# ROUTE NANTES - PORNIC

RD 751

# CONCERTATION PUBLIQUE

DU 21 SEPT.
AU 4 NOV.
2020

## Dossier de concertation

**PARTIE 6 : SECTION CHAUMES-EN-RETZ / PORNIC**

Loire Atlantique

UNE INITIATIVE **DU DÉPARTEMENT**

## 3.7. Aménagements envisageables entre Chaumes-en-Retz et Pornic

ETAT D'AVANCEMENT : DÉMARRAGE DES ÉTUDES DÉBUT 2020

### 3.7.1. Contexte de l'aménagement

Le trafic recensé en 2018 entre Chaumes-en-Retz et Pornic s'établit à 13 000 véhicules par jour (avec 620 poids lourds, soit 4,8 % du trafic). Théoriquement compatible avec une bidirectionnelle, ce niveau de trafic est cependant difficilement conciliable avec les nombreux accès directs sur la route (accès agricoles, accès d'habitations ou de lieux-dits). Il est donc opportun de réfléchir dès aujourd'hui à l'aménagement de cette section.

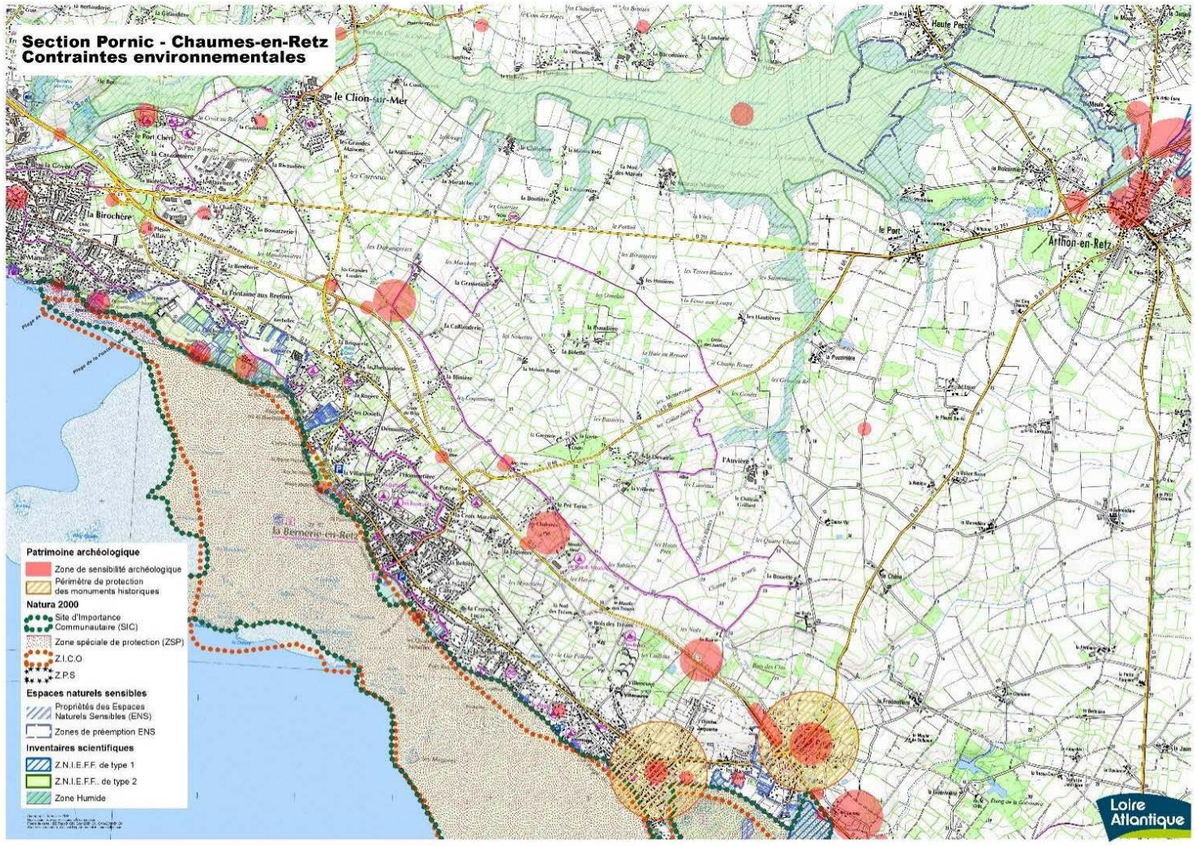
Le parti d'aménagement et les caractéristiques routières à retenir devront tenir compte des enjeux suivants :

