

ITINÉRAIRE

ANCENIS — SAINT-PHILBERT-DE-GRAND-LIEU

Des déplacements pour
un développement équilibré des territoires

EDITORIAL

Bernard Deniaud

vice-président du Conseil général, délégué aux voies de communication

Les derniers chiffres du recensement sont éloquents avec 100 000 habitants supplémentaires depuis 7 ans (soit 14 000 par an). Ils illustrent le dynamisme du département et l'attraction qu'exerce la Loire-Atlantique et sa métropole envers de nombreux français.

Le département doit cette attractivité à ses grands équilibres : équilibre géographique entre terre, mer et zones humides, entre villes et espaces ruraux, équilibres humains également, la solidarité n'est pas un vain mot dans notre département.

Ces équilibres, le Conseil général en est le garant à l'échelon départemental. Il doit les maintenir malgré la diversité et parfois l'hétérogénéité des territoires. Notre collectivité doit avoir en permanence le souci de l'intérêt général et replacer sa réflexion dans un contexte plus large : l'insertion de la Loire-Atlantique dans son environnement régional, national voire international.

Ce souci se traduit aussi dans la gestion des infrastructures, et particulièrement les voies de communication.

La réflexion autour de cette voie structurante, la liaison Ancenis – Clisson, et au-delà vers la Vendée et le littoral atlantique, prend place dans ce cadre.

En vous livrant ces plaquettes et plans, je vous invite à vous saisir du projet, à vous forger une opinion, à exprimer vos remarques. Mais je souhaite que vous gardiez en mémoire cette mise en perspective globale et ce souci d'intérêt général par delà les contraintes que représente une nouvelle route.

À l'issue de cette consultation, le Conseil général prendra ses responsabilités, mais il vous appartient de nous aider dans cette étape cruciale.

Merci pour votre implication.

sommaire



UN DEVELOPPEMENT EQUILIBRE DU TERRITOIRE 4

Une politique globale de déplacements
Le schéma routier (horizon 20-25 ans)

L'ITINERAIRE ANCENIS – SAINT-PHILBERT-DE-GRAND-LIEU 5

Objectifs
Un projet cohérent avec les schémas routiers des départements limitrophes
Un projet conçu avec le Maine-et-Loire
État d'avancement des différentes sections de l'itinéraire

UNE NOUVELLE ROUTE NECESSAIRE : LA LIAISON CLISSON – VALLET – MAINE-ET-LOIRE 8

Objectifs du projet Clisson – Vallet – Maine-et-Loire
Une route actuelle inadaptée aux usages (trafic, insécurité, nuisances)
Que serait cette nouvelle route ?

UN TERRITOIRE AUX ENJEUX FORTS 10

Agriculture et viticulture
Habitat et activités
Paysages, milieux naturels et patrimoine

COMMENT LES FUSEAUX ONT-ILS ETE DETERMINES 12

Fuseaux actuellement soumis à la concertation

PLAN DES FUSEAUX 14

UN TRACE A CHOISIR SUR LA BASE D'UNE ANALYSE MULTICRITERE 16

La méthode d'analyse utilisée
Estimation des trafics à l'horizon 2025
L'analyse comparative des fuseaux
Thèmes abordés par chaque cible
Synthèse de l'analyse multicritère

LES ETAPES JUSQU'A LA REALISATION DU PROJET ROUTIER 20

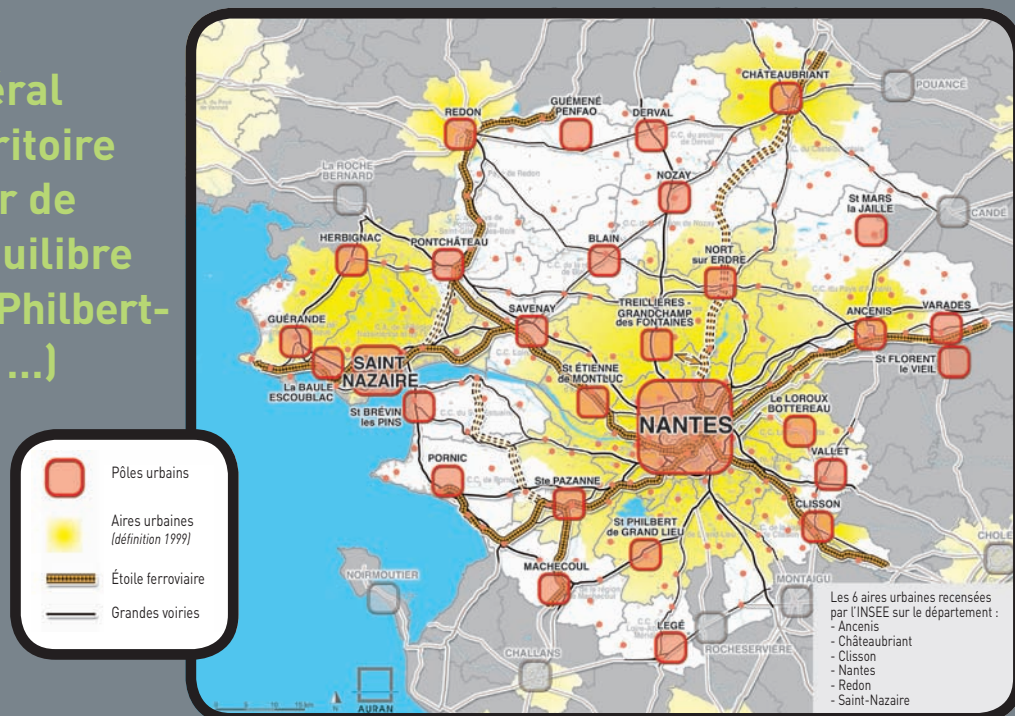
Étapes d'un projet routier : 3 grandes phases
La concertation

UN PROJET SOUCIEUX DE L'ENVIRONNEMENT 22

Impacts sur l'agriculture
Impacts sur l'eau et les milieux naturels
Le bruit
Acquisition des terrains nécessaires au projet

UN DÉVELOPPEMENT ÉQUILIBRÉ DU TERRITOIRE

Le Conseil général aménage le territoire pour développer de vrais pôles d'équilibre (Ancenis, Saint-Philbert-de-Grand-Lieu, ...)



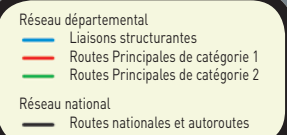
Extrait du diagnostic du territoire départemental - AURAN, septembre 2008

Une politique globale de déplacements

La politique de déplacements du Conseil général a pour objectifs de :

- développer ou améliorer les transports collectifs (LILA, bacs sur la Loire et réseau ferroviaire) et le covoiturage pour les déplacements vers Nantes ;
- faciliter le développement économique des pôles d'équilibre en reliant les pôles entre eux et en les raccordant aux grands axes (A83, RN 249 et A11, ...).

Ce développement passe par l'aménagement de liaisons nouvelles, au service des territoires traversés : les liaisons structurantes.



