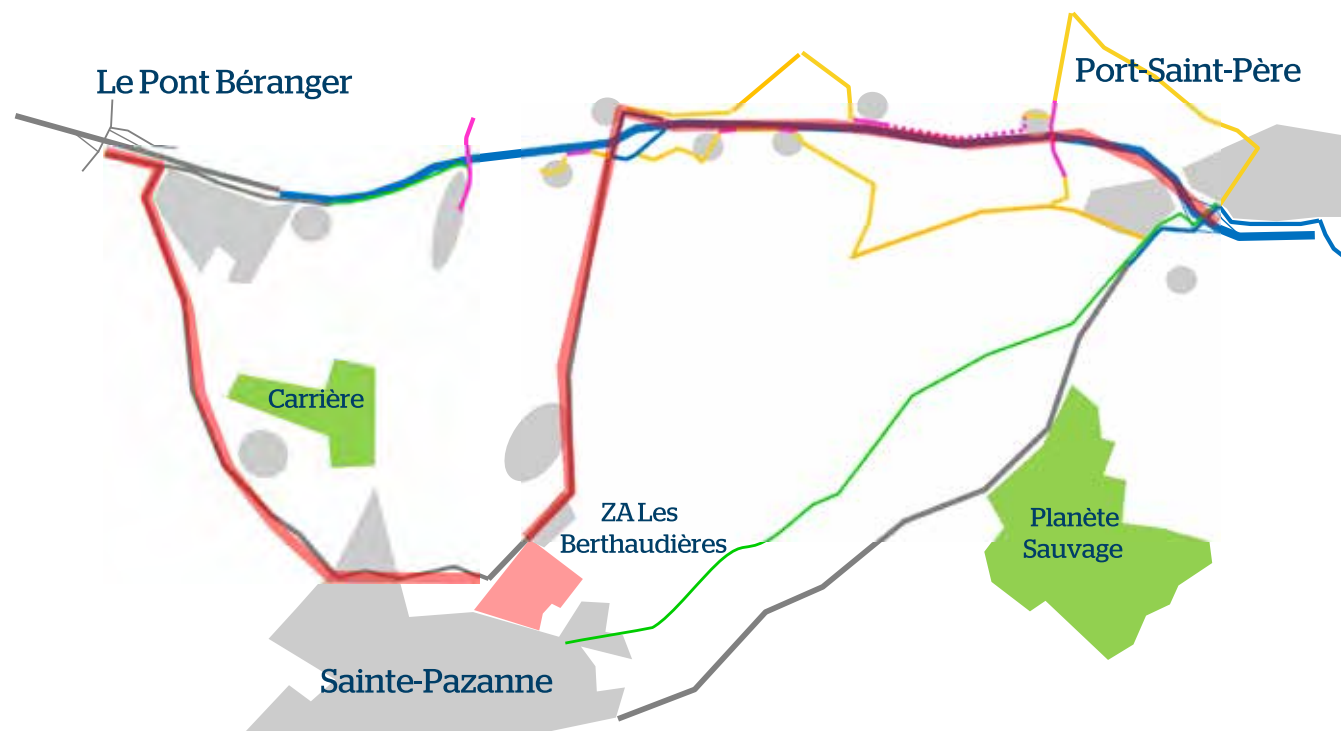
### Variante 2A :

L'accès à la zone d'activités par la RD 303 ne serait plus possible avec cette variante. Des itinéraires de desserte alternatifs devraient donc être mis en place.

Depuis l'ouest, pour les véhicules en provenance ou à destination de Pornic, la desserte se ferait depuis l'échangeur de « Pont Béranger » par la RD 79 jusqu'à la rue du « Clos Marie » et la rue « des Ecaries ».

Depuis l'est, les poids lourds devraient sortir à l'échangeur de Port-Saint-Père et emprunter la RD 758. Pour rejoindre la zone des Berthaudières en évitant le bourg de Sainte-Pazanne, une voie devrait être créée mais cette possibilité est très contrainte par l'urbanisation et les éléments naturels (boisement, ruisseau).





**Variantes 2B et 2C :**

Venant de Nantes, le demi-échangeur aménagé au niveau de « La Paternière » permettrait de rejoindre la zone d'activités via la RD 303 depuis la RD 751 en provenance de Nantes. Pour les flux en provenance de Pornic, la desserte des « Berthaudières » se ferait de la même manière qu'avec la variante 2A.