- une sécurisation de la section ;
- une consommation économe de foncier, contribuant à l'engagement de « Zéro artificialisation nette » pris à l'échelle du Département ;
- une recherche de cohérence avec l'urbanisation existante et les projets de développement urbains (notamment à l'approche de l'agglomération de Pornic, et au niveau des échangeurs d'extrémité de la déviation de Chaumes-en-Retz) ;
- une réflexion sur les besoins d'équipements routiers : aires de repos, aires de covoiturage, …

La section de 9,3 km peut être aménagée selon 3 grandes familles :

- doublement sur place de la RD 751 (scénario 1);
- aménagement d'une nouvelle infrastructure entre la RD 751 et la Route bleue (scénarios 2, 4 et 5) ;
- aménagement sécuritaire à 2 voies des RD 751 et 66 (scénario 3).

### 3.7.2. Enjeux environnementaux et patrimoniaux



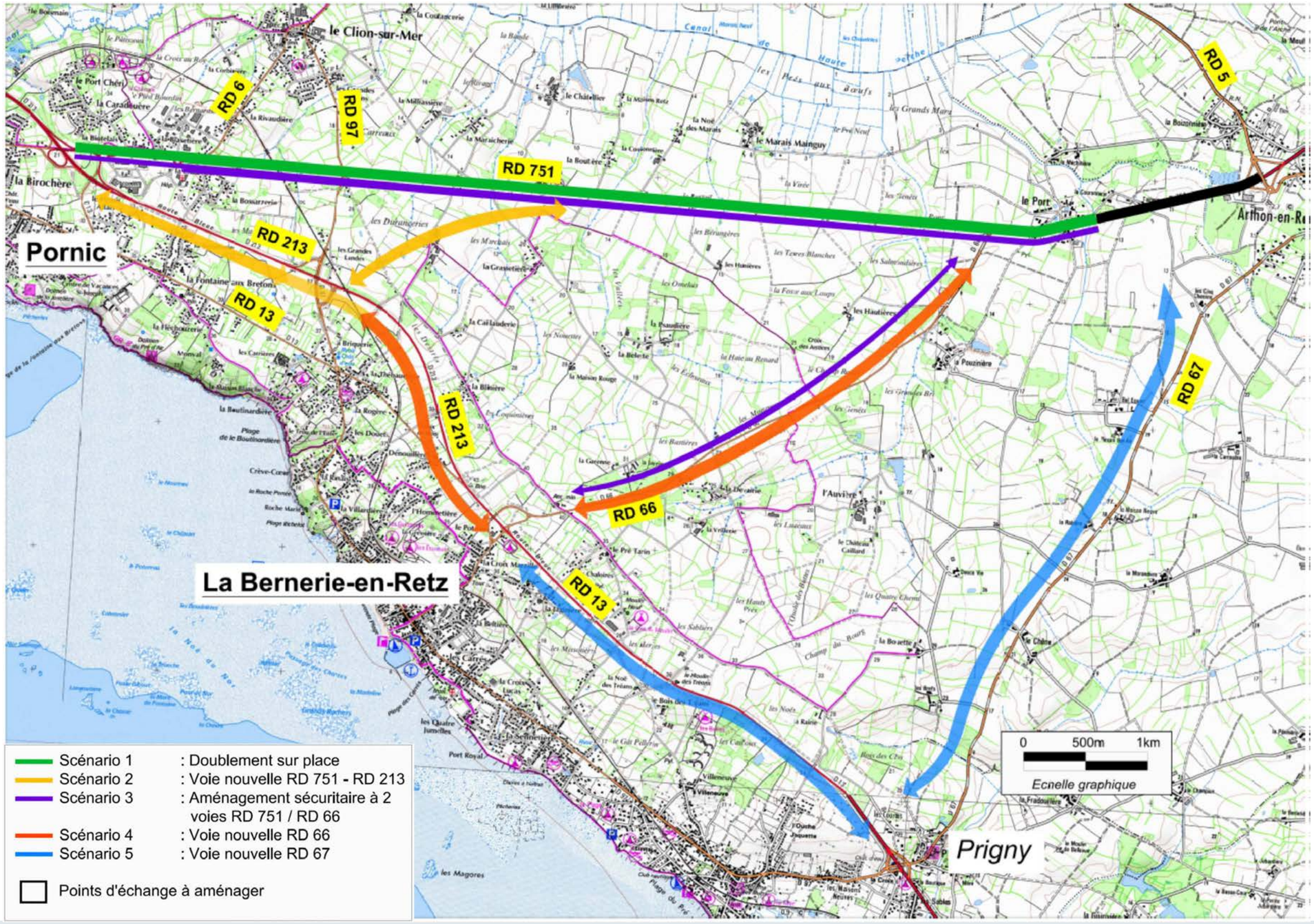

*Source : DREAL Pays de la Loire*

***Patrimoine archéologique :*** il est recensé de nombreuses zones de sensibilité archéologique sur l'aire d'étude, en particulier le long des RD 13 et 213.