Le schéma routier (horizon 20-25 ans)

Catégorie	Liaison structurante	Route principale de catégorie 1	Route principale de catégorie 2
Objectifs	Intérêt régional et interrégional ; desserte des grands pôles économiques	Trafic de transit à courte et moyenne distance	Axes départementaux et flux touristiques
Aménagements	2x2 voies	2+1 voies (créneaux de dépassement)	2 voies
Échanges	Échangeurs	Carrefours	Carrefours
Interdistances minimale entre échanges	8 km	2 km	600 m
Vitesse limite autorisée	110 km/h	90 km/h	90 km/h
Agglomérations	Déviées	Déviées	Extension contenue
Recul des constructions	100 m (habitat)	50 m	35 m
Accès directs	Interdits	Interdits	À éviter. Interdits hors zone urbanisée



Extrait du schéma routier de Loire-Atlantique, approuvé par l'Assemblée départementale le 21 mars 2006

L'ITINÉRAIRE ANCENIS – SAINT-PHILBERT-DE-GRAND-LIEU

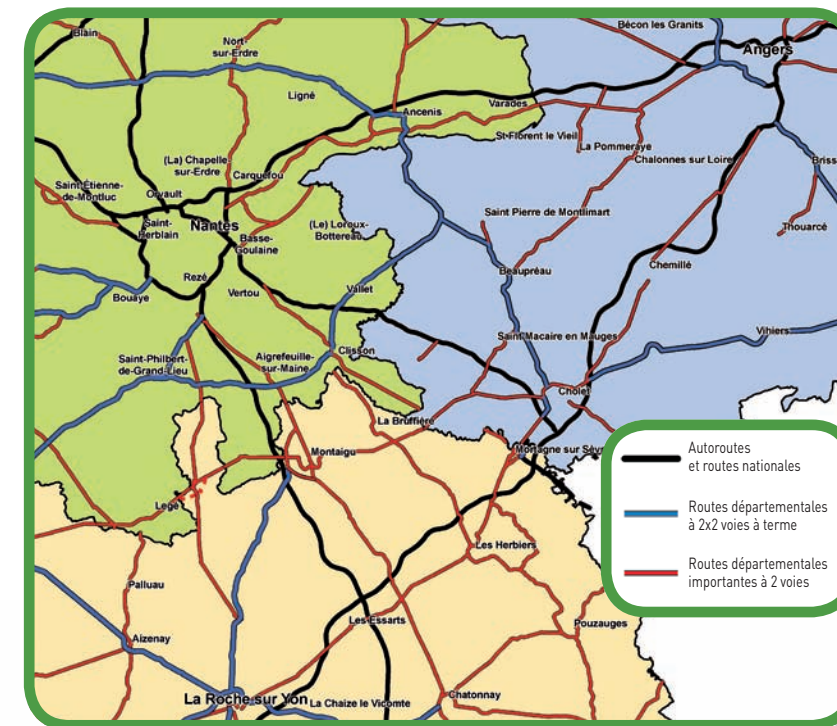
Le projet de liaison Clisson – Maine-et-Loire constitue un maillon de l'itinéraire Ancenis - Saint-Philbert-de-Grand-Lieu qui reliera l'axe Nantes - Challans au Maine-et-Loire.

Objectifs

- Mieux relier entre eux des pôles urbains de Loire-Atlantique (Saint Philbert-de-Grand-Lieu, Clisson, Vallet, Ancenis, ...).
- Prendre en charge le trafic de transit local et d'échanges en provenance des régions et départements limitrophes.
- Desservir les principaux pôles d'activités et les grands équipements actuels et futurs sur le territoire.

Un projet cohérent avec les schémas routiers des départements limitrophes

Les projets routiers des départements de Loire-Atlantique, de la Vendée et du Maine-et-Loire prévoient des réseaux départementaux complémentaires au réseau national en assurant une desserte plus fine du territoire.



Extrait des schémas routiers des départements de Loire-Atlantique, du Maine-et-Loire et de Vendée

Un projet conçu avec le Maine-et-Loire

Le schéma routier du Maine-et-Loire fixe les grandes orientations d'aménagement sur le réseau départemental à l'horizon 10-15 ans.

La liaison Ancenis – Cholet, inscrite à 2x2 voies dans ce plan constituera un axe transversal majeur porteur de développement économique pour le Pays des Mauges. Cette liaison reliera les trois pôles économiques d'Ancenis, Beaupréau et Cholet.

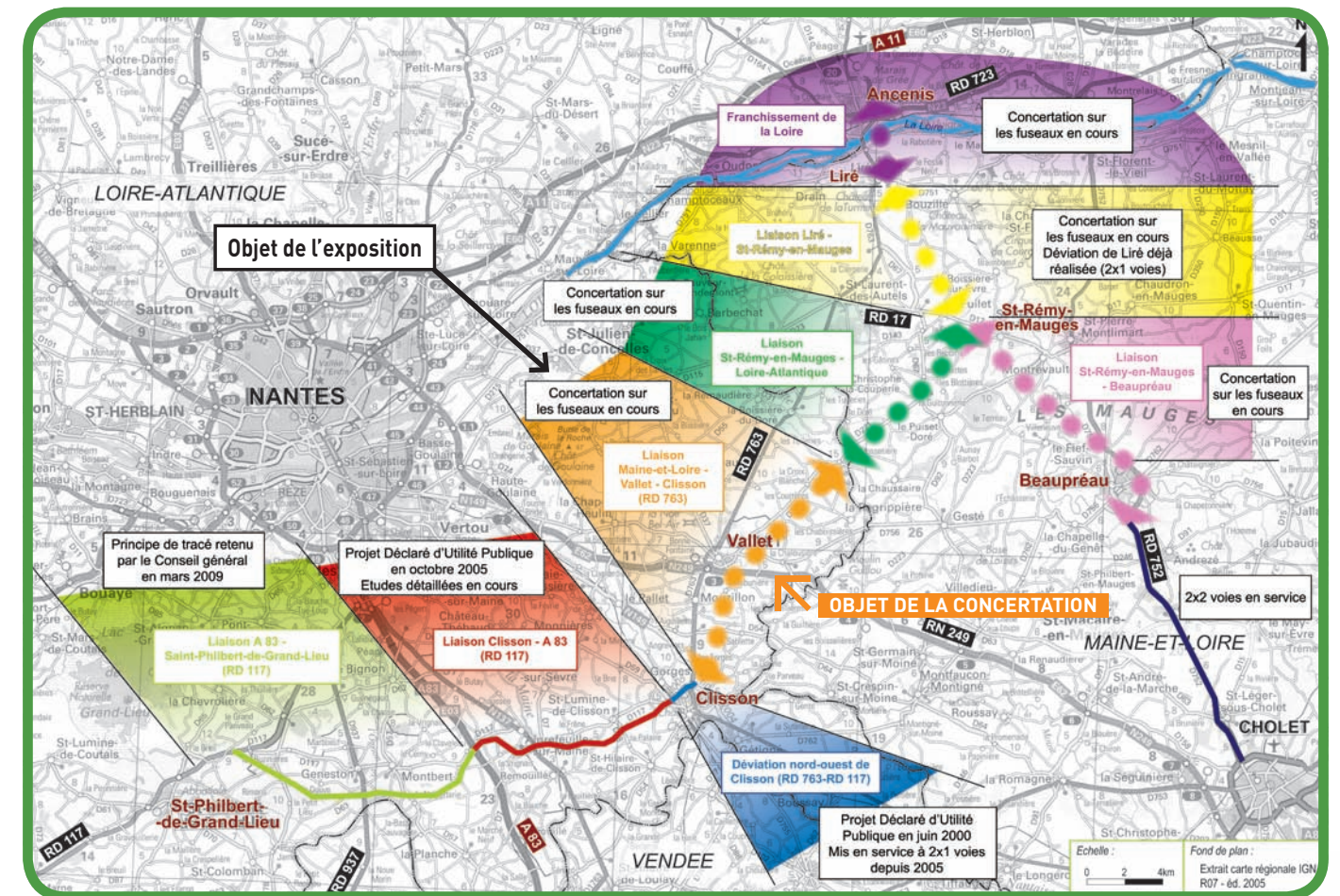
Le Conseil général de Maine-et-Loire a accepté de réaliser un raccordement entre cette liaison et la limite de la Loire-Atlantique.