# Les mobilités douces et partagées au cœur du projet

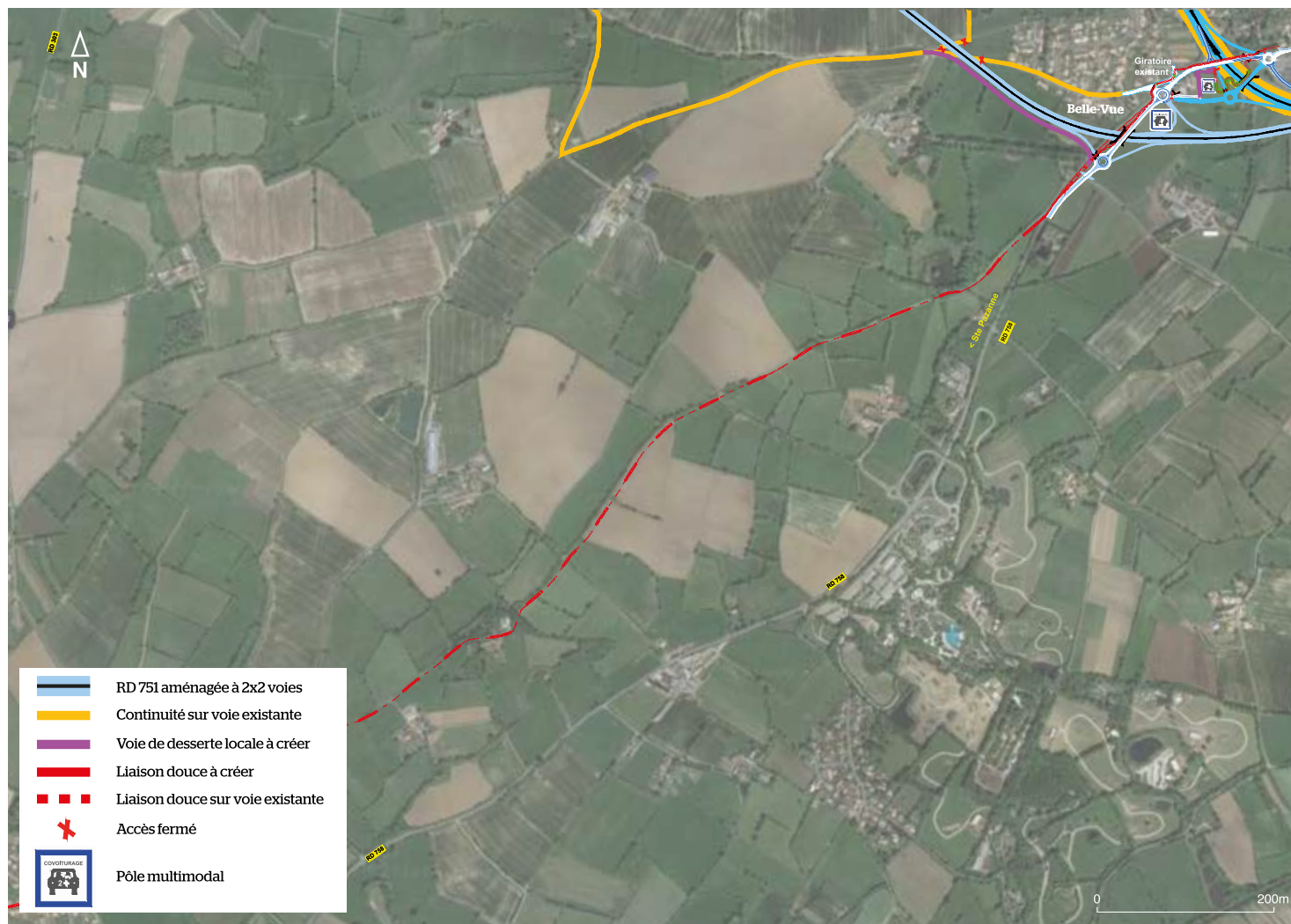
## LE CONTEXTE

Dans le cadre du projet de mise à 2x2 voies de la RD 751, le Département prend en compte les modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle : qu'il s'agisse des modes actifs (marche à pied, vélo...) ou du covoiturage et du transport en commun pour limiter l'autosolisme (fait d'être seul dans sa voiture).

## LES AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS

À l'ouest, pour les deux variantes, il est proposé d'aménager une **liaison douce** reliant la route de « La Frogerie » au « Bois Guibert » en longeant par le sud la future 2x2 voies.

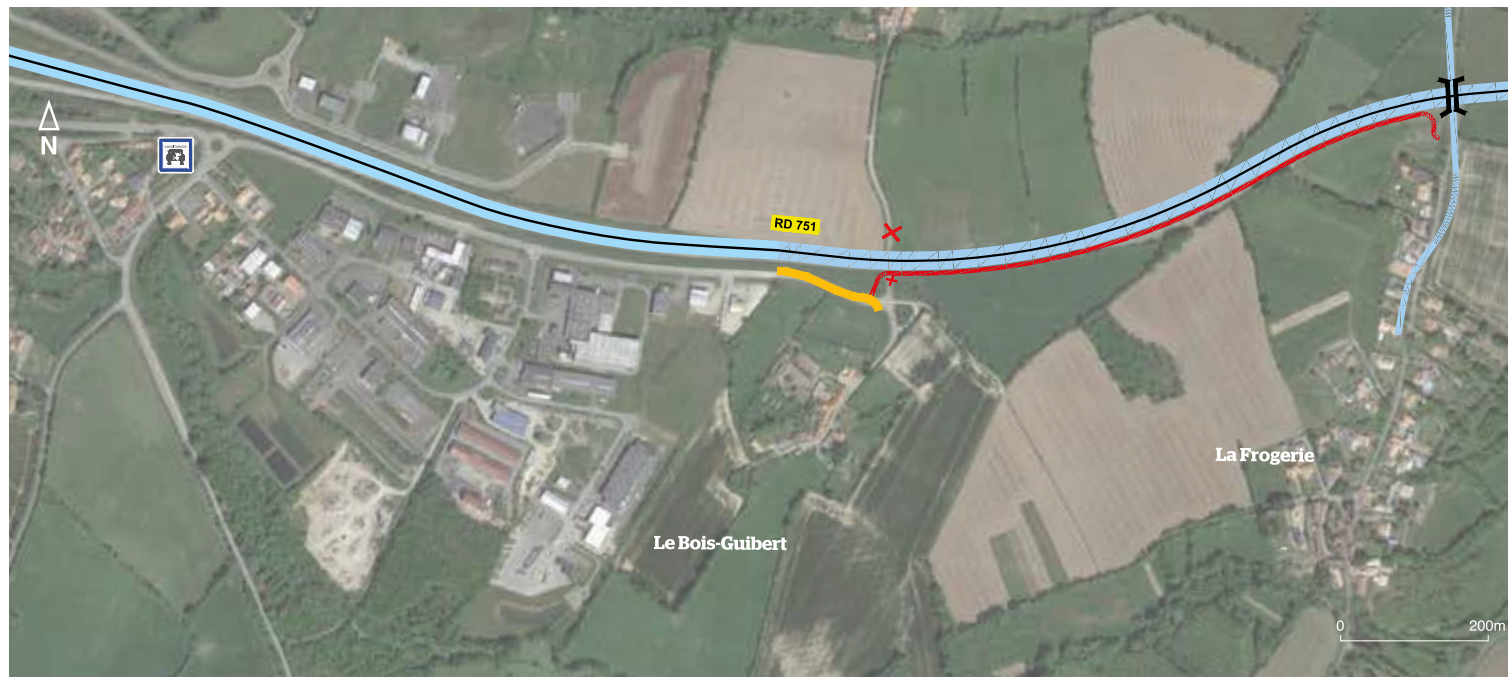
Deux pôles multimodaux (arrêts de lignes de cars régionales + aires de covoiturage), l'un au niveau de l'échangeur situé au « Pont Béranger » et l'autre, celui de Port-Saint-Père, déjà existants, seront confortés dans le cadre des travaux.





À l'est, pour les deux variantes, il est proposé d'aménager une **voie spécifique dédiée aux modes doux** dans l'échangeur de Port-Saint-Père. Elle permettrait aux piétons et aux cyclistes de traverser la nouvelle RD 751 en toute sécurité afin de relier les quartiers de « Belle-Vue » et « Bel-Air » ainsi que le centre médical. Il est également proposé d'aménager, dans le prolongement de cette voie, une liaison douce permettant de relier le bourg de Port-Saint-Père à celui de Sainte-Pazanne. Cette dernière emprunterait la voie communale du « Chemin de Bourgneuf » réaménagée.

Grâce à ces aménagements, les pôles multimodaux et les **gares ferroviaires** de Sainte-Pazanne, Bouaye et Saint-Mars-de-Coutais (aménagement cyclable déjà existant), situés à proximité de Port-Saint-Père, pourraient ainsi être **ralliés par les modes doux**.



