

DREAL Bretagne

-

Département d'Ille et Vilaine

35 000

-

Dossier d'enquête publique unique

**Mise en 2 x 2 voies de la RN 176
Entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chenaie**

- 1. Déclaration d'Utilité Publique**
- 2. Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme de la commune de la Ville es Nonais**
- 3. Demande d'autorisation environnementale unique au titre de la Loi sur l'eau.**
- 4. Demande d'autorisation environnementale unique au titre des travaux en site classé.**

**Enquête publique unique
Du jeudi 23 mai au lundi 1^{er} juillet 2019
Prescrite par arrêtés inter-préfectoraux en date du
24/04/2019 et du 04/06/2019**

Rapport du Commissaire Enquêteur Partie I commune aux 4 dossiers

Destinataires :

Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Rennes
Madame La Préfète d'Ille et Vilaine

SOMMAIRE

1	GENERALITES	6
1.1	Contexte et objectifs du projet	6
1.1.1	Contexte	6
1.1.2	Justification de l'intérêt public du projet	6
1.2	Plan de situation	9
1.3	Objet de l'enquête.....	10
1.4	Cadre juridique de l'enquête	10
1.4.1	Déclaration d'Utilité Publique	10
1.4.2	Autorisation de travaux en site classé ;	11
1.4.3	Mise en compatibilité des documents d'urbanisme	11
1.4.4	Autres procédures :	12
1.5	Principaux textes régissant l'enquête	13
1.6	Maitrise d'ouvrage / Maitrise d'œuvre	14
1.7	Nature et caractéristiques du projet.....	15
1.7.1	La mise en 2 x 2 voies RN 176 :	15
1.7.2	L'échangeur avec la RD 366 :	16
1.7.3	Passage inférieur de la RD407 :	17
1.7.4	Pont Chateaubriand :	18
1.7.5	Assainissement de la plateforme	19
1.7.6	Ouvrages multifonctions :	19
1.7.7	Caractéristiques des bassins versants interceptés :	20
1.7.8	Modalités de réalisation des travaux	22
1.7.9	Gestion des matériaux.....	24
1.7.10	La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec les documents de planification.	24
1.8	Composition du dossier d'enquête unique :	25
2	ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE	26
2.1	Désignation du commissaire enquêteur	26
2.2	Modalités de l'organisation de l'enquête publique.....	26
2.3	Visites des lieux et contacts préalables.....	27
2.4	Cotation et paraphe des documents constituant le dossier d'enquête.	28
2.5	Information du Public	28
2.5.1	Publicité de l'enquête :	28

2.5.2	Autres actions d'information :	28
2.6	Concertation.....	29
2.7	Réception du public.....	29
2.8	Consultation du dossier par le public et recueil des observations.....	30
2.9	Chronologie Générale Du Projet	30
2.10	Clôture de l'enquête et modalité de transfert des dossiers et registres.....	31
3	AVIS DES SERVICES ET REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE	32
3.1	Synthèse des avis des services par thèmes	34
3.1.1	Thème n° 1 : Nuisance sonores	34
3.1.2	Thème n° 2 : Déviation	34
3.1.3	Thème n° 3 : Projet.....	34
3.1.4	Thème n° 4 : Ouvrages Hydrauliques	34
3.1.5	Thème n° 5 : Divers.....	34
3.1.6	Thème n° 6 Modification du Plan Local d'Urbanisme de la Ville Es Nonais	34
3.1.7	Thème n° 7 Assainissement Eaux usées	34
3.1.8	Thème n° 8 Déclaration d'Utilité Publique	34
3.1.9	Thème n° 9 Coût de l'opération	35
3.1.10	Thème n° 10 : Environnement.....	35
4	SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC	35
4.1	Synthèse des observations et courriers	35
4.2	Synthèse des observations du public par thèmes	36
4.2.1	Thème n° 1 : Nuisances sonores.....	36
4.2.2	Thème n° 2 : Déviation	36
4.2.3	Thème n° 3 : Projet.....	36
4.2.4	Thème n° 4 : Assainissement EP / EU	37
4.2.5	Thème n° 5 : Divers.....	37
4.2.6	Thème n° 6 : Modification PLU Ville Es Nonais.....	37
4.2.7	Thème n° 7 : Assainissement eaux usées	37
4.2.8	Thème n° 8 : Déclaration d'Utilité Publique (DUP).....	38
4.2.9	Thème n° 9 : Coût de l'opération	38
4.2.10	Thème n° 10 : Environnement	38
4.3	Questions du commissaire enquêteur	38
5	REMISE DU PROCES-VERBAL DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS	39
5.1	Le procès-verbal de synthèse.....	39
6	MEMOIRE EN REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE.....	39
	Thème n° 1 : Nuisances sonores.....	39
	Thème n° 2 : Déviation	42
	Thème n° 3 : Projet.....	48

Thème n° 4 : Assainissement EP / EU	51
Thème n° 5 : Divers.....	51
Thème n° 6 : Modification PLU Ville Es Nonais	53
Thème n° 7 : Assainissement eaux usées	53
Thème n° 8 : Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et intérêt général.....	54
Thème n° 9 : Coût de l'opération.....	54
Thème n° 10 : Environnement.....	54
Questions du commissaire enquêteur	55
7 CLOTURE DE L'ENQUETE (PARTIE I).....	58

Pièces annexes

(A joindre au rapport)