État d'avancement des différentes sections de l'itinéraire

L'itinéraire Ancenis - Saint-Philbert-de-Grand-Lieu, d'une longueur de 60 km environ, est composé de plusieurs sections, qui sont à des niveaux d'avancement différents :

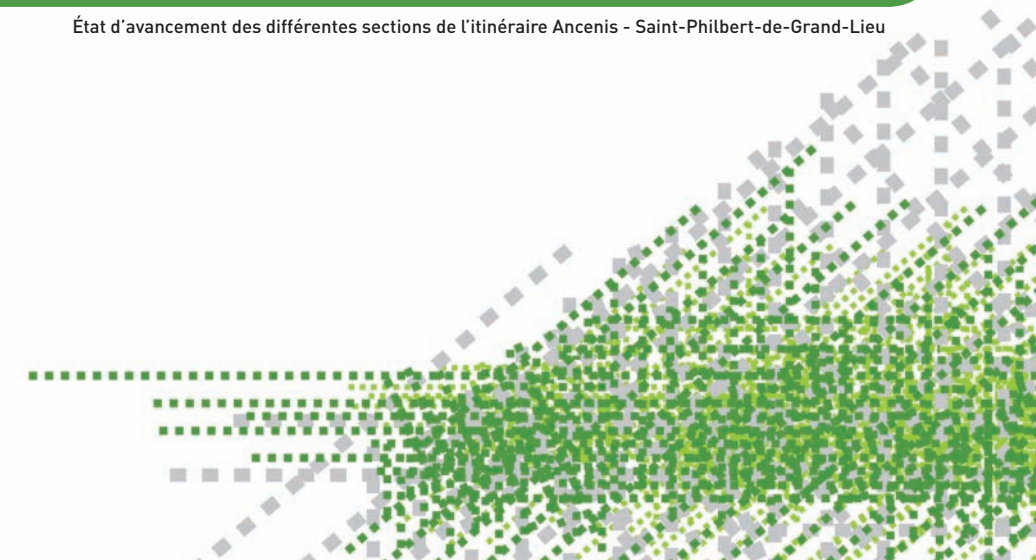
- Déviation nord-ouest de Clisson et déviation de Liré : déjà mises en service à 2 voies ;
- Saint-Philbert-de-Grand-Lieu - A83 : tracé déterminé, enquête publique en préparation ;
- A83 - Clisson : tracé déterminé, déclaration d'utilité publique obtenue et études détaillées en cours ;
- **Clisson - limite du Maine-et-Loire : recherche de tracé et concertation en cours ;**
- limite du Maine-et-Loire - Liré : recherche de tracé en cours (par le Conseil général de Maine-et-Loire) ;
- Liré - Ancenis : recherche de tracé en cours (conjointement avec le Conseil général de Maine-et-Loire).



État d'avancement des différentes sections de l'itinéraire Ancenis - Saint-Philbert-de-Grand-Lieu

CE QUE N'EST PAS L'ITINERAIRE :

- 1 L'itinéraire Ancenis - Saint-Philbert-de-Grand-Lieu ne sera pas un grand axe interrégional "Vendée - Maine-et-Loire". Cette fonction est assurée par le réseau autoroutier qui supporte le trafic à longue distance : l'autoroute A87 relie la côte vendéenne à Angers via La-Roche-sur-Yon et Cholet.
- 2 Il n'est pas un grand contournement de Nantes qui allégerait le périphérique. Du fait d'un allongement de parcours significatif, il y aura très peu de report du trafic actuel du périphérique nantais vers ce nouvel itinéraire. Une estimation du CETE (Centre d'Études Techniques de l'Équipement) de l'Ouest fait état pour 2025 d'un trafic estimé sur le pont de Bellevue de 1 à 2 % plus faible lorsque les liaisons structurantes auront été réalisées en 2x2 voies. Les déplacements assurés par le périphérique et par la future liaison structurante ne seront donc pas les mêmes.
- 3 Il n'a pas vocation à desservir le futur aéroport Notre-Dame-des Landes. L'itinéraire Clisson - Maine-et-Loire ne sera pas concurrentiel pour rejoindre le futur aéroport de Notre-Dame-des-Landes depuis le sud-est de la Loire-Atlantique par rapport au passage par le périphérique Ouest ou Est de Nantes (environ 35 à 40 km supplémentaires).



UNE NOUVELLE ROUTE NÉCESSAIRE

LA LIAISON CLISSON – VALLET – MAINE-ET-LOIRE

Objectifs du projet Clisson – Vallet - Maine-et-Loire

- Assurer la continuité de l'itinéraire Ancenis - Saint-Philbert-de-Grand-Lieu.
- Assurer la sécurité routière sur tout l'itinéraire.
- Améliorer les conditions de desserte des communes et des territoires traversés.
- Réduire les nuisances subies actuellement par les riverains des bourgs traversés.

Une route actuelle inadaptée aux usages (trafic, insécurité, nuisances)

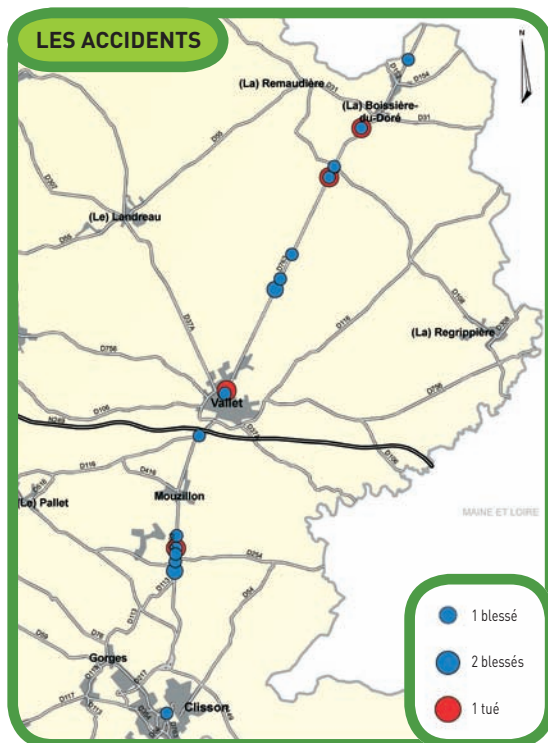
On rencontre sur la route départementale actuelle assurant la liaison Clisson - Vallet - Maine-et-Loire des conditions de circulation difficiles, des problèmes de sécurité et de fortes nuisances pour les riverains.

Nuisances et trafic actuel

Actuellement, la RD 763 traverse les bourgs de Mouzillon, de Vallet et de La Boissière-du-Doré.

Près de 12 000 véhicules, dont 1 000 poids lourds, traversent chaque jour le bourg de Mouzillon. Cette situation perturbe la vie locale du centre-bourg.

La route actuelle est saturée. Les conditions de circulation rendent difficile l'accès aux communes traversées, ce qui nuit au développement économique de ces dernières.



Accidents corporels sur la période 2002/2007 sur la RD 763



Traffic 2007 sur la RD 763

Accidents

Il y a de nombreux accidents corporels de manière diffuse sur l'ensemble de cet itinéraire. Ceux-ci sont notamment dus aux nombreux carrefours.



Que serait cette nouvelle route ?

Les caractéristiques principales de la liaison structurante

- 2x2 voies ;
- limitée à 110 km/h ;
- avec des échangeurs dénivelés, pas d'intersection à niveau et aucun accès privé direct à la route.

Un projet à 2x2 voies ou à 2x1 voies ?

Dans un premier temps la route sera aménagée à 2 voies avec d'éventuels créneaux de dépassement. La mise à 2x2 voies n'interviendra qu'à moyen ou long terme, si le trafic le justifie. Les emprises seront cependant réservées pour une 2x2 voies et l'urbanisation sera limitée à proximité du projet.



POURQUOI UN AMÉNAGEMENT DE LA ROUTE ACTUELLE NE SUFFIRAIT-IL PAS ?

Un aménagement de la route actuelle sans déviation des agglomérations ne diminuerait pas les difficultés dans les bourgs (nuisances, trafic, etc.). Des aménagements tels que ralentisseurs, zone 30, etc. conduiraient à une saturation encore plus importante de la voie. De plus, compte tenu de sa proximité avec la zone urbanisée de Vallet, l'échangeur du "Bois Hérault" (RN 249 / RD 763) ne peut pas être aménagé pour gérer l'intersection entre deux 4 voies.

POURQUOI DES DÉVIATIONS COURTES DES BOURGS ET UN AMÉNAGEMENT DE LA ROUTE ACTUELLE (RD 763) NE SUFFIRAIENT-ILS PAS ?

Des déviations localisées de Vallet, de Mouzillon et de La Boissière du Doré ne permettraient que des réutilisations de sections très courtes de la voie actuelle. De plus, ces sections poseraient toujours des problèmes de sécurité. L'option d'un tracé neuf est à privilégier car la route départementale actuelle retrouvera alors sa fonction : desservir les bourgs et dynamiser la vie locale.

