ROUTE DEPARTEMENTALE 771
COMPTE-RENDU

Objet : Compte rendu de la réunion publique à Saint-Vincent-des-Landes le mardi 3 octobre 2023

Lieu : Salle municipale, 25 rue de la Magdeleine à Saint-Vincent-des-Landes

Mot d'accueil : Alain Rabu, Maire de Saint-Vincent-des-Landes

Intervenant·es :

- Freddy Hervochon, Vice-président mobilités du Département de Loire-Atlantique
- Jean-Pierre David, Direction infrastructures du Département de Loire-Atlantique

Animateur : Rémi Guerber, agence Sennse

Durée de la réunion : 2h (18h30 - 20h30)

Nombre de participant·es : environ 60 personnes

Introduction

M.Guerber du cabinet Sennse ouvre la réunion en rappelant qu'elle s'inscrit dans le cadre de la concertation du projet d'aménagement routier d'un créneau de dépassement sur la RD 771 entre Treffieux et Saint-Vincent-des-Landes.

Alain Rabu, Maire de Saint-Vincent-des-Landes, remercie le Département pour l'organisation de la réunion. Il revient rapidement sur le projet routier objet de la réunion tenue ce soir.

Freddy Hervochon, Vice-président mobilités du Département de Loire-Atlantique, présente tout d'abord ses excuses aux élus des communes de Nozay, Treffieux et Saint-Vincent-des-Landes ainsi que des Communautés de communes de Châteaubriant-Derval et de Nozay pour le manque d'informations sur le projet et l'absence d'organisation d'une réunion avec ces derniers. Face à ce loupé il est proposé qu'une présentation des études soit effectuée par les services du département aux conseils municipaux des deux communes de Treffieux et Saint-Vincent-des-Landes. Le livret de la concertation fera également l'objet de correctifs ;

Il présente ensuite le contexte routier départemental en Loire-Atlantique, et plus particulièrement celui de l'axe Nozay - Châteaubriant. Il expose plus particulièrement les points suivants :

- La RD 771 traverse d'Ouest en Est, sur près de 45 km. Elle constitue l'un des maillons de l'itinéraire régional St Nazaire – Laval et est de ce fait inscrite au SRADDET de la Région Pays de la Loire.
- Le coût de l'ensemble des travaux routiers investis par le Département avec la participation de l'Etat et de la Région sur cet axe depuis 2006 est de l'ordre de 20 M€. Le créneau de dépassement s'inscrit donc naturellement dans le processus de modernisation de la RD 771 ;
- Une présentation des premières réflexions a eu lieu, à la demande des élus départementaux du territoire, en février 2022. Lors de cette rencontre, Freddy Hervochon avait déclaré que ce projet ne serait inscrit à la PPI (programmation pluriannuelle d'investissement) qu'à condition d'une confirmation de la participation financière de la Région. Cette dernière s'est engagée depuis à co-financer l'aménagement à hauteur de 5 M€ ;
- Le projet doit également s'inscrire dans le cadre des nouvelles politiques départementales en matière de mobilité qui visent en particulier à développer les modes de déplacements alternatifs comme le vélo ;
- Les enjeux environnementaux sur le périmètre du projet feront l'objet d'une prise en compte très attentive et des compensations seront recherchées en cas d'impacts significatifs ;
- Les enjeux de maitrise de l'artificialisation des sols donneront lieu à une prise en compte de l'objectif de zéro artificialisation nette. De ce fait les emprises des travaux (estimée à 3 ha) seront compensées par des opérations de désartificialisation à hauteur de 50 % (soit 1,5 ha environ) ;

M.Guerber présente le déroulé de la soirée.

1. L'opportunité et le scénario d'aménagement

Jean-Pierre David, chef du service études et concertation à la direction infrastructures du Département de Loire-Atlantique, rappelle en préambule les différentes typologies de créneaux de dépassement :

- créneau à 3 voies (2+1) associé à une vitesse autorisée à 80 km/h, ne permettant les dépassements que dans un seul sens de circulation ;
- créneau à 2x2 voies avec une vitesse autorisée de 110 km/h permettant les dépassements dans les deux sens de circulation.

