

<https://participer.loire-atlantique.fr/nantes-pornic>

Concertation publique
sur
l'aménagement de la route Nantes-Pornic - RD751
du 28 mars au 8 novembre 2022
section déviation de Chaumes-en-Retz

à

Messieurs les Garants de la concertation Claude RENOUE et Serge QUENTIN,
Monsieur le Président du Conseil Départemental de Loire-Atlantique

Après examen des documents mis à disposition, j'ai l'honneur de vous faire part de mes observations relatives au projet d'aménagement routier de la section de Chaumes-en-Retz (doublement).

J'avais participé à la concertation de fin 2020 relative à l'axe Nantes-Pornic et avait relevé que le doublement sur place du tracé de la déviation de Chaumes-en-Retz avait été conçu pour cela dès avant la mise en service à 2 voies en 1997. C'était la seule solution proposée mais la seule à envisager vu sa conception initiale.

J'observais néanmoins dans ce cas que lors des travaux de doublement une certaine gêne pour le trafic sera générée.

J'observais qu'elle présentait déjà son itinéraire de substitution en la traversée de Chaumes-en-Retz et que la majorité des désenclavements étaient déjà réalisés, qu'il n'y avait pas création de nouvelle coupure dans le paysage ou dans l'espace agricole, et que l'urbanisation tenait déjà compte du projet, que les emprises nouvelles ne résultaient que des ajustements à prévoir pour mettre aux normes le projet (bretelles d'échangeurs, bassins, protections sonores, mesures de compensation, désenclavements d'extrémités ouest et d'extrémités est).

Le dossier présenté devrait donc s'intéresser aux modalités de traitements des extrémités et désenclavements d'extrémité, protections sonores, compensations, reprise des bretelles des échangeurs

1- Désenclavement est du Secteur de « Les Epinards »

Situé dans le prolongement de la fin de la section à 2x2 voies, il est nécessaire de traiter la desserte locale en direction de la déviation de Chaumes-en-Retz afin d'éviter de retrouver des usagers « indésirables » sur la portion mise à 2x2 voies et également éviter un carrefour ordinaire dans la zone située à proximité de la fin de la section à 2x2 voies.

Il est proposé la fermeture de ce carrefour qui dessert quelques logements avec report sur le réseau local existant en direction de Chaumes-en-Retz. Cette solution, simple et peu coûteuse génère un allongement de parcours pour ces quelques riverains se dirigeant

vers Chaumes-en-Retz, mais surtout un plus grand allongement de parcours s'ils veulent se diriger vers Nantes en leur imposant soit de passer via Chaumes-en-Retz soit d'utiliser le réseau local au sud via La Vinçonnaière et Le Pont Beranger qui peut être considéré comme itinéraire de substitution (possibilité de circulation douce locale est-ouest) non traité dans le dossier.

Pour se diriger vers Nantes l'allongement est supérieur aux 2,5km de la jurisprudence sur le sujet puisque de l'ordre de 3,5km.

On regrettera que l'ouvrage de franchissement existant n'ait pas été construit sur la voie reliant directement La Métairie Neuve à La Vinçonnaière ce qui aurait réduit certains allongements d'environ 1,5km.

2- Désenclavement ouest du secteur de « Taillecou »

3 options sont présentées.

Sur ces trois options, l'option 1 est intéressante car la seule permettant la constitution d'un itinéraire de substitution sur le versant sud de la RD751 puisqu'un itinéraire existe au nord passant par la Méchinière et Le Port.

3- Protections sonores

Différents types de protection sonores sont prévus pour rectifier le projet.
Ces protections n'appellent pas d'observations.

4- Reprise des bretelles d'échangeurs

Le dossier est silencieux sur le sujet.

Echangeur ouest :

De configuration en « losange »

La longueur entre le point S=5,2m (position du J14) et le giratoire fait environ 180m et il serait intéressant de **porter cette longueur à au moins 200m** pour avoir une insertion optimum de la signalisation de direction et de police avant le giratoire (séquence D42, AB25) pour se conformer au mieux à l'IISR selon l'art 83-4 pour le D42 qu'il est préférable d'implanter (à environ 50m) avant les panneaux A25 pour ne pas gêner leur perception et selon l'Art 25 pour l'AB25 (B. Hors agglomération, la distance normale d'implantation est comprise entre 100 et 200 m. Elle est choisie **aussi proche que possible de 150 m** sur route). Le premier rayon de sortie des deux bretelles fait environ 100m sans les clothoïdes : il y aurait lieu d'améliorer la configuration (pour se conformer au guide « Les échangeurs sur routes de type « Autoroute » *Complément à l'ICTAAL* . » du CEREMA édition de mai 2015) 3.2.3 - Raccordement Progressif et pour avoir une zone de décélération adaptée selon le § 3.2.5 du même guide).

Echangeur est :

-bretelle de sortie nord-est en diagonale : le rayon de sortie est inférieur à 100m : il est nécessaire de le porter à au moins 100m pour respecter les règles de conception (avec clothoïdes) selon guide CEREMA cité ci-avant et pour avoir une zone de décélération adaptée selon le § 3.2.5 du même guide ; il sera également nécessaire de porter cette longueur entre J14 et giratoire à au moins 200m pour avoir une insertion optimum de la

signalisation de direction et de police avant le giratoire (séquence D42, AB25 : voir ci-avant)) ainsi qu'une longueur de stockage suffisante.

-Bretelle de sortie sud-ouest en « boucle » : vérifier si le rayon de sortie fait de l'ordre de 54m (plutôt que le 40m mini absolu) (selon guide CEREMA cité ci-avant : « *Afin d'offrir une géométrie adaptée à un parcours de la bretelle à une vitesse minimale de 50 km/h, il est donc conseillé de ne pas utiliser de rayon inférieur à 54 m.* » ; vérifier si la longueur entre le point S=1,00 et l'entrée dans la courbe est suffisante pour passer de la vitesse conventionnelle à la vitesse dans le virage.

6- Compensations

Si le dossier montre les zones sensibles, les inventaires avec 2,5ha de ZH impactées, il n'entre pas dans le détail des compensations à prévoir.

Je note que « La RD751 est identifiée comme un élément fragmentant de niveau 2 (fort). » sur « une « *sous-trame boisée ou humide ou littorale ou milieux ouverts* » et d'une « *sous-trame des milieux aquatiques* » ainsi qu'un corridor territoire. »

Il y aura donc lieu de vérifier si les continuités actuelles sont adaptées.

6-Conclusion

Le doublement de la déviation de Chaumes-en-Retz sur place est une évidence au vu de l'évolution des trafics et de la conception antérieure avec les réservations de terrains déjà réalisées. Les difficultés concernent quelques points de desserte locale aux extrémités qu'il y a lieu de traiter en tenant compte des allongements de parcours, de les faire participer à l'itinéraire de substitution et aux itinéraires cyclables. Sur le plan technique, les deux échangeurs seront remaniés par le passage à 2x2 voies et il s'agira d'en profiter pour les mettre aux normes du guide « Les échangeurs sur routes de type « Autoroute » *Complément à l'ICTAAL* » du CEREMA édition de mai 2015. Si les dispositions anti-bruit sont prises, le volet environnemental devra être étoffé.

Je vous prie d'agréer, messieurs les garants et monsieur le Président, mes respectueuses salutations.

Fait à Rennes le 26 avril 2022

Alain Braguier
35000 RENNES