***Milieux naturels :*** le long du littoral sont recensés les sites Natura 2000 « Estuaire de la Loire et baie de Bourgneuf » ainsi que « Marais Breton, baie de Bourgneuf, île de Noirmoutier et forêt de Mont ».

Au nord de l'axe de de la RD 751, présence d'une ZNIEFF de type 2 « Marais de Haute Perche ».

## Aménagements envisageables entre Chaumes-en-Retz et Pornic



### 3.7.3. Scénario 1 « Doublement sur place »

Ce premier scénario vise à aménager sur place la RD 751 existante de manière à limiter la déstructuration du foncier et l'artificialisation des sols. L'aménagement devra, quelles que soient ses modalités de mise en œuvre, répondre aux enjeux suivants :

- le schéma routier appliqué aux routes structurantes de catégorie RP1+ préconise d'aménager des points d'échange de type giratoire ou échangeur avec une interdistance minimale de 6 km. Pour la RD 751, les points d'échange aménagés pourraient donc correspondre aux carrefours RD 751 / RD 97 et RD 751 / RD 66 ;
- les giratoires des « Gentelleries » et de « La Chaussée » desservent actuellement des zones d'activités et des zones d'habitat importantes. Il n'est pas possible sans étude plus détaillée de déterminer la faisabilité d'une mise à 2x2 voies avec échanges dénivelés. Néanmoins, la RD 751 pourrait être aménagée à 2x2 voies avec carrefours giratoires dans sa section périurbaine entre la RD 97 et la RD 213 ;
- le franchissement de la voie ferrée représente une contrainte importante, car l'élargissement de la route départementale nécessitera de supprimer le passage à niveau au profit d'une dénivellation de l'une ou l'autre infrastructure pour des questions de sécurité ;
- Pornic Agglo Pays de Retz étudie actuellement les possibilités de développement sur le secteur « des Duranceries », à vocation d'activités et d'habitat (secteurs 2Au d'urbanisation future au PLU). L'accessibilité des zones à venir par rapport aux différentes routes départementales sera donc un enjeu important (carrefour RD 751 / RD 97, carrefour RD 97 / RD 213) ;
- ensuite, jusqu'à la RD 66, une succession de carrefours et accès directs se succèdent. Ils devront être supprimés et regroupés pour la phase 2x2 voies. Ces regroupements d'accès permettront de franchir la RD 751 par des passages dénivelés ;
- une réflexion approfondie sur la desserte du secteur compris entre la route actuelle et le canal de la Haute Perche sera également nécessaire.

Plusieurs schémas alternatifs d'aménagement de la RD 751 existante sont envisageables dans le cadre de ce scénario :

- **Élargissement au nord de la RD 751 actuelle** :
  - Cette option propose de conserver la chaussée actuelle et de créer une nouvelle chaussée accolée au nord ;
  - Les secteurs naturels sensibles situés au nord du hameau du « Port » ne permettant pas d'envisager une déviation par le nord, la traversée en aménagement sur place dans le hameau devra être étudiée de manière très détaillée.
- **Élargissement au sud de la RD 751 actuelle :**
  - Dans le cadre de cette option, il est proposé de conserver la chaussée actuelle et de créer une nouvelle chaussée accolée au sud ;
  - Elle permet d'envisager plus facilement une sous-variante de contournement du hameau « du Port » par le sud. Celle-ci sera toutefois davantage consommatrice en foncier agricole.

Ce scénario pourrait donner lieu à la mise en œuvre d'une mesure de compensation consistant à démanteler tout ou partie de la RD 751 n'ayant plus que des fonctions de desserte locale et à revoir les voiries d'accès aux parcelles agricoles et aux habitations du « Port ».

**Montant des travaux** : le coût de ces variantes est compris entre 50 M€ et 70 M€.

### 3.7.4. Scénarios 2, 4 et 5 « Aménagement d'une nouvelle infrastructure entre la RD 751 et la Route bleue »

Ces scénarios proposent de créer une nouvelle infrastructure à 2x2 voies entre la RD 751 et la RD 213 qui nécessitera de mettre également à 2x2 voies la Route bleue (RD 213/13) entre le point de raccordement et Pornic.