Un créneau de dépassement exige que les accès riverains soient supprimés et rétablis par des voies de desserte locale.

Les scénarios proposés en phase de faisabilité présentaient deux implantations, à savoir :

- Nozay - Treffieux ;
- Treffieux - Saint-Vincent-des-Landes.

Le choix des élus départementaux s'est orienté sur l'aménagement d'un créneau à 2x2 voies implanté sur la section Treffieux - Saint-Vincent-des-Landes.

2. L'opportunité et le scénario d'aménagement

Une présentation des caractéristiques de l'aire d'étude est tout d'abord effectuée.

L'opération concerne une section de voie d'un linéaire de 4 km présentant de nombreuses intersections avec des routes communales et chemins. En termes de caractéristiques géométriques, la chaussée présente une largeur de 7 m avec des accotements confortables de 3 m de large.

On relève aussi :

- Environ 6 000 véhicules/jour au Nord de Treffieux, dont 10 % de poids lourds ;
- Des indicateurs de sécurité routière (densité et taux) globalement équivalents aux valeurs moyennes relevées sur le réseau départemental pour des voies de caractéristiques équivalentes ;
- Des exploitations agricoles générant des circulations agricoles entre les sièges et une partie des terres situées de l'autre coté de la RD 771 ;
- Un habitat diffus avec des accès directs sur la route. Cependant les principaux villages sont éloignés de l'axe à l'exception du Jarrier ;
- Un golf (golf de Treffieux) bénéficiant d'un accès direct sur la RD 771 ;
- Des enjeux milieu naturel variés :
  - présence d'un corridor biologique associé au cours d'eau de *La Cône* ;
  - présence d'un secteur bocager comportant une forte densité de haies de qualité ;
  - présence de corridors à chiroptères axés sur les cours d'eau franchis ;
  - présence d'espèces protégées ;
  - présence de zones humides.

3. Les variantes d'aménagement proposées

Les variantes de tracé soumises à concertation sont ensuite présentées :

- La variante 1 entre le giratoire Nord de Treffieux et « Le Jarrier » présente un linéaire aménagé de 2,2 km dont 1,6 km de linéaire « utile ». La chaussée serait agrandie sur le côté sud de la RD 771. Dans le cadre de l'aménagement, 2 carrefours et 9 accès riverains seraient fermés. Les voies de desserte locales à créer seraient de 1,3 km ;
- La variante 2 entre « La Jaunais » et « Le Jarrier » présente un linéaire aménagé de 1,8 km dont 1,2 km de linéaire « utile ». La chaussée serait agrandie sur le côté sud de la RD 771. Dans le cadre de l'aménagement, 2 carrefours et 8 accès riverains seraient fermés. Les voies de desserte locales à créer seraient de 0,9 km.

L'analyse multicritère réalisée sur ces deux variantes est ensuite évoquée. Elle ne permet pas de différencier de manière franche les deux variantes. Cependant sur le plan de la sécurité routière et de la réponse aux fonctionnalités attendues, la variante 1 apparaît plus satisfaisante. En conséquence, c'est cette solution qui est privilégiée à ce stade par le département.

En termes de prise en compte des impacts du projet, les principales mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des impacts susceptibles d'être mises en œuvre sont présentées. Ces dernières concernent :

- La sécurité routière ;
- L'habitat et le cadre de vie ;
- L'activité agricole ;
- Le milieu naturel ;
- L'artificialisation des terres agricoles et naturelles.

4. Temps d'échanges

<u>La sécurité / le trafic</u>

Question en séance : un habitant s'interroge sur le bien-fondé de cet aménagement eu égard à une accidentologie faible et à un trafic stable de 6 000 véhicules/jour.

Jean-Pierre David répond qu'une analyse de sécurité effectuée sur les 10 dernières années a permis de dénombrer deux accidents corporels sur la section. Pour la partie trafic, il confirme la moyenne de 6 000 véhicules/jour et précise qu'il convient aussi de prendre en compte la situation aux heures de pointe durant lesquelles des comportements plus dangereux peuvent être constatés face aux plus grandes difficultés de dépassement. Sur ces périodes la densité de trafic oscille entre 12 et 15 véhicules/minute deux sens confondus.