A1 Tableau de synthèse des observations et courriers

Pièces jointes

(Destinées à l'Autorité Organisatrice de l'Enquête)

- J1 Désignation de Monsieur BESRET Gérard commissaire enquêteur par le Tribunal Administratif
- J2 Arrêté de Madame la Préfète en date du 24/04/2019 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique
- J3 Arrêté de Madame la Préfète en date du 04/06/2019 prescrivant la prolongation d'enquête
- J4 Demande de prolongation d'enquête par le commissaire enquêteur
- J5 Extrait de l'avis d'enquête paru sur le site internet de la Préfecture
- J6 Avis Ouest France du 02/05/2019
- J7 Avis Télégramme du 02/05/2019
- J8 Avis Ouest France du 23/05/2019
- J9 Avis Télégramme du 23/05/2019
- J10 Avis Pays Malouin du 02/05/2019 et 23/05/2019
- J11 Avis de prolongation OF 07/06/2019
- J12 Avis de prolongation Télégramme du 07/06/2019
- J13 Avis de prolongation Pays Malouin du 13/06/2019
- J14 Avis d'enquête

- J15 Plan de situation des affichages de l'avis d'enquête
- J16 Procès-verbal de synthèse des observations
- J17 Mémoire en réponse du Maître d'ouvrage au procès-verbal de synthèse
- J18 Procès-verbaux d'affichage des communes

Lexique des abréviations utilisées

ALUR	Accès au Logement et Urbanisme Rénové
CES	Coefficient d'Emprise au Sol
COS	Coefficient d'Occupation des Sols
ENE	Engagement National pour l'Environnement
EPCI	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
OAP	Orientations d'Aménagement et de Programmation
PAC	Porter A Connaissance
PADD	Projet d'Aménagement et de Développement Durables
PLH	Programme Local de l'Habitat
PLU	Plan Local d'Urbanisme
POS	Plan d'Occupation des Sols
PPA	Personne Publique Associée
PADD	Projet d'Aménagement et de Développement Durables
SCoT	Schéma de Cohérence Territoriale
STECAL	Secteurs de Taille Et de Capacité d'Accueil Limitées
TVB	Trame Verte et Bleue
UH	Urbanisme et Habitat
ZAC	Zone d'Aménagement Concerté
ZAD	Zone d'Aménagement Différé

ZNIEFF Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique

PGRI Plan de Gestion des Risques d'Inondations

PPRI Plan de Prévention des Risques d'Inondation

1 GENERALITES

1.1 Contexte et objectifs du projet

1.1.1 Contexte

Seule section de la RN176 encore à deux voies en Bretagne, la section entre l'échangeur de la Chênaie et la rive ouest de la Rance constitue un goulet d'étranglement sur un axe important pour les déplacements locaux et régionaux. Les objectifs du projet d'aménagement sont donc :

- Améliorer la fluidité du trafic et réduire les temps de parcours ;
- Améliorer la sécurité des usagers de la route ;
- Améliorer la desserte locale ;
- Faciliter les déplacements entre la Bretagne et la Normandie ;
- Améliorer l'attractivité de la région ;
- Faciliter l'entretien des infrastructures.

C'est dans ce cadre que la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Bretagne a étudié plusieurs variantes pour assurer la continuité de la RN176 à 2x2 voies en Bretagne.

Le défi technique au cœur du projet est le **doublage des voies du pont Chateaubriand**, ouvrage qui permet le franchissement de la Rance.

1.1.2 Justification de l'intérêt public du projet

La RN176 : un des rares franchissements de la Rance

La vallée de la Rance est une ria, vallée aux versants escarpés dans laquelle pénètre la mer, qui s'enfonce profondément à l'intérieur des terres. Elle sépare les communes de Dinard en rive ouest et de Saint-Malo en rive est. Dinan est installée à l'amont du fleuve, à trente kilomètres dans les terres.

La Rance se jette dans la Manche à l'est de la Côte d'Émeraude. Cette côte escarpée de granite rose à proximité de la baie du Mont Saint-Michel est une zone touristique réputée dans toute la France et facilement accessible depuis Rennes.

Seulement deux passages principaux au-dessus de la Rance sont actuellement possibles :

- Le barrage de l'usine marée motrice près de l'embouchure, qui relie Saint-Malo à Dinard ;
- Le pont Saint-Hubert et le pont Chateaubriand entre Plouër-sur-Rance et la Ville-ès-Nonais.

Ces deux ponts traversent la Rance dans une zone de resserrement de la vallée. Les hameaux de Port Saint-Hubert et Port Saint-Jean se sont développés de part et d'autre de cette traversée ancienne de la Rance. Le pont Saint-Hubert a été construit dans les années trente. Le pont Chateaubriand a été inauguré en 1991 dans le cadre de l'aménagement de la RN176.

L'enjeu de mobilité et de sécurité

Indispensables au développement économique et social, les transports sont essentiels pour préserver et promouvoir les emplois de demain. Les perspectives démographiques soutenues de la Bretagne renforcées par une pression foncière qui éloigne les salariés de leurs lieux de travail, contribuent à alimenter une demande de transports croissante. La vocation touristique de la Bretagne et son attractivité pour les retraités sont aussi à l'origine de nombreux déplacements locaux et régionaux.