UN TERRITOIRE AUX ENJEUX FORTS



Agriculture et viticulture

L'agriculture locale se distingue par l'importance de la culture de la vigne au centre et au sud de la zone d'étude. Il s'agit en grande partie de terrains qui bénéficient d'une Appellation d'Origine Contrôlée (AOC) Muscadet (principalement Sèvre et Maine).

Au nord de la zone d'étude, la polyculture et l'élevage dominent avec l'utilisation de prairies.



Habitat et activités

Les agglomérations de Mouzillon et de Vallet sont au cœur de la zone d'étude. Pour chacune, le centre-bourg ancien est entouré de zones d'habitat plus récentes construites ou en cours de construction (la population de la zone d'étude a augmenté d'environ 20 % entre 1999 et 2006). La RD 763 actuelle traverse ces deux bourgs et leurs extensions. Elle borde de nombreuses zones d'habitat directement exposées aux nuisances liées à la voie routière et notamment aux nuisances sonores.

La zone d'étude se caractérise aussi par de nombreux hameaux et villages. Cette organisation de l'espace rend plus difficile l'implantation d'une infrastructure routière à une bonne distance des habitations.

L'économie locale est fortement basée sur le secteur viticole et sur un réseau de PME et d'entreprises artisanales. Plusieurs zones d'activités existantes et en développement se situent le long de la RD 763 actuelle. Celle des Dorices, sur le territoire de la commune de Vallet, est la plus importante, avec une trentaine d'entreprises employant plus de 400 personnes.

➔ Les cartographies correspondantes (Agriculture et viticulture / Habitat et activités / Paysages, milieux naturels et patrimoine) sont consultables en grand format sur les panneaux de l'exposition. L'ensemble de ces enjeux est reporté sur le plan des fuseaux p.14 - 15.



Patrimoine historique

Plusieurs monuments classés ou inscrits à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques sont présents sur l'aire d'étude : la villa de l'Oiselinière à Gorges ; le pont romain à Mouzillon ; la chapelle Sainte-Anne au Pallet ; le château et le parc de La Noë Bel Air à Vallet ; la villa des Clérais à Vallet.

Paysages, milieux naturels et patrimoine

La zone d'étude est constituée d'une succession de plateaux aux formes douces dont le relief est marqué par plusieurs cours d'eau, orientés généralement nord-est sud-ouest.

Les plateaux sont essentiellement viticoles avec des boisements ci et là. Au nord, les vignes laissent place à un paysage de bocage.

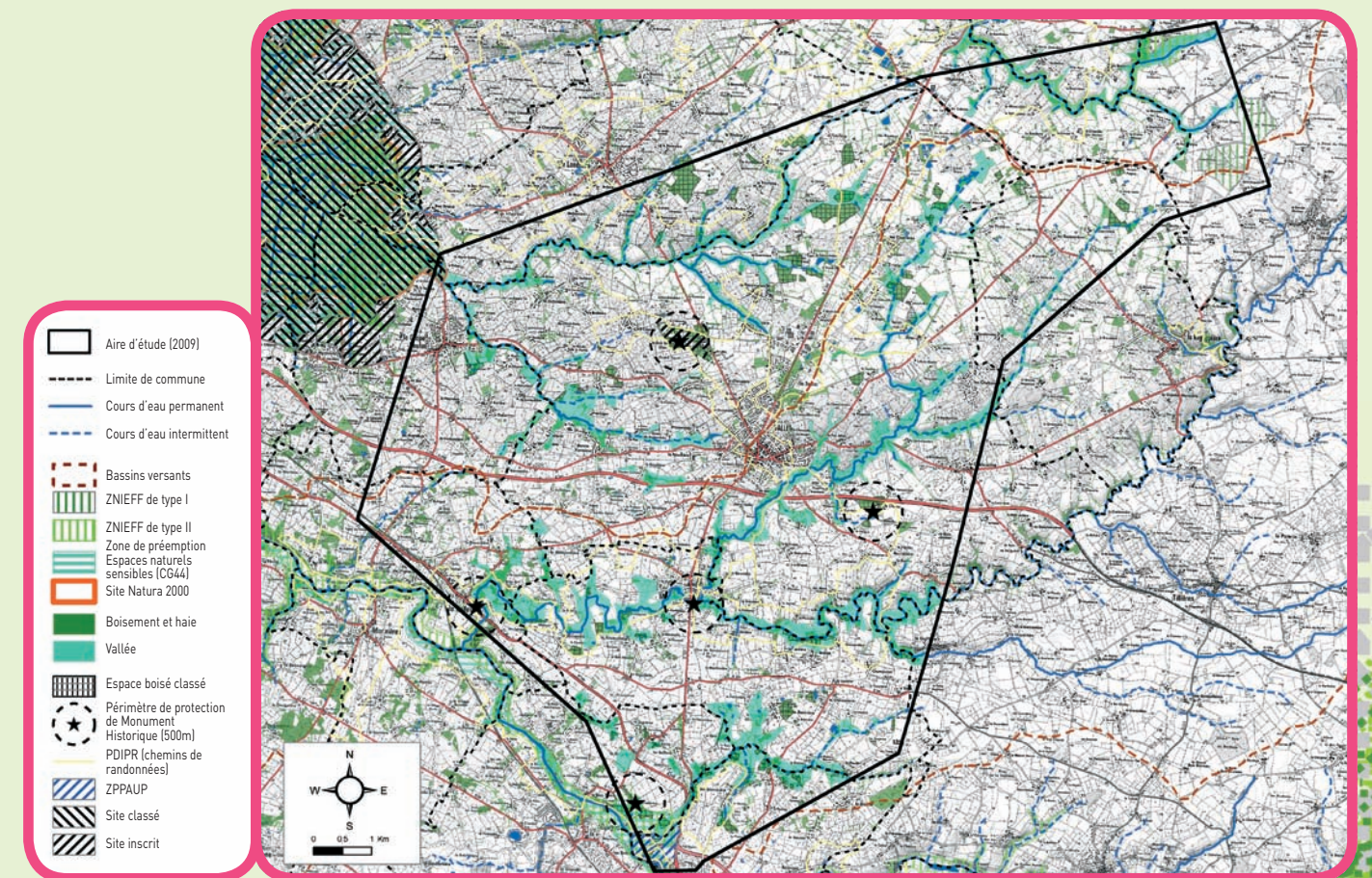
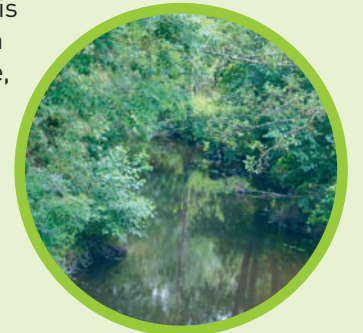
Les vallées, souvent bordées de prairies humides, abritent une faune et une flore variées. Le Chaintreau et la Sanguèze avec ses affluents l'Iseron et la Logne au sud, les ruisseaux du Gueubert et du Poyet au nord-ouest, et la Divatte à l'extrémité nord irriguent la zone d'étude.

Corridors écologiques et ZNIEFF

Les vallées de la zone d'étude constituent des "corridors écologiques" : ce sont des espaces qui assurent une continuité entre les différents habitats* et facilitent la mobilité des espèces animales présentes.