Question en séance : un habitant remarque que pour assurer la sécurité, mieux vaut diminuer la vitesse que l'augmenter avec un créneau de dépassement à 110 km/h. De plus, entre la hausse du prix du carburant et l'aménagement de voies de desserte, on va à l'encontre du développement durable.

Freddy Hervochon répond que la sécurité est un enjeu parmi tant d'autres. La liste des enjeux a été énoncée lors de la présentation. Il est important de considérer l'intérêt d'un tel aménagement dans un contexte plus global. L'aménagement d'un créneau répond à cette volonté.

Jean-Pierre David précise que l'intérêt d'un créneau de dépassement est surtout à apprécier sur les heures de pointes car sur ces périodes il est beaucoup plus difficile d'effectuer dans des conditions de sécurité acceptables des manœuvres de dépassement.

Enjeux environnementaux

Question en séance : un habitant souligne que le projet routier consomme environ 3 ha prenant en compte l'arrachage de haies, la destruction de zones humides et d'espèces protégées comme cela a été présenté dans le diaporama.

Freddy Hervochon rappelle que tout projet impacte l'environnement. Pour limiter ces impacts l'aménagement s'appuie sur la route existante. De plus, l'opération prendra en compte l'objectif de zéro artificialisation nette du département.

Concernant l'impact sur les zones humides, **Freddy Hervochon** précise que l'implantation du créneau prendra en compte ces dernières et que le Département respectera les objectifs fixés par le SDAGE qui impose une compensation à hauteur de *200*% de la surface supprimée.

Question en séance : une habitante demande comment sera comptabilisé le projet dans le cadre de la loi **Climat et résilience** de 2021**.**

Freddy Hervochon précise que cette loi fixe un objectif de zéro artificialisation nette à l'horizon 2050 avec des étapes intermédiaires (50% en 2030). Le Département s'est fixé un objectif plus ambitieux en visant une réduction par deux (50%) de l'artificialisation nette dès à présent conformément aux orientations arrêtées par les élus départementaux en assemblée fin 2020. L'objectif du ZAN est aujourd'hui intégré dans plusieurs politiques publiques départementales et notamment la mobilité. Le Département a ainsi abandonné une vingtaine de projets routiers afin de pouvoir tenir ses engagements en matière de maîtrise de l'artificialisation des sols.

Pour ce projet, **Freddy Hervochon** confirme que la surface artificialisée créée rentrera dans le quota du Département.

Question en séance : La question de la compatibilité de cet aménagement avec les enjeux climatiques est évoquée par plusieurs participants.

Freddy Hervochon indique que les enjeux climatiques sont bien pris en compte par le Département au travers de sa politique de mobilité qui donne une large part aux modes alternatifs et aux changements de comportements, en favorisant notamment le covoiturage. L'ambition de la collectivité est bien d'aller progressivement vers la neutralité carbone car il n'est pas possible de « tout arrêter » de manière immédiate.

Enjeux fonciers

Question en séance : un habitant relève que les 3 ha annoncés correspondent à environ 70 habitations. Il paraît préférable d'affecter une telle superficie à l'accueil de nouveaux habitants.

Freddy Hervochon précise que le Département travaille sur des projets de plus en plus sobres. Les projets réalisés essaient d'éviter au maximum l'artificialisation des surfaces. Ici, le projet routier reprend la voie.

Question en séance : plusieurs habitants soulignent que le projet routier aura pour conséquence une consommation importante en terre agricole.

Freddy Hervochon répond qu'il faudra avoir une discussion spécifique avec les acteurs du monde agricole. Plusieurs solutions existent et seront proposées aux exploitants : échanges de baux ruraux afin d'éviter les traversées sur la RD 771, constitution d'une réserve foncière pour compenser les emprises agricoles, la réalisation voies de desserte vers les parcelles enclavées, indemnisations des allongements de parcours, etc.

Il précise que les échanges de baux sont plus simples à mettre en œuvre contrairement aux aménagements fonciers qui nécessitent des procédures longues et complexes.

Question en séance : un exploitant indique que dans son cas il n'est pas possible de procéder à des échanges de terres car il exploite plus de 50 ha situés de l'autre coté de la route.