Pour les entreprises, le référentiel temps devient incontournable et l'accès aux marchés ne se calcule plus en distance réelle mais en distance temps. Ceci est d'autant plus tangible que le déplacement de l'Europe vers l'Est complexifie la relation entre les entreprises bretonnes et leurs marchés.

Améliorer la fluidité du trafic régional

La RN176 qui relie Avranches dans la Manche à Saint-Brieuc en Côtes d'Armor, et la RD137, qui relie Saint-Malo à Rennes, sont deux axes structurants perpendiculaires reliés par l'échangeur de la Chênaie.

Ainsi, la section de la RN176 comprise entre l'échangeur de la Chênaie et la rive ouest de la Rance participe fortement à la fluidité des déplacements régionaux.

C'est la porte d'entrée en Bretagne nord depuis la Normandie, c'est aussi un axe qui relie Dinan au bord de mer, ce qui en fait un support d'échange important entre les communautés de communes de Dinan et de Rance Frémur, d'un côté, et la communauté d'agglomération du pays de Saint-Malo, de l'autre.

Les études de trafic réalisées et la modélisation des flux routiers confirment l'importance de ce tronçon dans le réseau routier et pour le développement de la Bretagne nord.

La modélisation des flux enregistrés sur la section de la RN176 entre la Rance et l'échangeur de la Chênaie fait apparaître les directions les plus utilisées par les usagers de cette portion de route :

- La liaison Dinan/Saint-Malo, ce qui montre que cette portion de la RN176 est largement utilisée pour les déplacements locaux ;
- Le trafic d'échange entre Saint-Malo et le reste de la Bretagne ;
- Le trafic de transit qui relie la Bretagne au nord de la France, (notamment des poids lourds).

Le trafic moyen journalier annuel (TMJA) de la RN176 varie de 18 100 à 18 800 véhicules par jour sur le tronçon étudié, avec 13 % de poids lourds. Ce trafic a augmenté de 20% ces dix dernières années. Des pointes de trafic sont constatées le vendredi, jour le plus chargé de la semaine avec une moyenne de 21 500 véhicules et en juillet et août avec un trafic moyen journalier en été (TMJE) de 22 100 véhicules par jour.

Réduire la congestion sur ce tronçon de la RN176

Les données issues de l'étude de trafic réalisée sur la période 2002-2012, expliquent que la RN176, fréquentée localement dans le cadre des trajets domicile/travail et, à plus grande échelle, dans le cadre des loisirs, connaît des ralentissements et des embouteillages. Une étude de la congestion a ainsi mis en évidence des pointes de fréquentation matin et soir (migrations quotidiennes domicile/travail), les vendredis soir et les mois estivaux (week-ends et vacances).

Des bouchons pouvant atteindre jusqu'à 2,5 km pendant 2 à 3 heures, soit une dizaine de minutes de temps perdu, se forment une dizaine de fois par an, les samedis midi de la période estivale et certains week-ends prolongés, au niveau du passage de 2x2 voies à 2x1 voie en venant de l'ouest. Des ralentissements sont aussi constatés, plus régulièrement, les vendredis soir notamment, mais ne franchissent pas le seuil de congestion (soit plus de 1 600 véhicules par heure).

Améliorer la sécurité routière

Quatre accidents corporels, faisant deux morts, ont eu lieu sur la RN176 entre 2008 et 2010. Suite à la mise en sécurité de la section entre le pont Chateaubriand et l'échangeur de la Chênaie, réalisée en 2011 (création d'un terre-plein central équipé d'une glissière), aucun accident corporel n'a été enregistré de 2011 à 2016 sur la section concernée par les travaux.

Ces statistiques montrent l'efficacité des équipements de sécurité mis en place.

Malgré cette mise en sécurité qui a démontré son efficacité, 5 accidents ont eu lieu entre 2014 et 2016 en dehors de la section objet des travaux, dont un grave accident en rive Ouest du pont le 17 septembre 2016 faisant 3 morts et 6 blessés.

L'hétérogénéité de la RN176 reste ainsi un facteur d'insécurité important : le passage de 2x2 voies à 2x1 voie crée un goulet d'étranglement, notamment à l'origine de forts ralentissements aux heures les plus fréquentées. L'arrivée sur un bouchon étant toujours un moment sensible en termes de sécurité, la fluidité qu'apporterait la mise à 2x2 voies de ce dernier tronçon de la RN176 améliorerait de fait la sécurité sur cette route.