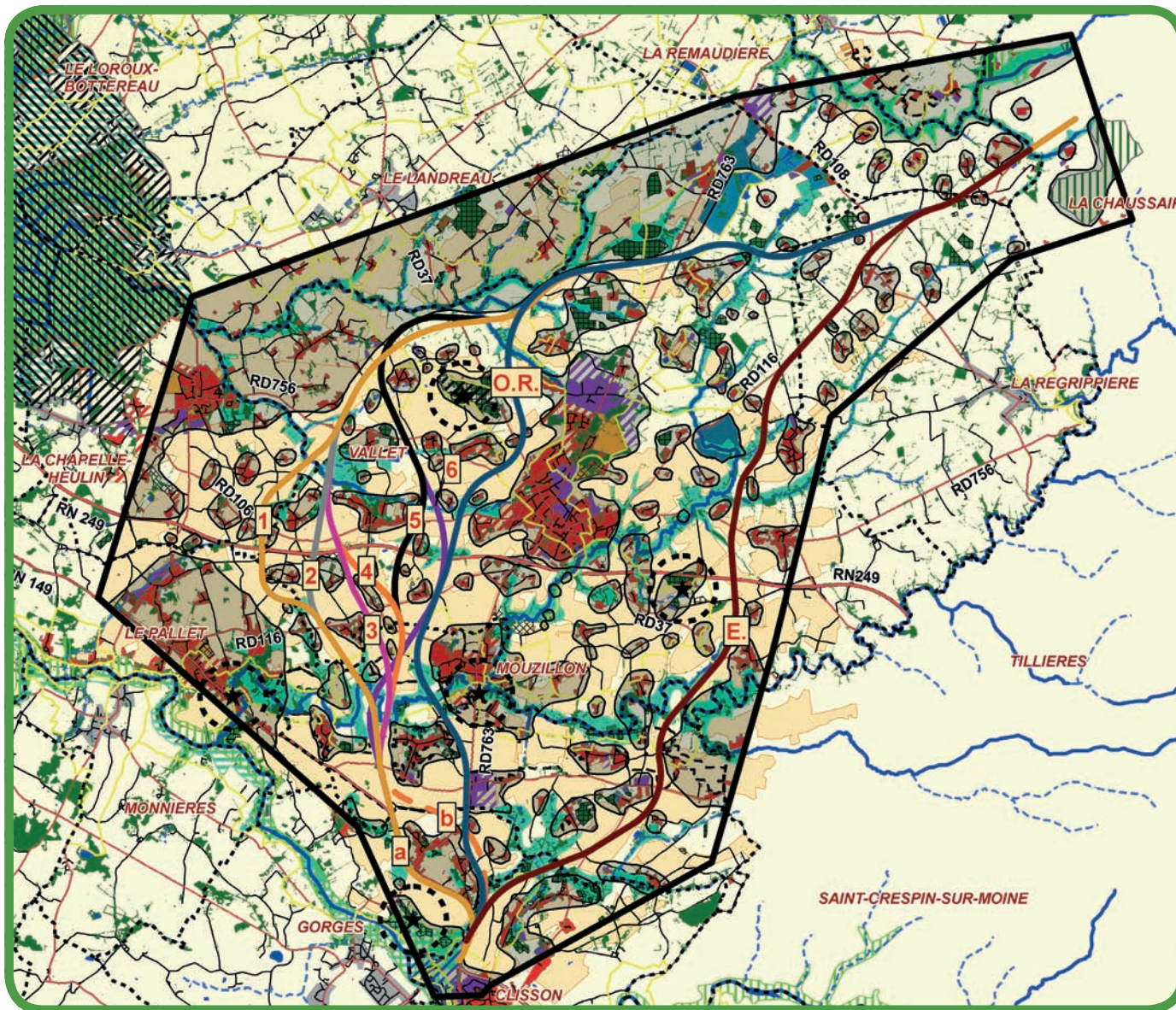
*habitat : ensemble de milieux naturels qui offrent les ressources suffisantes pour permettre à une population animale de vivre et se reproduire normalement sur ce territoire

En marge de la zone d'étude se trouvent trois zones naturelles remarquables, classées en ZNIEFF (Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique) : les marais de Goulaine à l'ouest, la vallée de la Sèvre Nantaise au sud-ouest et la vallée de la Moine à l'est.



COMMENT LES FUSEAUX ONT-ILS ÉTÉ DÉTERMINÉS ?

À partir de la synthèse des enjeux et de la délimitation des zones bâties, les zones de moindres contraintes ont été déterminées. Cette carte a servi de base pour rechercher les fuseaux envisageables sur l'aire d'étude élargie.



Fuseaux actuellement soumis à la concertation

Huit fuseaux sont actuellement soumis à la concertation :
 - Ouest Rapproché (OR) et Est (E) : issus de la concertation en 2006
 - 6 fuseaux Grand Ouest : issus des études de 2009

POURQUOI AVOIR ABANDONNÉ DES TRACÉS GRAND EST, PAR LE MAINE-ET-LOIRE ?

L'aire d'étude actuelle est située entièrement sur le département de Loire-Atlantique. Elle ne sera pas agrandie côté Est. D'une part, un tracé dans le Maine-et-Loire ne permettrait pas une desserte correcte des communes de Vallet et de Mouzillon. D'autre part, une liaison dans le Maine-et-Loire, éloignée de Vallet et de Mouzillon, serait peu attractive et induirait le maintien d'un important trafic de transit dans les bourgs de Mouzillon et de Vallet. En outre, le Département du Maine-et-Loire a affirmé à plusieurs reprises son opposition à voir réaliser cette voie nouvelle sur son territoire en parallèle de la liaison prévue entre Cholet, Beaupréau et Ancenis.

PEUT-ON ASSOCIER DES VARIANTES EST (AU SUD DE LA RN 249) ET OUEST (AU NORD DE LA RN 249) POUR CRÉER UNE "BAÏONNETTE" ?

Un tracé en baïonnette apparaît peu satisfaisant car il multiplierait les échangeurs sur la RN 249. De plus, dans une telle hypothèse, les véhicules effectuant l'itinéraire Clisson - Maine-et-Loire emprunteraient la RN 249 sur plusieurs kilomètres. Dans cette hypothèse, la lisibilité de l'itinéraire départemental serait médiocre et les nombreux changements de direction qu'elle susciterait généreraient de moins bonnes conditions de sécurité. En outre, le trafic supplémentaire sur cette route nationale serait à évaluer pour vérifier la saturation éventuelle. Cette hypothèse nécessite bien sûr également l'accord de l'État.

POURQUOI AVOIR ÉTUDIÉ DES TRACÉS PLUS À L'OUEST ?

Lors de la réunion publique du 25 septembre 2008, certains élus ont suggéré au Conseil général d'étendre le périmètre d'étude vers l'Ouest. En effet pour un tel projet, en accord avec tous les élus locaux du secteur, il paraissait important d'étudier si des solutions plus à l'Ouest étaient également envisageables.