-  RD 751 aménagée à 2x2 voies
-  Continuité sur voie existante
-  Voie de desserte locale à créer
-  Liaison douce à créer
-  Liaison douce sur voie existante
-  Accès fermé
-  Pôle multimodal

## À NOTER

Une **liaison cyclable** entre Sainte-Pazanne et Paimbœuf est projetée d'ici 2025 par le Département (en lien avec les intercommunalités), par un itinéraire de 32,6 km dont 28,8 km en site propre. Le tracé traversera la RD 751 via la RD 79.

# Les effets du projet et les mesures d'accompagnement

## LE CONTEXTE

Quelle que soit la variante retenue, le projet routier aura des effets sur l'environnement. Des mesures d'accompagnement sont donc prévues, afin de compenser l'impact des futurs aménagements.

## LES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT SUR LES ZONES HUMIDES

Le SAGE Estuaire de la Loire (document de planification de la gestion de l'eau et des milieux aquatiques) impose que si l'évitement n'est pas possible, le maître d'ouvrage a l'**obligation de compenser à 200% les surfaces de zones humides impactées** et de positionner les mesures à proximité, dans le même bassin versant tout en restaurant les fonctionnalités détruites. Le projet routier impacterait entre 11 et 22,5 ha de zones humides, selon les variantes. Par conséquent, le Département devrait rechercher des surfaces de compensation à hauteur de 22 hectares pour la variante 2 et 45 hectares pour la variante de référence.

**80 ha de terres situées à proximité du périmètre d'études pourraient potentiellement compenser les impacts du projet** : il s'agit d'anciennes zones humides aux fonctions dégradées qui nécessiteraient des mesures de réhabilitation pour retrouver des fonctions plus qualitatives.

La prochaine étape est d'établir des critères pour sélectionner les surfaces sur lesquelles des zones humides seront réhabilitées.

### Ces critères devront prendre en compte :

- Les modalités de maîtrise de ces terrains : acquisition, conventionnement simple avec un.e exploitant.e, conventionnement avec un.e exploitant.e et son propriétaire dans le cadre d'une obligation réglementaire environnementale...

- Les types de travaux susceptibles d'être réalisés sur ces terrains : suppression de drains, mise en pâture, réaménagement hydraulique des cours d'eau contigus, création de mares...
- La mise en gestion auprès d'exploitant.es dans le cadre de baux à caractère environnemental.

Les sites de zones humides compensatoires permettront également de mieux préserver le cycle de vie des espèces, notamment par l'entretien et la surveillance de leurs habitats (préservation des prairies et des haies, conservation de souches d'arbres, des friches...) ou par la création d'abris dédiés (création de mares, réalisation d'abris pour les reptiles ou les amphibiens,...).

## LES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT SUR LE BRUIT

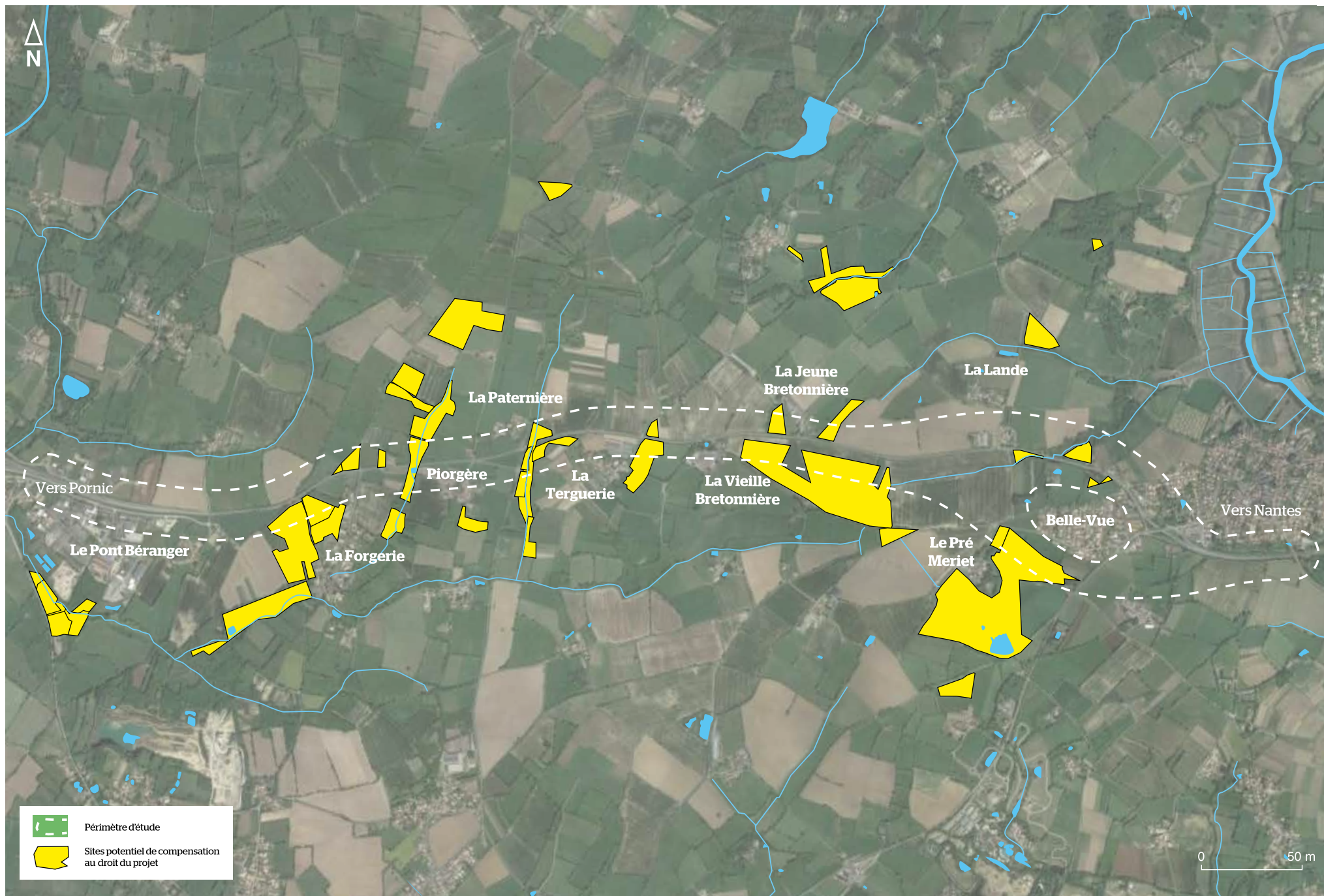
Le projet routier donnera lieu partout où cela s'avérera nécessaire à la réalisation de protections acoustiques, de manière à respecter les seuils réglementaires d'exposition au bruit. Ces dispositifs prendront la forme de merlons de terre ou d'écrans anti-bruit, en fonction de la configuration des sites d'implantation.