Conclusion

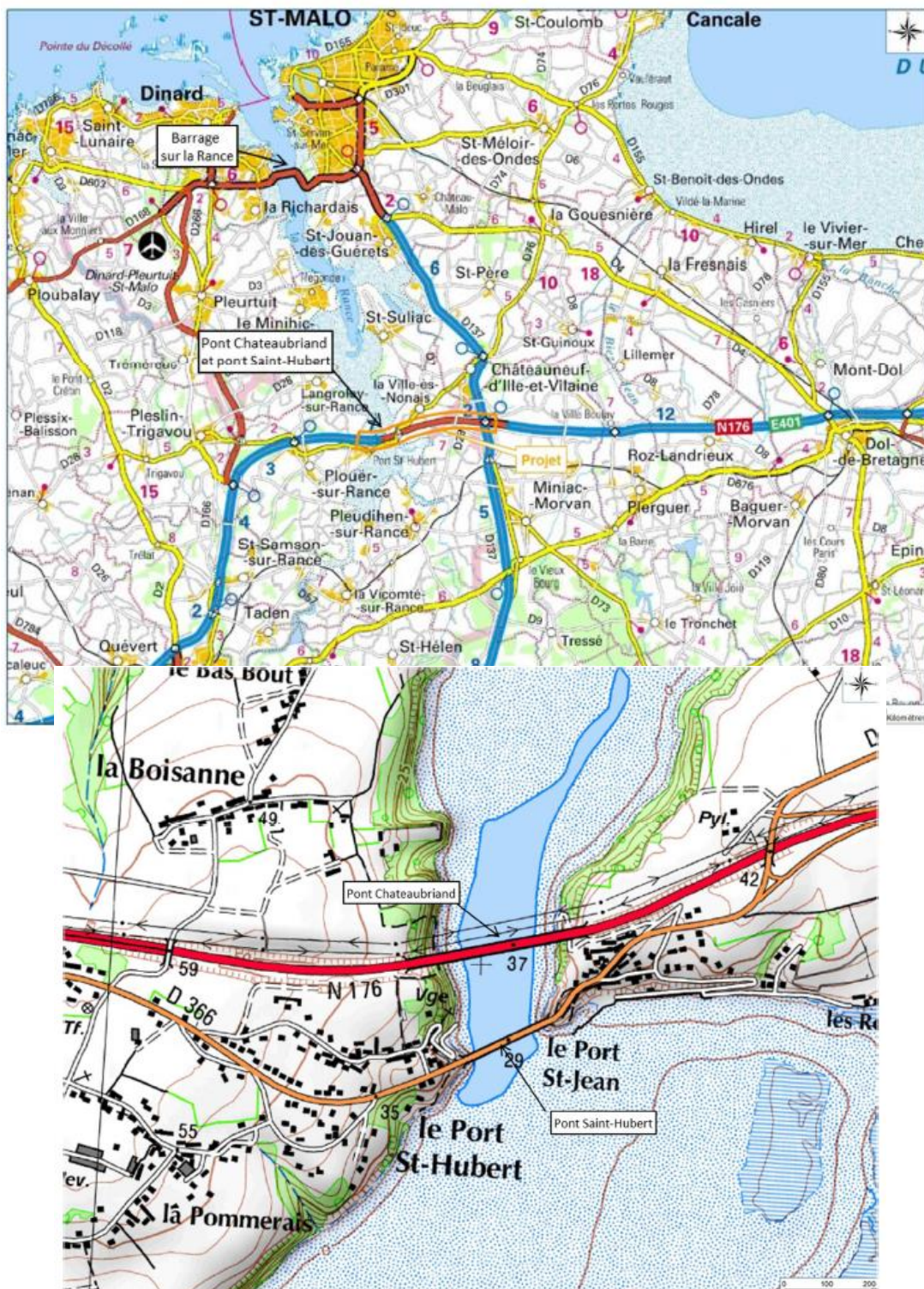
La mise à 2x2 voies du tronçon améliorerait le trafic de plusieurs manières :

- Il faciliterait la traversée de la Rance, qui ne dispose que de deux franchissements, le barrage de l'usine marée motrice en aval et les ponts entre Port-Saint-Hubert et Port-Saint-Jean ;
- Il améliorerait la fluidité du trafic et les temps de parcours pour les déplacements locaux et nationaux ;

- Il faciliterait la desserte de l'agglomération de Dinan ;
- Il améliorerait la sécurité des usagers ;
- Plus largement il renforcerait l'attractivité de la Bretagne Nord.

La réalisation d'un échangeur complet sur la commune de la Ville-ès-Nonais renforcerait aussi le trafic sur la RN176. Il faciliterait les déplacements en toute sécurité entre les deux rives de la Rance pour les trajets locaux et régionaux.

1.2 Plan de situation



1.3 Objet de l'enquête

Le projet consiste en la mise à 2 x 2 voies de la RN176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie, sur une distance d'environ 4,2 km (1,2 km en Côtes-d'Armor et 3 km en Ille-et-Vilaine), y compris la mise à 2 x 2 voies du pont Châteaubriand et l'aménagement du demi-échangeur de la Ville-ès-Nonais en échangeur complet.

La RN176 est l'axe principal pour relier le nord de la Bretagne à la Normandie.

Cette section, dernier tronçon bidirectionnel de la RN176 en Bretagne, traverse deux communes des Côtes d'Armor, Plouër-sur-Rance et Pleudihen-sur-Rance ainsi que deux communes d'Ille-et-Vilaine, la Ville-ès-Nonais et (au droit de l'échangeur de la Chênaie) Miniac-Morvan.

Cette section, qui comprend le pont Châteaubriand sur la Rance, assure la continuité entre deux sections déjà aménagées à 2x2 voies de la RN176. Par l'échangeur de la Chênaie elle est connectée à la RD137, route aussi à 2x2 voies vers Rennes et Saint-Malo. Le demi-échangeur existant sur la commune de la Ville-ès-Nonais relie la RN176 à la RD366, route bidirectionnelle reliant Châteauneuf-d'Ille-et-Vilaine à Plouër-sur-Rance.