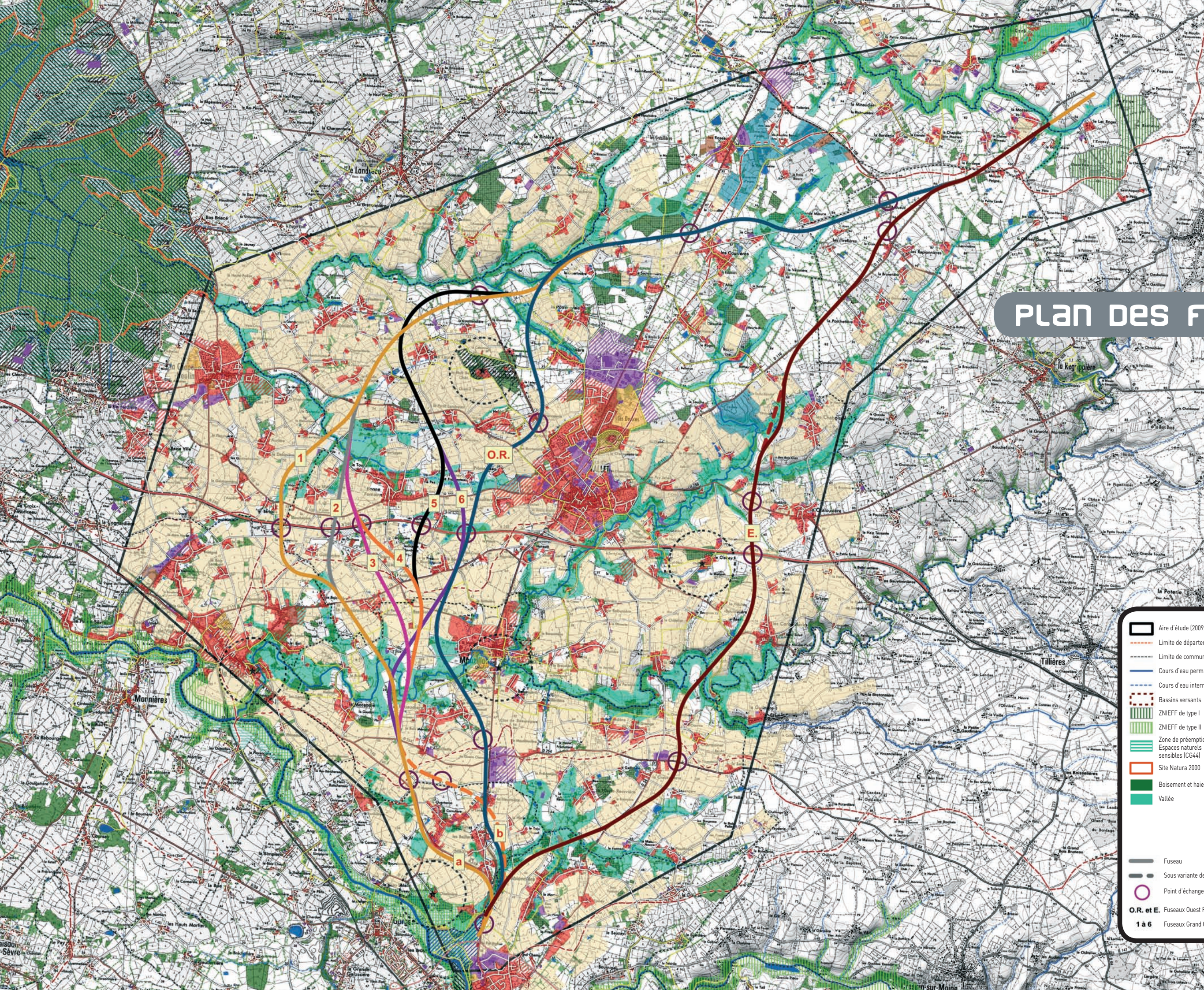
OÙ SERONT POSITIONNÉS LES ÉCHANGEURS ?

Les localisations des points d'échanges dénivelés représentés sur la carte constituent des propositions. Elles seront à affiner suite au choix d'un fuseau. C'est seulement après ce choix que seront déterminés plus précisément les aménagements nécessaires en chaque point et les liaisons à rétablir.

QUELS LIENS AVEC LE PROJET DE CONTOURNEMENT DE VALLET ?

Le projet de contournement de Vallet répond à des besoins locaux, qui seront éventuellement solutionnés par le projet de liaison Clisson - Maine-et-Loire. Dans l'attente du choix du fuseau, les réflexions sur ce contournement sont suspendues.

PLAN DES FUSEAUX



	Aire d'étude (2009)		AOC
	Limite de département		Bâti existant
	Limite de commune		Activité existante
	Cours d'eau permanent		Zone d'urbanisation future à vocation d'habitat
	Cours d'eau intermittent		Zone d'urbanisation future à vocation d'activités
	Bassins versants		Zone de loisirs
	ZNIEFF de type I		Décharge, station d'épuration
	ZNIEFF de type II		Zone de carrières
	Zone de préemption Espaces naturels sensibles (CG44)		Emplacement Réservé
	Site Natura 2000		Espace Boisé Classé
	Boisement et haie		Périmètre de protection de Monument Historique (500m)
	Vallée		PDIPR (chemins de randonnées)
	Fuseau		ZPPAUP
	Sous variante de fuseau		Site classé
	Point d'échange possible		Site inscrit
	O.R. et E. Fuseaux Ouest Rapproché et Est (établis en 2006)		
	1 à 6 Fuseaux Grand Ouest (étudiés en 2009)		

UN TRACÉ À CHOISIR SUR LA BASE D'UNE ANALYSE MULTICRITÈRE

La méthode d'analyse utilisée

Cette méthode vise à étudier l'ensemble des impacts positifs et négatifs d'une infrastructure routière sur le territoire. Elle est appliquée à chacun des fuseaux de manière systématique afin de permettre ensuite leur comparaison.

Une couleur qui varie du rouge (très défavorable) au vert (très favorable) donne une appréciation globale de l'impact du fuseau pour la thématique "cible" considérée.



LÉGENDE

- DIMENSION**
- CIBLE**
- très défavorable**
- défavorable**
- favorable**
- très favorable**

Chaque "dimension" comporte plusieurs "cibles" qui se composent elles-même de "thèmes". Des indicateurs de sensibilité, si possible quantifiés, évaluent les incidences de chacun des fuseaux par rapport à chaque thème.

Pour chacun de ces thèmes, les fuseaux sont évalués de "très défavorable" à "très favorable" à l'aide d'une échelle de sensibilité dont la valeur varie de -2 à +2.

La somme des valeurs de sensibilité obtenues pour chaque item constitue une aide à la synthèse.

Le tableau de synthèse final (page 18) donne une vision du positionnement de chaque fuseau par cible, sans pondération.

Exemple :

Dimension : Homme et terre

Cible : Milieux naturels et biodiversité

Thème : Intégrité des écosystèmes

Indicateurs : Nombre de cours d'eau coupés, linéaires de prairies humides traversées, etc.

→ Les tableaux détaillés d'analyse sont disponibles en consultation libre à côté des registres de l'exposition.

Estimation des trafics à l'horizon 2025

	Fuseaux Ouest Rapproché et Grand Ouest	Fuseau Est
Trafic Nord RN 249	11 500 véhicules / jour +/- 1000	9 500 véhicules / jour
Trafic Sud RN 249	25 000 véhicules / jour +/- 1000	11 500 véhicules / jour

Trafics Moyens Journaliers Annualisés (TMJA) à l'horizon 2025 issus de la modélisation du CETE dans l'hypothèse de liaisons structurantes en 2x2 voies en 2025

COMPLÉMENT D'INFORMATION SUR LES INDICATEURS

COMMENT ESTIME-T-ON LE COÛT DE LA RÉALISATION D'UN NOUVEL AXE ROUTIER ?

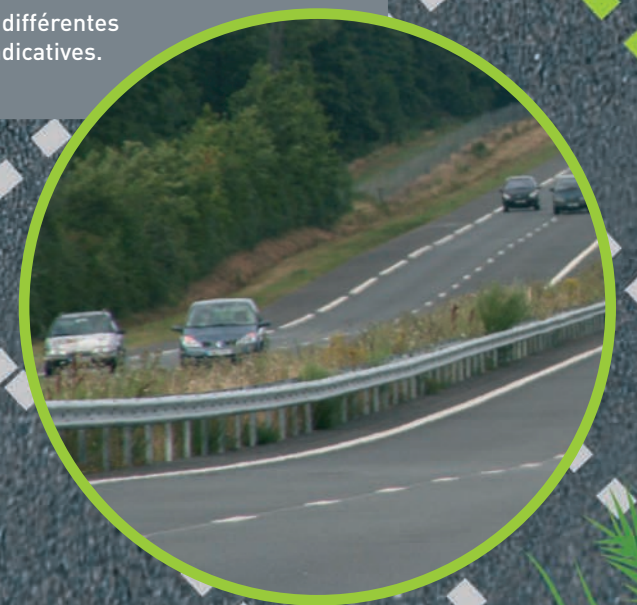
L'évaluation du coût d'un nouvel axe routier prend en compte, sur la base de ratios d'une 2x2 voies, le linéaire, les ouvrages d'arts (ponts, tunnels, etc.) et les échangeurs à réaliser. La nature de la voie à construire, le choix d'un aménagement sur place ou d'une voie totalement nouvelle, le rapport remblai - déblai, influent aussi sur le coût. L'estimation de chacun des fuseaux prend en compte également les acquisitions foncières et les mesures compensatoires nécessaires à la réalisation du projet (protections phoniques et environnementales).

COMMENT CALCULE-T-ON UNE ESTIMATION DES TRAFICS FUTURS ET AVEC QUELS MODÈLES ?

La modélisation informatique, réalisée par le CETE de l'Ouest, prend en compte deux taux : celui du trafic local en lien avec l'évolution du secteur, et celui du trafic de transit issu des données nationales. Ces chiffres ont été définis par rapport aux perspectives de développement et de croissance basées sur les prévisions de l'INSEE.