### À NOTER

Le Département s'est engagé sur l'objectif de « **zéro artificialisation nette** » et souhaite l'appliquer à la conception des futurs aménagements routiers. Dans ce cadre, les surfaces artificialisées par un projet doivent être compensées par des surfaces désartificialisées (routes, zones bâties, plateformes...). Ainsi, l'objectif de compensation recherché pour l'opération Port-Saint-Père / « Le Pont Béranger » et pour le doublement de Chaumes-en-Retz serait de 50%.



# SITES POTENTIELS DE COMPENSATION





# LE DOUBLEMENT DE LA DÉVIATION DE CHAUMES-EN-RETZ



## LE CONTEXTE

À l'issue de la concertation de 2020, le Département a décidé de poursuivre les réflexions dans l'objectif d'un doublement de la déviation à 2x2 voies en approfondissant les conditions d'aménagement des extrémités de la déviation.

## LE PROJET EN BREF

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

Le programme de travaux prévoit, sur 4,4 kilomètres, l'élargissement de la plateforme dans les emprises déjà disponibles au nord de la route et l'adaptation des bretelles situées aux extrémités de la déviation.

Il inclut notamment la **conception de dispositifs de rabattement de 2x2 voies à 2 voies à chaque extrémité**. Une opération qui nécessite de réorganiser plusieurs carrefours et la desserte des hameaux de « Taillecou » et des « Épinards ».

## LES SUJETS SOUMIS À CONCERTATION

Parmi les thèmes soumis à concertation figurent :

- Les options de rétablissement des circulations locales modifiées par la fermeture des carrefours de « Taillecou » ;
- Les conditions de circulation et de desserte locales des modes alternatifs à la voiture (marche, vélo, transports scolaires, transports en commun et covoiturage) ;
- La compensation des impacts sur les zones humides et les espaces agricoles.



# Les incidences du projet sur les circulations locales

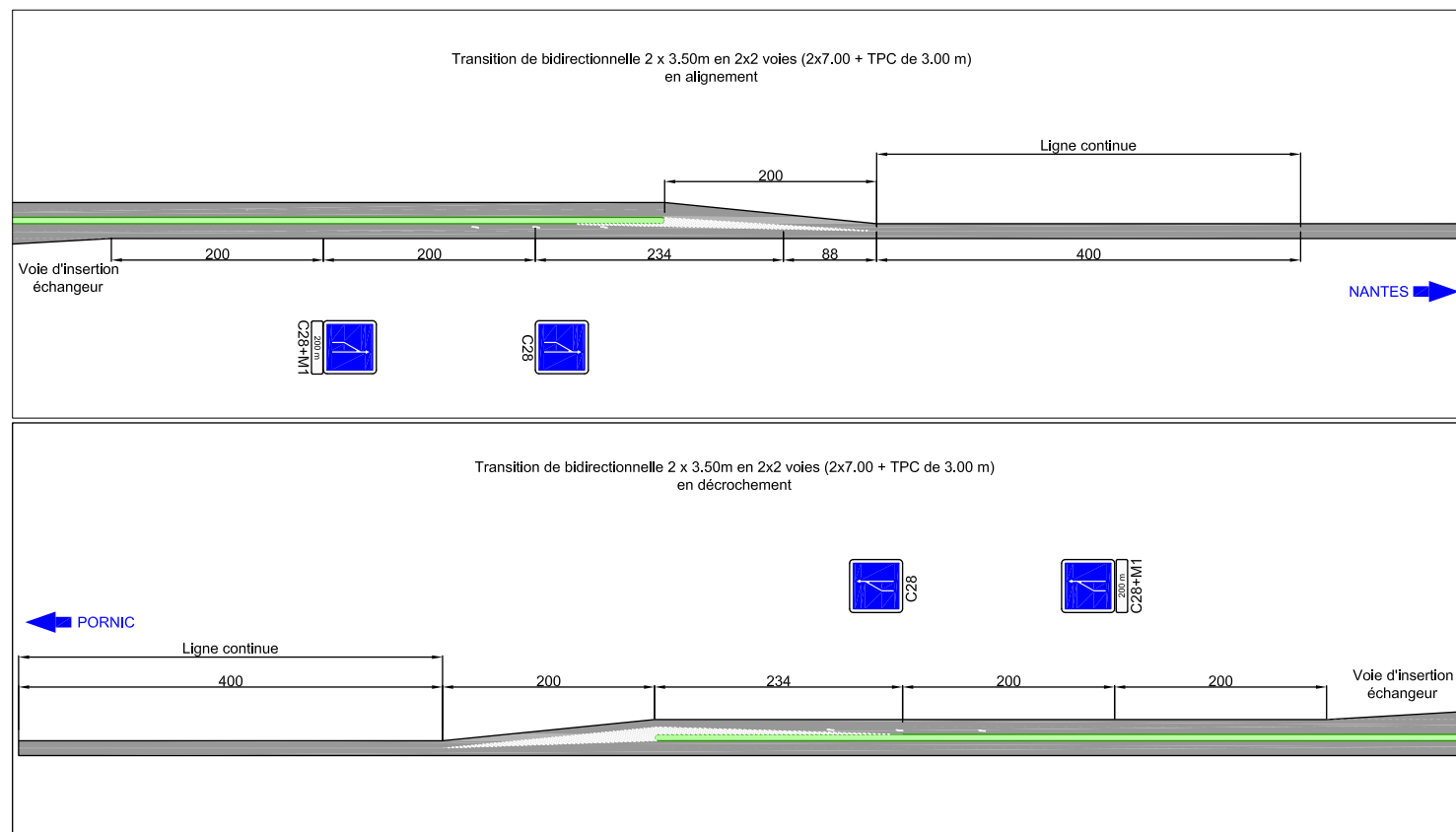
À chaque extrémité de la déviation de Chaumes-en-Retz se trouve un échangeur :

- à l'est avec la RD 66, qui dessert le centre-ville de Chaumes-en-Retz et permet d'accéder à Vue, Saint-Hilaire-de-Chaléons et Les Moutiers-en-Retz ;
- à l'ouest avec la RD 5, qui dessert le centre-ville de Chaumes-en-Retz et permet d'accéder à Chauvé.

Pour une question de sécurité routière, il est fortement recommandé d'éviter de maintenir des échangeurs dénivelés sur des routes à 2 voies. La mise à 2x2 voies de la déviation de Chaumes-en-Retz doit donc intégrer les deux échangeurs d'extrémité dans la nouvelle section à 2x2 voies afin de sécuriser les mouvements d'insertion sur la RD 751.