L'enquête publique unique de la mise à 2 x 2 voies de la RN176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie est réalisée pour obtenir les décisions suivantes :

La déclaration d'utilité publique du projet ;

La mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de la Ville-es-Nonais ;

L'autorisation environnementale unique, qui porte sur la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau et sur les travaux en site classé ;

1.4 Cadre juridique de l'enquête

1.4.1 Déclaration d'Utilité Publique

L'Etat ne possède pas la maîtrise foncière de tous les terrains nécessaires au projet. Les acquisitions à l'amiable seront favorisées. Néanmoins, la procédure d'expropriation pourra être envisagée si aucun accord amiable n'est possible. Dans ce cadre, une déclaration d'utilité publique (DUP), est nécessaire préalablement à toute demande d'expropriation.

Une enquête publique doit être menée préalablement à la DUP dans les conditions prévues par les articles L110-1 et suivants, R110-1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Cette procédure prévoit notamment un délai de 12 mois après la clôture de l'enquête pour que l'arrêté de déclaration d'utilité publique soit pris.

Demande d'autorisation au titre des articles L214-1 à L214-6 du Code de l'environnement (Loi sur l'Eau et milieux aquatiques)

Le présent projet est soumis à autorisation préalable au titre des articles L.214-1 et suivants du Code de l'Environnement et en application des articles R.214-1 et suivants du même code.

Le dossier d'enquête unique vaut dossier d'enquête au vu d'obtenir une autorisation au titre de la Loi sur l'eau.

1.4.2 Autorisation de travaux en site classé ;

Les sites classés et inscrits bénéficient d'une protection réglementaire. Si les décisions de protection ne comportent pas de règlement comme les réserves naturelles, elles ont en revanche pour effet de déclencher des procédures de contrôle spécifique sur les activités susceptibles d'affecter le bien.

En site classé, toute modification de l'état ou de l'aspect du site est soumis à une autorisation spéciale soit du Préfet, soit du ministre chargé des sites après consultation d'une commission départementale, préalablement à la délivrance des autorisations de droit commun.

En outre, à la procédure d'autorisation environnementale se superpose l'article L. 341-14 du CE qui prévoit qu'« aucun monument naturel ou site classé ou proposé pour le classement ne peut être compris dans une enquête aux fins d'expropriation pour cause d'utilité publique qu'après que le ministre chargé des sites a été appelé à présenter ses observations ».

Le projet est concerné par les sites classés et inscrits « estuaire de la Rance » et implique une enquête aux fins d'expropriation pour cause d'utilité publique. Ainsi, l'avis des CDNPS des Côtes d'Armor et d'Ille et Vilaine et les observations du ministre en charge des sites ont été sollicités. »

1.4.3 Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

La mise en compatibilité d'un Plan Local d'Urbanisme avec une opération d'utilité publique ou d'intérêt général est régie par les articles L.153-54 et suivants du Code de l'Urbanisme.

Ce dernier dispose que : « Une opération faisant l'objet d'une déclaration publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence.

Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L.132-7 et L.132-9.

Dans le cadre du présent projet la mise en compatibilité des documents d'urbanisme concerne le plan local d'urbanisme (PLU) de **la commune de la Ville-es-Nonais**.

1.4.4 Autres procédures :

Enquête parcellaire

Le dossier d'enquête n'a pas été joint à la présente enquête.

Archéologie préventive

Consulté par le maître d'ouvrage, la Direction Départementale des Affaires Culturelles (DRAC) a indiqué par courrier du 17 mars 2017, que compte tenu de l'emprise des travaux envisagés et de l'absence de tout indice de site archéologique au sein de l'aire d'étude, aucun diagnostic architectural ne sera prescrit.

Aménagement foncier agricole et forestier

L'aménagement foncier agricole et forestier (AFAF) est une procédure qui a pour but de restructurer le parcellaire de l'ensemble des exploitants situés dans le périmètre d'AFAF.

Le projet n'aggrave pas la situation de façon significative :

Aucune exploitation ne subit de préjudice grave, les pertes de terres sont systématiquement inférieures à 5%, soit nettement en deçà du seuil de 35% retenu par le code rural ;

Les accès aux parcelles seront rétablis ;

Aucun allongement de parcours n'est attendu.

Aussi, d'après l'étude des structures des exploitations impactées, une action organisée de réorganisation parcellaire ne semble pas justifiée sur le périmètre du projet. Les choix d'aménagements faits et les mesures qui l'accompagnent, n'engendrent ni de consommation foncière marquée, ni de grande déstructuration de parcelle, ni la remise en cause de la pérennité d'une exploitation.

En conclusion, l'arrêté de déclaration d'utilité publique ne prévoira pas le recours à un aménagement foncier avec financement par le maître d'ouvrage.

Déclaration préalable dans le cadre de la législation sur le bruit

Conformément à l'article R.571-50 du code de l'environnement, un dossier de bruit de chantier sera établi par le maître d'ouvrage au moins un mois avant le début des travaux. Ce dossier sera transmis aux Préfets des Côtes d'Armor et d'Ille-et-Vilaine et aux maires des communes sur le territoire desquelles sont prévus les travaux et les installations de chantier.

1.5 Principaux textes régissant l'enquête

Textes généraux

- Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment les articles L110-1 et suivants,
- L131-1 et suivants, L132-1 et suivants, R111-1 et suivants, R131-1 et suivants et R132-1 et suivants ;
- Code de l'environnement ;
- Code de l'urbanisme ;
- Code général de la propriété des personnes publiques ;
- Ordonnance n° 2017-80 du 26 janvier 2017 relative à l'autorisation environnementale ;
- Code de la voirie routière ;
- Code du patrimoine.