Le modèle estime des trafics en fonction des hypothèses de fuseaux sans tenir compte des conditions de circulation. Les trafics réels pourront être sensiblement différents. Par exemple, si à l'avenir des aménagements contraignants sont réalisés dans la traversée du bourg de Mouzillon on peut supposer que le report de trafic sur la section sud du fuseau Est pourra être plus important.

Le modèle est donc surtout intéressant pour comparer différentes variantes et les valeurs absolues obtenues sont donc indicatives.



L'analyse comparative des fuseaux

Tableau de synthèse de l'analyse

Familles	Actuel	Grand Ouest						Ouest Rapproché	Est
		0	1	2	3	4	5		
Variante	0	1	2	3	4	5	6		
Dimension Vie sociale et économique									
Vie des territoires	très défavorable	défavorable	défavorable	défavorable	défavorable	défavorable	défavorable	favorable	très favorable
Approche économique globale	très favorable	défavorable	défavorable	défavorable	défavorable	défavorable	défavorable	défavorable	très favorable
Approche économique locale	défavorable	défavorable	défavorable	défavorable	défavorable	défavorable	défavorable	défavorable	très favorable
Identité culturelle	très défavorable	défavorable	défavorable	défavorable	défavorable	défavorable	défavorable	défavorable	très favorable
Dimension Aménagement de l'espace									
Accessibilité et mobilité	très défavorable	défavorable	défavorable	défavorable	défavorable	défavorable	défavorable	défavorable	très favorable
Sécurité et risques	très défavorable	défavorable	défavorable	défavorable	défavorable	défavorable	défavorable	défavorable	défavorable
Dimension Homme et Terre									
Qualité des ambiances et santé	très défavorable	défavorable	défavorable	défavorable	défavorable	défavorable	défavorable	défavorable	très favorable
Milieux naturels et biodiversité	très favorable	défavorable	défavorable	défavorable	défavorable	défavorable	défavorable	défavorable	défavorable
Ressources - matériaux, énergies, eau et sol	très favorable	défavorable	défavorable	défavorable	défavorable	défavorable	défavorable	défavorable	défavorable

LÉGENDE

- DIMENSION
- CIBLE
- très défavorable
- défavorable
- favorable
- très favorable

Thèmes abordés par chaque cible

Dimension Vie sociale et économique

Vie des territoires :

- Desserte du territoire : relier les pôles urbains
- Amélioration de la fluidité du transit (importance du trafic sur la variante)
- Desserte des principaux pôles d'activités
- Réduction des nuisances dans Mouzillon et Vallet
- Compatibilité avec les orientations des documents d'urbanisme

Approche économique globale :

- Coût économique de la réalisation
- Coût à long terme

Approche économique locale :

- Effet sur l'agriculture et la viticulture
- Effet sur les activités et les commerces (desserte, accessibilité, visibilité)
- Effet sur le tourisme

Identité culturelle :

- Impact sur le grand paysage vécu (vallées traversées)
- Impact sur le patrimoine historique
- Impact sur la perception du paysage et du patrimoine
- Modes de vie et pratiques locales (coupures de chemin)

Dimension Aménagement de l'espace

Accessibilité et mobilité :

- Structuration et coupure de l'espace
- Desserte locale du territoire (entrées et sorties d'agglomération, équipements et services)
- Plurimodalité du réseau de transport

Sécurité et risques :

- Sécurité des usagers et des riverains
- Lisibilité de l'itinéraire
- Gestion des risques

Dimension Homme et Terre

Qualité des ambiances et santé :

- Confort acoustique des espaces privés
- Confort visuel des riverains
- Qualité de la vie et équipements de loisirs
- Risque global sur la santé (pollution)

Milieux naturels et biodiversité :

- Intégrité des écosystèmes (coupures d'espaces naturels)
- Intégrité des corridors écologiques (franchissements)

Ressources - matériaux, énergies, eau et sol :

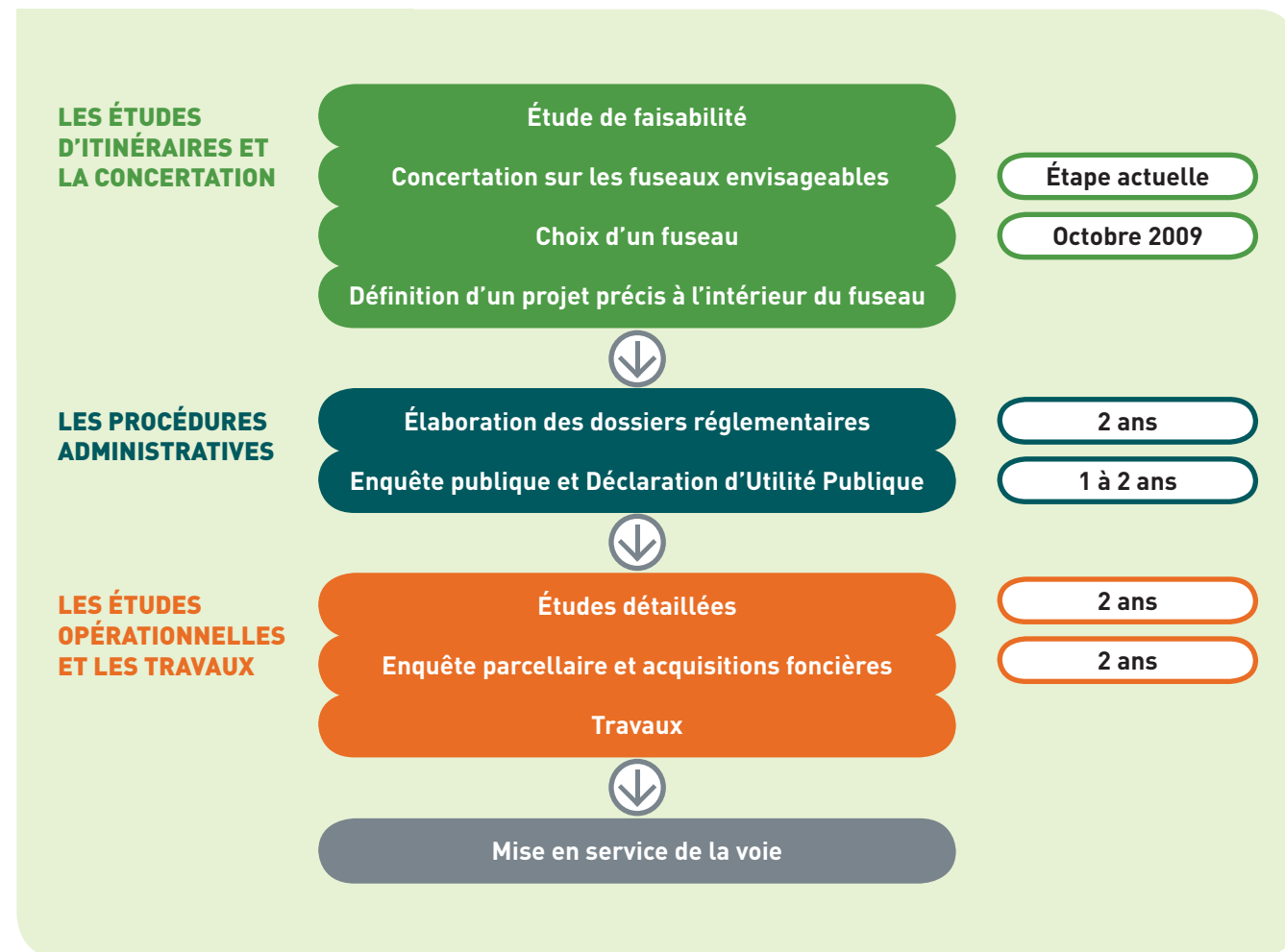
- Matériaux, coproduits et gestion des déchets - conception de la route
- Eau : usage et qualité (captages et cours d'eau coupés)
- Énergie : changement climatique (émission de CO2)
- Sols : emprise du projet sur des espaces naturels et agricoles

Synthèse de l'analyse multicritère

- Les fuseaux Grand Ouest apparaissent globalement moins favorables que les fuseaux Est ou Ouest Rapproché.
- Les fuseaux Ouest supporteraient un trafic plus important dans leur section au sud de la RN 249 (tracés plus attractifs pour les déplacements entre Clisson et Nantes).
- Le fuseau Ouest Rapproché se distingue par une meilleure desserte des pôles urbains et des zones d'activités.
- Le fuseau Est se distingue par une longueur plus faible et un coût moins élevé. Il passe plus à l'écart des zones bâties, créant moins de nuisances sonores et visuelles. Il traverse aussi un linéaire moins important d'espaces naturels.
- Les fuseaux Est et Ouest Rapproché traversent un même linéaire de territoire AOC et ont un impact équivalent sur la viticulture.