Il est également recommandé d'éloigner (distance d'au moins 500 mètres) les extrémités des créneaux de dépassement d'éventuels points durs, tels que des carrefours avec manœuvres transversales ou des virages difficiles.

Ce traitement des zones de rabattement, non prévu lors de la réalisation de la déviation actuelle, nécessite une réflexion sur la suppression de carrefours à proximité des extrémités de la déviation de Chaumes-en-Retz, notamment pour trouver des solutions de desserte des hameaux de « Taillecou » et « des Épinards » situés à l'ouest et à l'est de la déviation.



# Les conditions de circulation et les dessertes locales

## LE CONTEXTE

Sur la section de la déviation comprise entre les échangeurs existants, le projet n'a pas ou très peu d'impact sur les circulations locales.

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

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

## L'AMÉNAGEMENT PROPOSÉ AUX « ÉPINARDS »

Lors de la réalisation de la déviation de Chaumes-en-Retz, la suppression de ce carrefour avait été anticipée mais n'avait été que partiellement mise en œuvre sur le terrain.

La fermeture du carrefour modifie les conditions d'accès à la RD 751 d'un groupe de logements situés au nord « aux Épinards » et modifie l'accès aux « Grands Houx » au Sud. L'accès à ces villages dans les meilleures conditions de sécurité nécessitera d'emprunter l'échangeur avec la RD 66, puis de circuler sur la rue du Clos Gris. La RD 751 sera franchie en toute sécurité par l'ouvrage existant au-dessus de la RD 751. Les traversées agricoles se feront par ce même ouvrage.





# Les aménagements envisagés à « Taillecou » : 3 options soumises à concertation

La fermeture des carrefours de « Taillecou » impacte la circulation nord-sud et surtout ouest-sud dans ce secteur. La voie communale au sud de « Taillecou » permet à ce jour un accès aisé à la CUMA située au lieu-dit « les Cinq Chemins » et à TERRENA située dans la zone d'activités « du Butai ».

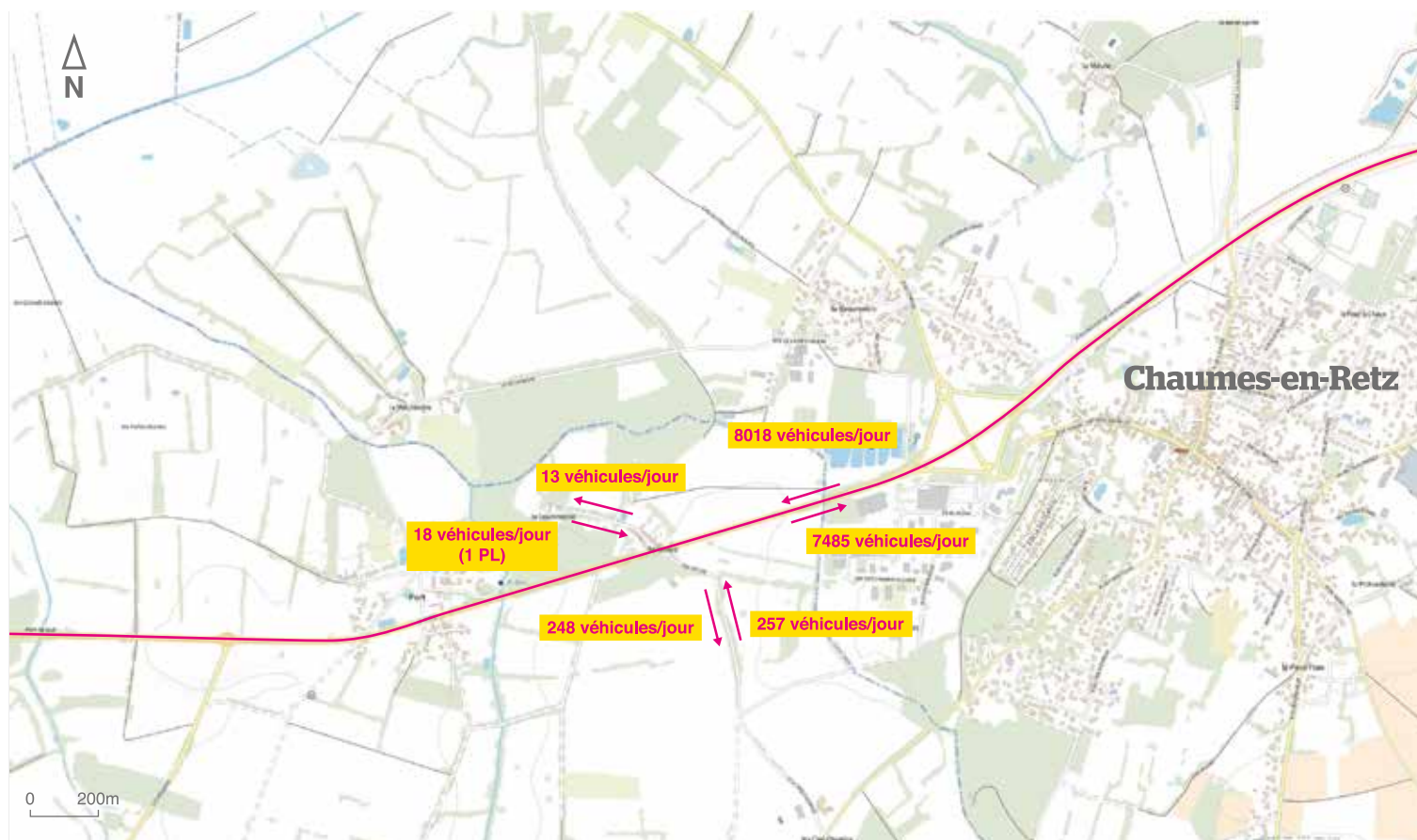
Le recueil de données montre également qu'une partie du trafic entre Nantes et Les Moutiers-en-Retz emprunte actuellement le carrefour de « Taillecou », alors que le jalonnement routier indique cette direction via l'échangeur avec la RD 66 à l'ouest de Chaumes-en-Retz.

Les riverains du village de « Taillecou » semblent privilégier l'accès à la RD 751 par le hameau « du Port » où l'accès à la RD 751 est jugé plus sécurisant.

Les trafics relevés en juin 2021\* illustrent l'usage dominant sur la voie communale sud.

## À NOTER

Pour mieux interpréter ces données, il convient de préciser, à titre de comparaison, que le trafic moyen journalier annuel sur la RD 751 est d'environ 13 500 véhicules par jour avec 4,6 % de poids lourds.