Principaux textes régissant les enquêtes publiques

Les enquêtes publiques sont régies par les textes et codes suivants :

- Code de l'environnement : articles L123-1 et R123-1 et suivants ;
- Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, articles L110-1 et suivants et R111-1 et suivants ;
- Ordonnance n° 2017-80 du 26 janvier 2017 relative à l'autorisation environnementale.

Textes relatifs à la déclaration d'utilité publique tenant lieu de déclaration de projet

- Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, et notamment ses articles L121-1 et suivants et R121-1 et suivants ; l'article L122-1 précise notamment l'articulation entre la DUP et la déclaration de projet, et l'autorité compétente pour prendre la décision ;
- Code de l'environnement, articles L126-1 et R126-1 et suivants relatifs à la déclaration de projet.

Textes relatifs à l'autorisation environnementale

- Code de l'environnement, Articles L181-1 à L181-31 et R181-1 à R181-56

Textes relatifs aux études d'impact

- Code de l'environnement, articles L110-1 et suivants, L122-1 et suivants et R122-1 et suivants

Textes relatifs à Natura 2000

- Droit européen
- Directive 92/43/CEE modifiée du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels, ainsi que la faune et la flore sauvages (JO n°L206 du 22/07/1002), dite directive « Habitats », et notamment ses articles 12 à 16 ;
- Directive 2009/147/CE du 30 novembre 2009 dite directive « oiseaux » concernant la conservation des oiseaux sauvages ;
- Droit français
- Code de l'environnement articles L414-1 à 7 et R414-1 à 29 ;

Textes relatifs à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

- Code de l'urbanisme articles L153-54 et suivants et R 153-14
- Les articles L104-1 et suivants et R104-8 et suivants du même code concernant l'évaluation environnementale.

Textes relatifs à la loi sur l'eau et les milieux aquatiques

- Code de de l'environnement, art. L214-1 et suivants du code de l'environnement, et articles R214-6 et suivants.

Textes relatifs aux travaux en site classé

- Code du patrimoine, article L.630-1
- Code de l'environnement, article L341-1 à L341-22
- Code de l'environnement, article R341-1 et suivants
- Code de l'environnement, article L. 341-14.

1.6 Maitrise d'ouvrage / Maitrise d'œuvre

La Maitrise d'Ouvrage est assurée par :	DREAL Rennes	
Personnes en charge du dossier :	Monsieur MOITEAUX	0299334517
	Monsieur GOMI	0299334473
Bureau d'études :	ARCADIS	0240921936
	17 Place Magellan	
	Le Ponan 2 -Zone Atlantis	
	Nantes	
Siège de l'enquête :	Mairie de La Ville Es NONAIS	

1.7 Nature et caractéristiques du projet

1.7.1 La mise en 2 x 2 voies RN 176 :

Les caractéristiques minimales retenues pour cette voie sont celles de la catégorie L2 de l'Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Autoroutes de Liaison (ICTAAL) de décembre 2000.

→ La vitesse maximale autorisée est **de 110 km/h**.

Le projet d'une longueur de 4,2 km consiste en la mise à 2 x 2 voies de la RN176 entre :

- A l'Est, l'échangeur de la Chênaie après mise à 2x2 voies au droit de l'échangeur (opération de restructuration de l'échangeur de la Chênaie déclarée d'utilité publique le 26/11/2009) ;
- A l'Ouest, la section déjà à 2x2 voies à l'Ouest du Pont Chateaubriand.

Le projet comprend le doublement du pont sur la Rance en conservant son axe c'est-à-dire que l'élargissement est symétrique de part et d'autre du pont actuel.

Entre l'échangeur de la Chênaie et celui avec la RD 366, le doublement s'effectue au Sud de la voie existante sur les emprises foncières qui ont déjà été acquises et terrassées en 1991.

Le projet a été calé afin de :

- Respecter l'ICTAAL ;
- Conserver les ouvrages d'art existants ;
- Conserver au mieux la chaussée existante.

La route actuelle est principalement en déblai (c'est-à-dire que la route a été creusée et qu'elle est plus basse que le terrain naturel). Elle est toutefois en remblai (surélevée par rapport au terrain naturel) au niveau du hameau de Pontlivard. L'échangeur avec la RD 366 est également en remblai. La déclivité maximale est de 2,9 %.

Le projet implique de prolonger le passage inférieur au-dessus de la RD 407. Les passages supérieurs de la RD 29 et de la RD366 sont eux, déjà prévus pour une mise à 2x2 voies.

L'ouvrage hydraulique de Pontlivard sera remplacé et permettra de rétablir la continuité hydraulique et la transparence écologique avec un passage pour la petite faune.

Au niveau de l'actuel demi-échangeur avec la RD 366, une bretelle de sortie au Sud et une bretelle d'entrée au Nord seront créées afin que l'échangeur soit complet. Deux giratoires assureront leur raccordement sur la RD 366.

Pour respecter les prescriptions réglementaires relatives au bruit, il est prévu de protéger les habitations concernées à l'aide de trois écrans acoustiques (dont un sur l'ouvrage), de traitements de façade et de merlon anti-bruit :

→ Ecran A : L=160m / H=2m – Côté sud du Pont Châteaubriand, en rive Est ;

Le mur anti-bruit sur ouvrage, s'arrêtant au tiers de l'ouvrage, crée toutefois un déséquilibre dans sa composition qui nuit considérablement à l'aspect de l'ouvrage. Pour y remédier, il a été décidé après avis des architectes des bâtiments de France des Côtes d'Armor et d'Ille et Vilaine, de créer un deuxième écran symétrique du premier par rapport à la clef de l'arc, ce qui permettra par ailleurs d'atténuer les nuisances sonores au droit de Port St Hubert.