La nouvelle liaison devra être positionnée dans un triangle formé par la RD 751 au nord, les RD 97, 213 et 13 à l'ouest et la RD 67 à l'Est. Les raccordements à la Route bleue ne peuvent s'envisager qu'au droit des échangeurs existants (la RD 97, la RD 66 ou la RD 67), mais qu'il conviendrait de restructurer en conséquence.

L'aménagement devra répondre aux enjeux suivants :

- quel avenir pour la RD 751 déclassée : déconstruction, réhabilitation pour desserte locale ?
- du fait de la création d'un itinéraire performant et d'un bon niveau de service jusqu'à la RD 213, des reports de trafic peuvent être envisagés depuis l'itinéraire Nantes – Bourgneuf-en-Retz – Noirmoutier vers la RD 751, ce qui permettrait de délester la RD 758 et Sainte-Pazanne. Les incidences sur l'aménagement de la RD 13 entre le point de raccordement et Bourgneuf-en Retz devront donc également être étudiées ;
- la nouvelle infrastructure aura des répercussions, sans doute plus importantes que celles générées par les autres scénarios, sur l'artificialisation des sols et sur les structures agricoles. En conséquence, il conviendra de mener des réflexions spécifiques sur ces problématiques ;
- également par sa nature en tracé neuf, les incidences d'un tel aménagement sur le milieu naturel devront faire l'objet d'attentions particulières.

Ces scénarios comprennent plusieurs schémas d'aménagement alternatifs :

- **Scénario 2 :** aménagement sur place à 2x2 voies de la RD 751 jusqu'à la RD 97, puis création d'une nouvelle infrastructure jusqu'à la RD 213 et mise à 2x2 voies de la RD 213 jusqu'aux « Gentelleries » ;
- **Scénario 4 :** aménagement à 2x2 voies de la RD 66 entre « Le Port » et l'échangeur RD 13 / RD 66 et mise à 2x2 voies de la Route bleue jusqu'aux « Gentelleries » ;
- **Scénario 5 :** aménagement à 2x2 voies de la RD 67 entre Arthon-en-Retz et « Prigny », raccordements à étudier avec la RD 751 et la RD 13 (Route bleue), mise à 2x2 voies des RD 13 et 213 jusqu'aux « Gentelleries ».

**Montant des travaux** : le coût de cette famille de variantes est compris entre 80 M€ et 110 M€.

### 3.7.5. Scénario 3 « Aménagement sécuritaire à 2 voies des RD 751 et 66 »

Ce troisième scénario porte sur la requalification de la RD 751 entre « Le Port » et Pornic et le recalibrage de la RD 66 vers La Bernerie-en-Retz.

Sur le plan fonctionnel, il consiste à conforter la répartition des flux entre la RD 751 et la RD 66, tout en améliorant le niveau de service et de sécurité routière des deux itinéraires.

Des simulations de trafic permettront d'évaluer la répartition et les reports de flux vers le sud via la RD 66 et vers le nord via la RD 751 afin d'optimiser au mieux leur niveau de service. Les aménagements routiers à réaliser seraient les suivants :

- recalibrage du profil en travers de la RD 751, avec création d'une bande d'arrêt et d'accotements ;
- une réflexion pourrait être conduite sur la nécessité de créer une séparation entre les deux sens de circulation, de créer un/des créneaux de dépassement (2x1 ou 2x2 voies) ce qui sécurisera l'infrastructure tout en permettant d'augmenter la vitesse réglementaire à 90 km/h, voire 110 km/h au droit du créneau ;
- reprise du profil en long de la RD 751 pour améliorer la visibilité ;
- amélioration de la géométrie de la RD 66 (rectifications de virages, reprises du profil en long,…) et recalibrage du profil en travers ;
- suppression et regroupement des carrefours en des points sécurisés pour les deux itinéraires ;
- suppression des accès directs sur la RD 751 et limitation d'accès sur la RD 66 ;
- réflexion sur l'aménagement de la RD 751 au droit du « Port » ;
- reconfiguration du carrefour de jonction des RD 66 et RD 751 à l'ouest du « Port » ainsi que des échangeurs de raccordement de ces deux routes départementales sur la Route bleue.

**Montant des travaux** : le coût de cette famille de variantes est compris entre 50 M € et 65 M€.

*Exemple de route à 2+1 voies*

# 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. |