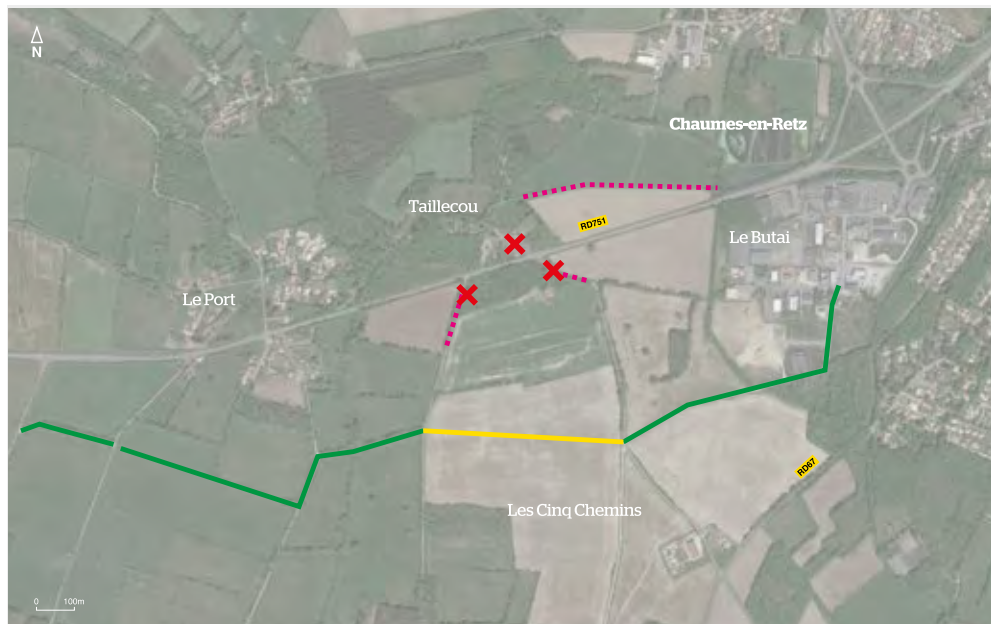


\*Carte présentant la moyenne journalière du trafic écoulé la semaine du 24 au 30 juin 2021.

**Option 1**  
**Création d'une voie parallèle au sud,**  
**reliant la RD66 à la zone du « Butai »**

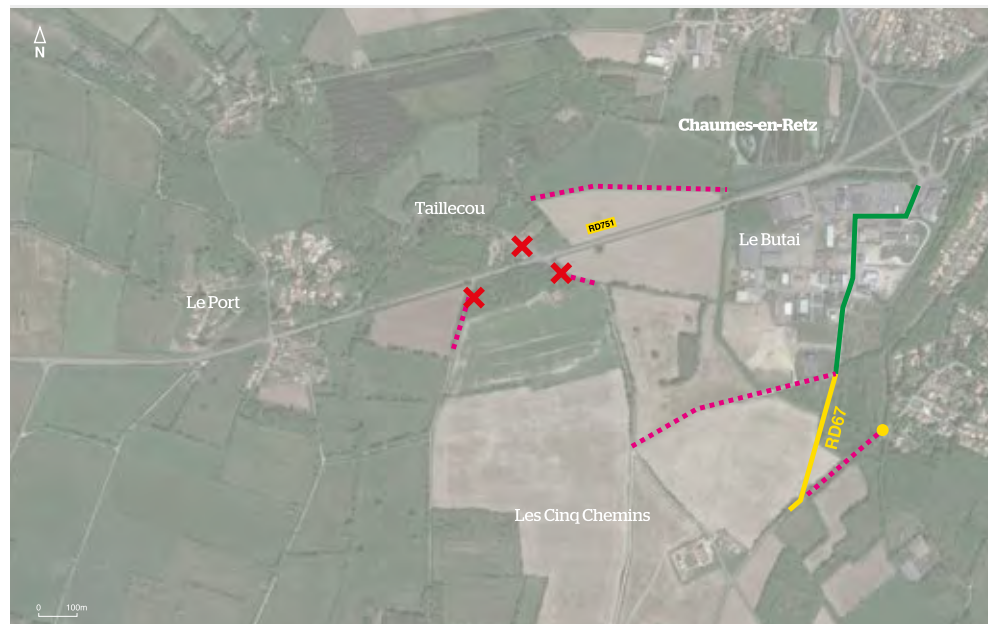
La voie parallèle à créer s'appuierait en partie sur des voies existantes à recalibrer ou à revêtir et sur une voie à créer (en jaune sur le plan). Afin de réduire l'artificialisation des sols du projet, certaines portions de voies ou chemins existants, qui n'auraient plus d'usage,

pourraient être déconstruites, dans la mesure où aucune parcelle ne s'en trouverait enclavée. Cet aménagement offrirait la possibilité de créer un itinéraire réservé aux modes doux pour relier « le Port » à Chaumes-en-Retz.



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

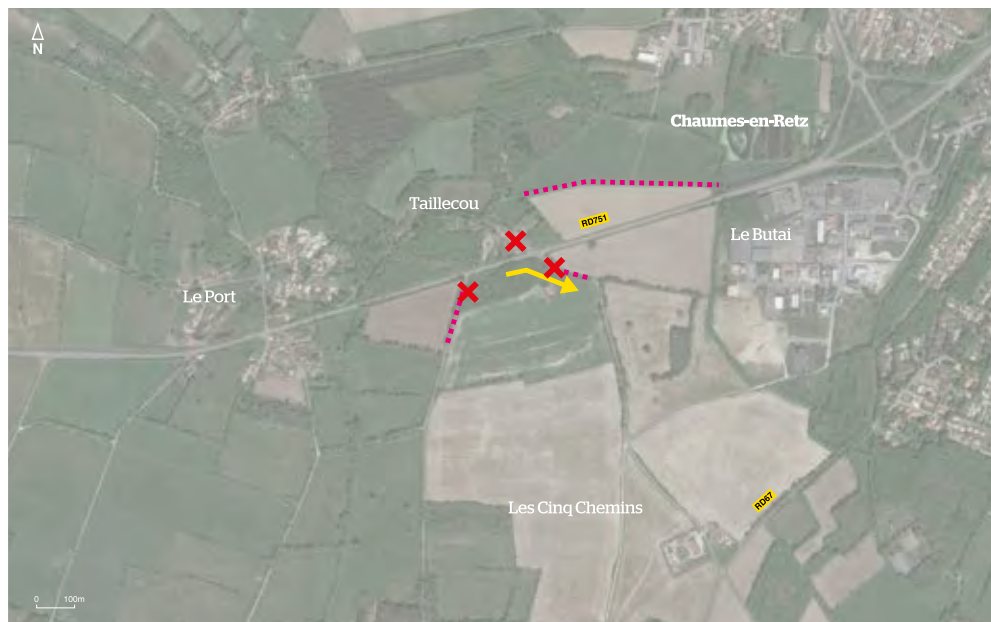
Cette option envisagerait la création d'un barreau de raccordement de la RD 67 à l'échangeur de la RD 5, et une mise en impasse de la RD 67 actuelle dans l'agglomération de Chaumes-en-Retz. Elle viendrait ainsi conforter la liaison Nantes – Les Moutiers-en-Retz par l'échangeur de la RD 5.