- Ecran B1 : L=180 m / H=4m – en rive Est du Pont Châteaubriand en continuité de l'écran A ;
- Ecran B2 : L=130 m / H=3m – en rive Est du Pont Châteaubriand en continuité de l'écran B1 ;
- Traitement de façade pour 9 logements d'habitation.
- Merlon (L=470 m / H=2m) en rive sud de la RN176 pour protéger le hameau de Pontlivard, avec un écran au droit de l'ouvrage de franchissement du ruisseau.

Caractéristiques des profils en travers :

En section courante :

- Terre-plein central 3.00 m (dont 1.00m de BDG de part et d'autre) ;
- Chaussées 2 x 3,50 m par sens ;
- Bandes d'arrêt d'urgence 2.50 m par sens ;
- Bermes 1.00 m par sens

La largeur de la BAU sur les sections de la RN 176 déjà aménagées à 2x2 voies de part et d'autre de la section étudiée étant égale à 2.50m, il est décidé de maintenir cette largeur à 2.50m, bien que le trafic poids lourds évalué en 2035 soit supérieur à 2 000 PL/jour.

Au droit du Pont Chateaubriand, le profil en travers est réduit :

- Terre-plein central 2.60 m (dont 1.00m de BDG de part et d'autre) ;
- Chaussées 3.50m (Voie Lente) + 3.20m (Voie Rapide) par sens ;
- Bandes dérasées de droite 2.00 m par sens.

1.7.2 L'échangeur avec la RD 366 :

Parallèlement à la mise à 2x2 voies de la RN176, le demi-échangeur avec la RD366 à la Ville-ès-Nonais sera complété.

Celui-ci est actuellement constitué d'une bretelle de sortie de la RN176 en provenance de Dol-de-Bretagne vers la Ville-ès-Nonais et Port St-Jean, et d'une bretelle d'entrée sur la RN176 en direction de Dol-de-Bretagne, depuis le hameau de Port Saint-Jean et la Ville-ès-Nonais.

Compléter cet échangeur nécessite de créer une bretelle d'entrée sur la RN176 en direction de Dinan depuis la Ville-ès-Nonais, ainsi qu'une bretelle de sortie depuis la RN176 en provenance de Dinan, vers Port Saint-Jean et la Ville-ès-Nonais.

Afin de sécuriser les mouvements, deux carrefours giratoires (au Nord et au Sud de la RN 176) seront créés.

La géométrie des bretelles respecte l'ICTAAL 2000 aussi bien en plan qu'en profil en long. Le profil en travers offre une largeur roulable de 6m.

Caractéristiques des profils en travers :

- Chaussée 3,50 m ;
- Bande dérasée gauche 0.50 m ;
- Bande dérasée droite 2.00 m ;
- Bermes 1.00 m de part et d'autre

1.7.3 Passage inférieur de la RD407 :

EXISTANT

L'ouvrage est un Passage Inférieur de type Portique Ouvert.

Sa largeur utile est de 8.00 m et sa longueur biaise de 12,5 m.

Il est constitué de murs en ailes (sur semelles) au nord et de murs en retour (sur semelles) côté élargissement au Sud.

Les superstructures se composent de chaque côté :

- D'un garde-corps pour piétons en rive ;
- D'un trottoir de service ;
- D'une glissière simple en rive.

L'ouvrage existant sera équipé d'une double-glissière au niveau du Terre-Plein Central : une longrine d'ancrage sera à créer sur la traverse existante.

NOUVEL OUVRAGE

Le nouvel ouvrage sera identique à l'existant.

Sa longueur biaise est de 13.12 m. L'épaisseur de la traverse et des pénétrations sera identique à l'existant : elle ne sera pas supérieure à 50 cm.

Il sera équipé de dalles de transition de longueur de 3.00 m et de murs en ailes sur semelles côté sud. Les superstructures seront constituées comme pour l'existant :

- D'un garde-corps pour piétons en rive ;
- D'un trottoir de service ;
- D'une glissière simple en rive.

L'ouvrage existant sera équipé d'une double-glissière au niveau du Terre-Plein Central : une longrine d'ancrage sera à créer sur la traverse existante.

1.7.4 Pont Chateaubriand :

PROFIL EN TRAVERS

L'ouvrage actuel supporte une chaussée à 2X1 voie. Le tablier est à dévers unique de 2,5% vers le Nord (point bas).

Le profil en travers est constitué ainsi :

- 2 voies de circulation de 3m50 ;
- 2 bandes d'arrêt de 2m ;
- 2 Barrières béton de type BN1.

La largeur du tablier est de 11m72, constante sur toute la longueur de l'ouvrage.

Dans le cadre de la mise à 2x2 voies, le tablier est élargi pour supporter :

- 2 voies de circulation dans chaque sens, de 3m50 de largeur pour la voie lente et de 3m20 pour la voie rapide, soit une chaussée de 6m70 ;
- 2 bandes d'arrêt ou dérasées de droite de 2m ;
- 2 bandes dérasées de gauche de 1m ;
- 1 séparateur central en béton de type GBA ;
- 2 barrières béton de type BN1,
- 1 écran anti-bruit côté Sud.
-

La largeur du tablier passe ainsi de 11 m 72 à 20 m 72, soit une augmentation de 9 m.