Freddy Hervochon indique que dans un tel cas de figure, il faudra rechercher une solution de desserte appropriée permettant de rétablir l'accès aux terres séparées du siège d'exploitation.

Priorisation des projets et développement économique

Remarque en séance : un participant souligne la nécessité d'investir sur le territoire. Les impacts fonciers, financiers et environnementaux sont réels et doivent être compensés. Cependant, il est aussi nécessaire d'investir pour renforcer la qualité de desserte d'un territoire qui est dynamique et qui donne lieu à des échanges intenses avec les pôles environnants.

Question en séance : un habitant demande pourquoi ce projet a été validé et pas la traversée de Blain / La Grigonnais alors que ces projets sont fortement attendus par les élus et les habitants de ces communes.

Freddy Hervochon répond que la route Blain / La Grigonnais est une route nationale appartenant à l'État. Par conséquent, le Département n'a pas vocation à intervenir sur ce tronçon.

Monsieur Hunault, président de la Communauté de communes Châteaubriant-Derval, rappelle les travaux menés pour l'amélioration de la desserte du territoire du pays de Châteaubriant-Derval. En premier lieu, ce sont près de 160 M€ qui ont été investis par la Région et le Département pour la mise en service de la ligne de tram-train Châteaubriant - Nantes. D'autre part il évoque la réalisation de la voie verte sécurisée autour de Châteaubriant pour un montant global supérieur à celui du créneau.

Il confirme son souhait de fluidification de l'axe Laval - Saint-Nazaire qui a déjà donné lieu à la mise en œuvre de travaux majeurs, comme la déviation de Treffieux et l'aménagement du giratoire « cacahuète » à Nozay. Il y a une logique dans tous ces travaux engagés et réalisés. En effet, la région de Châteaubriant constitue un pôle de 16 000 emplois dont 9 400 dans le centre-ville. Une étude de mobilité a démontré que 85 % des employés vivent en dehors de Châteaubriant confortant la nécessité de prévoir des dessertes adaptées. Ce créneau est un complément d'aménagement car aux heures de pointe, une insécurité est relevée sur la RD 771 en raison du comportement de certains automobilistes.

Les élus départementaux prennent la parole pour conforter le souhait de développer leur territoire passant par des améliorations d'aménagement routier. Malgré les impacts que cela génèrent, l'évolution du réseau routier d'intérêt régional participe au développement du territoire. Un élu précise que le Département avait gelé environ 400 ha de terre pour des aménagements routiers (ancien mandat). Aujourd'hui, on comptabilise 150 ha gelés. Il y a eu un effort de la part du Département pour contribuer à la protection de l'environnement.

5. Les modalités de participation à la concertation

Rémi Guerber détaille :

- Les rendez-vous de la concertation ;
- Les modalités d'information et d'expression :
  - Des permanences permettant au public de rencontrer les services du Département sont prévues aux dates et lieux ci-après :
    - 2 permanences en présentiel :
    - Le mercredi 11 octobre 2023 à Saint-Vincent-des-Landes de 9h00 à 12h30
    - Le vendredi 27 octobre à Treffieux de 9h00 à 13h30
    - 1 permanence en visio teams : Le mercredi 18 octobre 2023 de 14h00 à 18h00. Inscription préalable au 02 40 99 14 15 ou par mail aux adresses Catherine.MENORET@loire-atlantique.fr et Amelie.CORDEAU@loire-atlantique.fr du mardi 19 septembre au lundi 16 octobre
  - Possibilité de consulter les documents de la concertation et de donner son avis et l'opportunité de l'aménagement et les solutions proposées sur la plateforme de participation citoyenne du Département : **participer.loire-atlantique.fr/creneau-de-depassement-RD771**

6. Conclusion de la réunion

Freddy Hervochon, Vice-président mobilités du Département de Loire-Atlantique, invite les citoyen·nes à se rendre aux permanences et sur la plateforme pour donner leur avis. En effet, les permanences permettent d'être reçu.e.s individuellement et ainsi de mieux répondre aux questions soulevées par le projet.

Il souhaite remercier les habitant·es pour la qualité de leurs interventions. Il remercie également les élus départementaux d'avoir répondu présents à cette réunion et souhaite que la concertation se déroule dans les meilleures conditions.