**Option 3**  
**Maintien du mouvement Pornic**  
**vers les « Cinq Chemins »**

Dans cette option, seule la possibilité d'emprunter la voie de « Taillecou » aux « Cinq Chemins » serait maintenue, tous les autres mouvements seraient matériellement rendus impossibles à réaliser.



-  Confortement de voirie existante
-  Création de voirie
-  Déconstruction de voirie
-  Accès fermé
-  Palette de retournement



# Les mobilités douces et partagées au cœur du projet

## LE CONTEXTE

Comme pour l'ensemble du projet, le Département prend en compte les modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle sur la déviation de Chaumes-en-Retz.

## LES AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS

### Aménagements cyclables

Le projet s'intègre dans le schéma de mobilités de Pornic agglomération qui prévoit un réseau cyclable relativement dense à Chaumes-en-Retz.

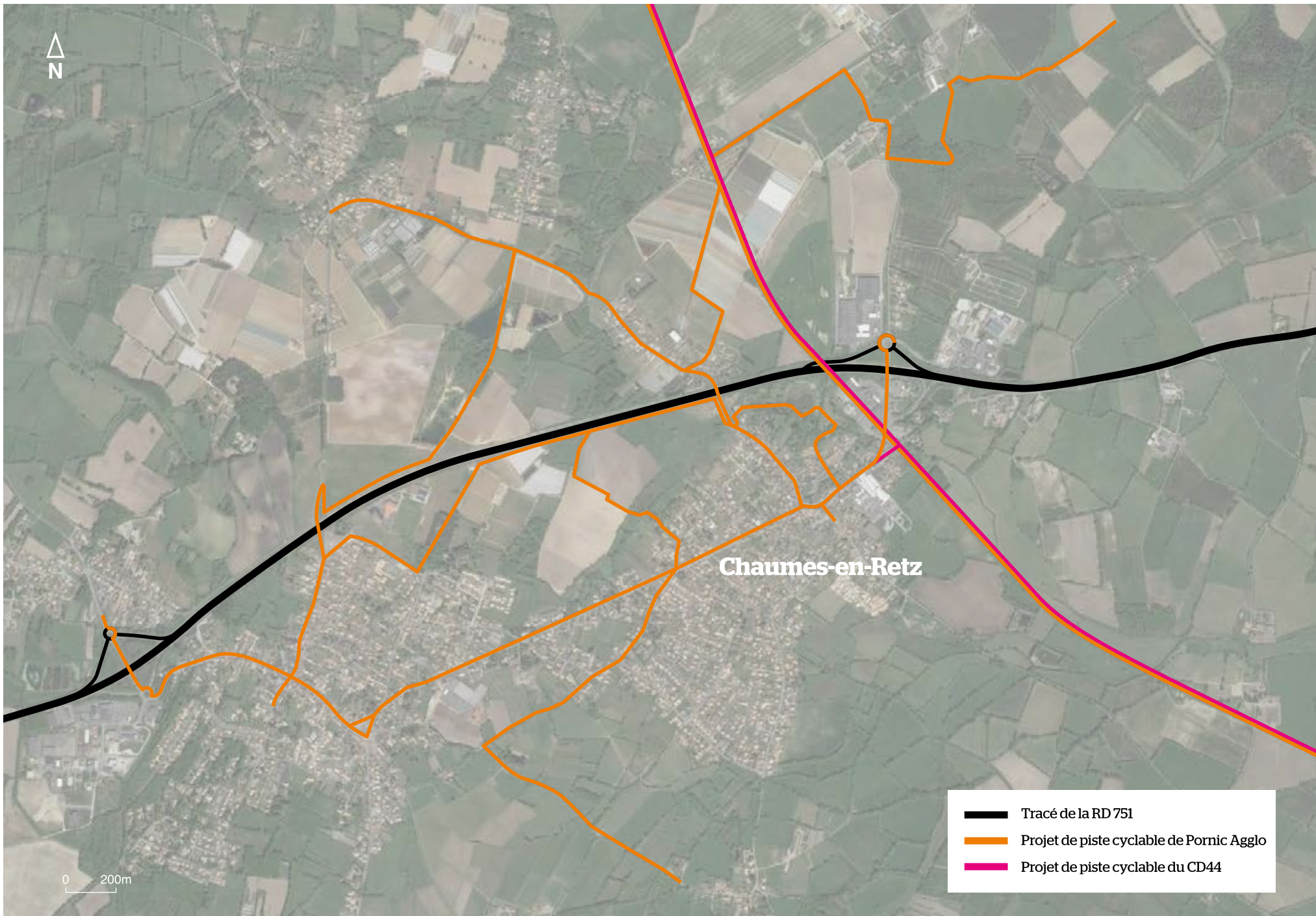
Le Département porte le projet de liaison cyclable Sainte-Pazanne – Paimbœuf par un itinéraire de 32,6 km dont 28,8 km en site propre. Une partie de cet itinéraire emprunte la voie ferrée qui franchit la déviation de Chaumes-en-Retz. L'ouvrage d'art de franchissement a déjà été construit lors de la première tranche de travaux de la déviation.

### Pôles multimodaux

Dans le cadre du projet, les **pôles multimodaux (arrêts de lignes de cars régionales + aires de covoiturage)**, déjà existants à proximité des échangeurs de la RD 5 et de la RD 66 seront confortés.









# Les effets du projet et les mesures d'accompagnement

## LE CONTEXTE

Si les aménagements proposés auront des impacts limités sur le foncier et les circulations locales, le projet aura des effets sur l'environnement. Les études qui seront conduites en 2022 permettront d'apprécier les incidences directes et indirectes du projet. Des mesures d'accompagnement seront ensuite proposées pour éviter les impacts des futurs aménagements, ou à défaut les réduire et les compenser.

## LES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT POUR PRÉSERVER LA BIODIVERSITÉ

À ce stade du projet, un diagnostic du milieu naturel a été effectué.

L'enveloppe du projet croise plusieurs secteurs sensibles dont une **Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique** (ZNIEFF) de type 1, un réservoir de biodiversité composé d'une « sous-trame boisée ou humide ou littorale ou milieux ouverts » et d'une « sous-trame des milieux aquatiques » ainsi qu'un corridor écologique « territoire ». La RD751 est identifiée comme un élément fragmentant de ce milieu. Le site est également marqué par la présence d'une des **rares lentilles calcaires du département**, qui crée les conditions d'une **biodiversité significative et originale**.