Les étapes jusqu'à la réalisation du projet routier

Etapes d'un projet routier : 3 grandes phases



La concertation

Chronologie des études et de la concertation sur la liaison Clisson – Maine-et-Loire

Les études d'itinéraire sur la liaison Clisson – Maine-et-Loire ont donné lieu à plusieurs réunions publiques et à de nombreuses réunions de concertation avec les élus locaux et la population.

2001 – 2007 :

- Nombreuses réunions avec les élus, les partenaires et les associations d'habitants.
- 2 fuseaux préférentiels sont distingués parmi ceux étudiés :
 - un à l'Ouest des agglomérations de Mouzillon et Vallet,
 - l'autre à l'Est de ces agglomérations, en limite du département du Maine-et-Loire.

Fin 2008 - début 2009 :

- Elargissement de l'aire d'étude à l'ouest pour explorer toutes les possibilités de passage.
- Identification de 6 fuseaux Grand Ouest.

1^{er} semestre 2009 :

- - Concertation avec les élus locaux et les associations d'habitants
- - Consultation de l'État
- - Consultation des chambres consulaires (chambres d'agriculture, de commerce et d'industrie, des métiers et de l'artisanat)

Été 2009 :

- Présentation des fuseaux soumis à la concertation pour informer le public et permettre son expression.
 - site Internet : documentation, études et réponses aux questions fréquemment posées ;
 - diffusion d'une plaquette dans toutes les habitations de l'aire d'étude ;
 - expositions publiques sur la zone d'étude ;
 - insertion dans les bulletins municipaux, le magazine départemental et la presse ;
 - possibilité d'expression du public par messagerie électronique et sur les registres en mairie.

Fin septembre 2009 :

- Bilan de la concertation.

Octobre 2009 :

- Choix d'un parti d'aménagement par le Conseil général.

Années suivantes :

- Poursuite des études et de la concertation sur le fuseau retenu.



PRISE EN COMPTE DE LA VITICULTURE

Le vignoble étant omniprésent sur l'aire d'étude, une étude d'impact viticole des 2 tracés Est et Ouest a été réalisée en 2006 et 2007. Des réunions ont associé SDAOC* et INAO*, organismes liés au vignoble classé en Appellation d'Origine Contrôlée (AOC). Une visite de terrain début 2008 a complété cette approche en permettant des ajustements sur les fuseaux étudiés qui impactent forcément le vignoble traversé.

*SDAOC : Syndicat de Défense des Appellations d'origine contrôlée.
*INAO : Institut National de l'origine et de la qualité.

UN PROJET SOUCIEUX DE L'ENVIRONNEMENT

Le Conseil général de Loire-Atlantique a le savoir-faire pour construire des routes qui répondent aux obligations réglementaires, en s'intégrant au mieux dans l'environnement (adaptation du tracé et de l'altimétrie du projet, protection phonique des riverains, prise en compte du paysage et de la ressource en eau...).

Une fois un fuseau défini, une étude d'impact permettra de préciser les incidences du projet sur le milieu environnant. Pour chaque thème, la concertation sera poursuivie et des mesures d'insertion seront étudiées afin de réduire au maximum les effets négatifs du projet.

Impacts sur l'agriculture

Aménagement foncier

Le Département doit compenser les dommages causés aux propriétés et aux exploitations (art. L123-24 du Code Rural). Il prend en charge :

- le coût de l'aménagement foncier, démarche qui vise à réorganiser les exploitations agricoles ;
- d'éventuelles indemnités destinées à compenser les impacts sur certains équipements ou financer, le cas échéant, le déplacement de sièges d'exploitation ;
- les travaux nécessaires pour rétablir les chemins ruraux ou créer des voies de désenclavement afin de maintenir l'accès aux parcelles exploitées.

L'ensemble de ces mesures compensatoires sera défini avec précision et en concertation avec les exploitants et leurs représentants lors des études détaillées.

Vignoble AOC

Certains viticulteurs seront touchés car une partie des terrains en vigne AOC va devoir être acquise pour le projet routier. Ils auront la possibilité de planter des vignes de manière anticipée afin de permettre leur entrée en production avant l'arrêt de l'exploitation de la parcelle expropriée.



Impacts sur l'eau et les milieux naturels

L'eau

Au-delà de l'étude d'impact, un dossier "Loi sur l'eau" précisera les mesures nécessaires au rétablissement du réseau hydraulique et à la protection de la ressource en eau et des milieux aquatiques. Il intégrera des aménagements comme les bassins de rétention qui collectent puis traitent les eaux de ruissellement.

Les milieux naturels

Afin de limiter au maximum les perturbations induites par le projet sur la faune et la flore des zones humides, le franchissement des vallées sera défini de la manière la plus adéquate pour l'environnement (exemple de la déviation de Clisson avec des viaducs perpendiculaires aux cours d'eau pour maintenir les cheminements dans les vallées).

Impact sur le paysage

L'intégration paysagère du projet consiste à :

- atténuer les impacts du projet sur le paysage
- assurer le lien entre le projet et son environnement immédiat ;
- assurer une bonne "lisibilité" de l'infrastructure en lui donnant notamment des caractéristiques homogènes faciles à repérer par les automobilistes.

Le bruit

S'agissant d'un projet portant sur la création d'une voie nouvelle, les niveaux de bruit à respecter seront conformes à la législation nationale sur le bruit.

Pour réduire les nuisances sonores induites par le projet routier :

- en phase de conception, l'axe du projet sera éloigné et positionné, autant que possible, en déblai à proximité de zones habitées ;
- en phase de réalisation, le Conseil général choisira un revêtement routier performant en matière de bruit. Des merlons et écrans, et, si nécessaire, des isolations de façades (remplacement des ouvertures et de leurs huisseries), seront envisagées.

Acquisition des terrains nécessaires au projet

Les emprises nécessaires au projet seront acquises par le Conseil général, sur la base des estimations proposées par le service des Domaines du Ministère des Finances. Elles se feront prioritairement à l'amiable, l'expropriation pour cause d'utilité publique ne devant intervenir qu'en cas d'échec des négociations. Dans certaines situations l'acquisition des habitations les plus proches de la future liaison pourra être envisagée, toujours en concertation avec les habitants.



Pour informer et répondre aux nombreuses questions posées, le Conseil général met en place

**UNE EXPOSITION
DANS VOTRE COMMUNE
du 24 août au 14 septembre 2009**

L'exposition est visible aux heures d'ouverture de la mairie à : La Boissière du Doré, La Chapelle Heulin, Clisson, Gorges, Le Landreau, Mouzillon, Le Pallet, La Regrippière, La Remaudière, Vallet.

Un registre sera à votre disposition durant l'exposition.

**Un technicien de la Direction des Infrastructures
tiendra une permanence à :**

MOUZILLON : mercredi 2 septembre de 15h à 20h

GORGES : lundi 7 septembre de 15h à 20h

LA BOISSIÈRE DU DORÉ : mercredi 9 septembre
de 15h à 20h

VALLET : samedi 12 septembre de 9h à 12h30



Conseil général de Loire-Atlantique
Direction des Infrastructures
Hôtel du Département
3, quai Ceineray - BP 94109
44041 Nantes cedex 1
Tél. 02 40 99 89 48
www.loire-atlantique.fr