Côté **faune**, de **nombreuses espèces protégées, voire menacées d'extinction**, ont été observées : onze espèces d'oiseaux, six espèces d'amphibiens (à surveiller en

particulier : le Crapaud calamite et le Pélodyte ponctué), quatre espèces de reptiles (à surveiller en particulier : la Vipère aspic), sept espèces d'insectes, plusieurs mammifères (à surveiller en particulier : le Campagnol amphibie, le Lapin de garenne et le Rat des moissons) dont neuf espèces de chauves-souris.

La poursuite des études en 2022 permettra de définir les mesures d'accompagnement appropriées pour préserver cette biodiversité.

## LES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT POUR LES ZONES HUMIDES

Conformément à la réglementation en vigueur, l'étude a permis de délimiter les **zones humides**, qui seraient impactées par le projet et de recenser leurs fonctionnalités.

Le SAGE Estuaire de la Loire (document de planification de la gestion de l'eau et des milieux aquatiques) impose que si l'évitement n'est pas possible, le maître d'ouvrage a l'obligation de **compenser à 200% les surfaces des zones humides impactées** et de positionner les mesures à proximité, dans le même bassin versant tout en restaurant les fonctionnalités détruites.

Le Département, en lien avec les acteurs locaux, va désormais engager une démarche d'identification de surfaces où les zones humides pourraient être réhabilitées. Leur sélection se fera selon des critères qui resteront à définir.

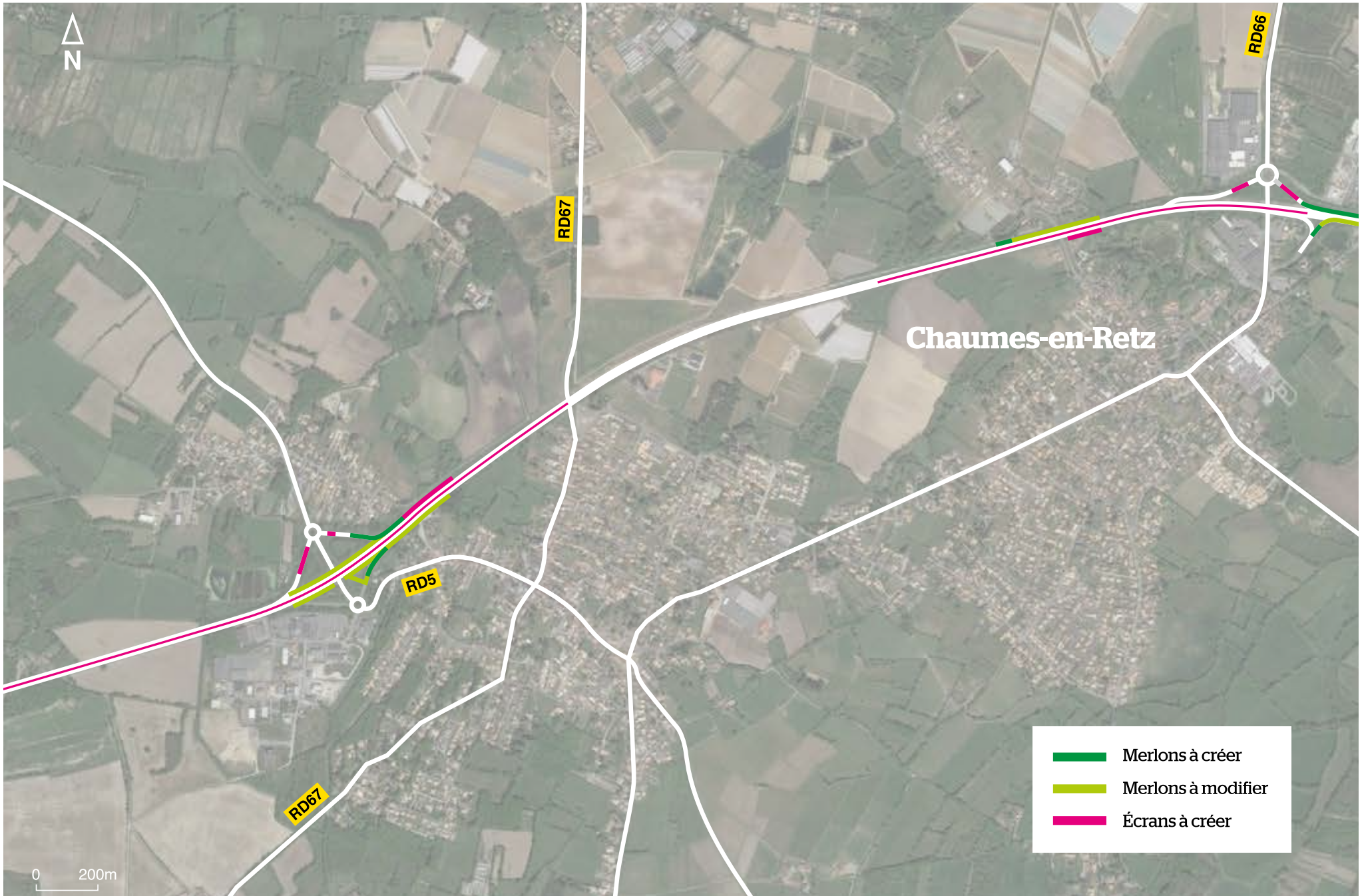
## LES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT SUR LE BRUIT

Le doublement de la déviation de Chaumes-en-Retz est soumis à des **obligations de limitation des nuisances sonores**. Le tracé de la déviation étant situé à proximité du bourg de Chaumes-en-Retz, il intègrait déjà des protections acoustiques, principalement sous la forme de merlons de terre. Celles-ci seront confortées et complétées par des protections supplémentaires sur certaines portions du projet.

## À NOTER

À l'instar des exigences prévues dans la loi « **Climat et résilience** » du 21 août 2021, le Département s'engage dans la **démarche « zéro artificialisation nette »** pour l'appliquer progressivement aux projets routiers. Dans le cadre du projet, les parcelles occupées par des voiries n'ayant plus d'usage de desserte seront donc déconstruites.





- Merlons à créer
- Merlons à modifier
- Écrans à créer

# NOTES





Plus d'information sur le projet et la concertation :  
**[participer.loire-atlantique.fr/nantes-pornic](https://participer.loire-atlantique.fr/nantes-pornic)**



Département de Loire-Atlantique  
Direction Infrastructures  
Services départementaux, 8 rue Sully, à Nantes  
Tél. 02 40 99 10 00  
Courriel : [contact@loire-atlantique.fr](mailto:contact@loire-atlantique.fr)  
Site internet : [participer.loire-atlantique.fr](https://participer.loire-atlantique.fr)