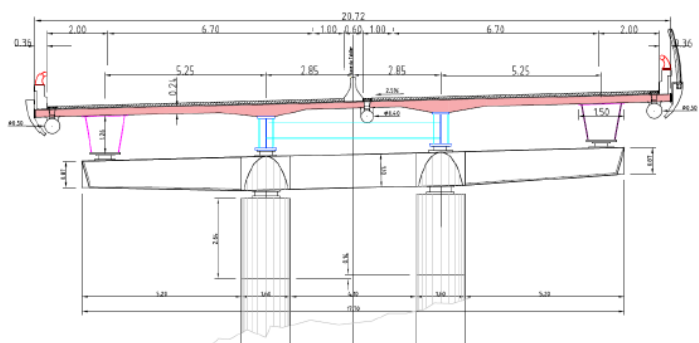
L'élargissement n'est pas tout à fait symétrique du fait du tracé en plan qui a légèrement été modifié en rive ouest pour respecter les distances de visibilité.

PROFIL EN LONG

Le profil en long est constitué d'une pente unique de 1,32% descendant de la culée C0 à l'Ouest vers la culée C15 à l'Est.

DESCRIPTION GENERALE

Pour élargir le tablier, il faut élargir de chaque côté le hourdis en béton du tablier et mettre en place, sous les élargissements, deux caissons métalliques pour reprendre les efforts.



Ces caissons reposent sur des chevêtres métalliques, mis en place sur les têtes des pilettes du pont existant, dont la hauteur a été réduite en conséquence.

1.7.5 Assainissement de la plateforme

Le réseau d'assainissement est dimensionné pour une **pluie de retour 10 ans**.

SECTEURS EN DEBLAI ET RASANT

Le réseau d'assainissement reprendra les eaux de la plate-forme routière.

Si nécessaire, un fossé en crête de déblai reprendra les ruissellements diffus des coteaux interceptés pour les renvoyer vers les réseaux existant (fossés, ruisseau).

Le réseau de fond de déblai sera constitué par des cunettes enherbées.

Il répondra aux normes de sécurité, afin d'éviter la mise en place de dispositifs de retenue.

SECTEURS EN REMBLAI

Dans les secteurs en remblai, l'assainissement sera mis en place en haut du remblai, afin d'assurer une séparation des eaux de la voirie avec les quelques ruissellements de bassins versants naturels, recueillis dans des fossés de pied de remblai.

Le réseau d'assainissement routier de haut de remblai sera constitué par ordre de priorité de :

- Cunettes enherbées ;
- Caniveau rectangulaire.

Le réseau d'assainissement de haut de remblai répondra aux normes de sécurité, en l'absence de dispositifs de retenue, ou si le réseau était positionné devant celui-ci.

PONT CHATEAUBRIAND

Les eaux provenant du déblai à l'ouest du pont chateaubriand transiteront par le viaduc par deux collecteurs en encorbellement nord et sud vers le bassin multifonction BM2.

Le tablier étant à dévers unique avec une glissière béton au droit de l'axe de la route, la collecte des eaux de ruissellement du demi-tablier Sud sera réalisé en pied de glissière dans un collecteur central fixé sous le hourdis et celle du demi-tablier Nord en rive dans le collecteur Nord.

1.7.6 Ouvrages multifonctions :

Pour respecter les préconisations du SDAGE, les ouvrages multifonctions mis en place auront comme fonction :

- Confinement de la pollution accidentelle

Confinement par temps sec, pour une citerne de grande capacité non compartimentée (30 m³) ;

→ Ecrêtement des eaux

Ecrêtement des eaux provenant de la route, respectant l'objectif du Sdage (soit un débit de fuite maximum de 3 l/s/ha) ;

→ Traitement des pollutions chroniques

Critère non dimensionnant (selon le guide du Sétra). Toutefois, un traitement se fera naturellement par le biais des fossés et cunettes enherbés du réseau, ainsi que par décantation dans le bassin, du fait de l'écrêtement fort des débits. Cette décantation sera vérifiée lors des calculs de dimensionnement des ouvrages.

Ces ouvrages multifonctions seront de type bassin routier avec un volume mort, les caractéristiques prévues sont :

→ Un ouvrage d'entrée obturable avec bipasse ;

→ Un ouvrage de sortie rustique (simple d'entretien et de fonctionnement), intégrant une cloison siphonide, un orifice calibré et un dispositif de fermeture ;

→ Un déversoir pour évènement pluvieux exceptionnel ;

→ Une pente des berges du bassin à 2/1, pente des talus hors eau à 3/2 ;

→ Une piste d'entretien de 4 m de large autour du bassin ;

→ Une rampe d'accès au fond de bassin, un accès au bassin depuis le réseau routier.

Ils sont situés à Port Saint-Jean (BM2) et Pontlivard (BM3 et BM4).

1.7.7 Caractéristiques des bassins versants interceptés :

Dans le cadre du projet, le réseau d'assainissement sera séparatif. Les écoulements naturels liés aux bassins versants naturels situés en dehors de la voirie seront rétablis par des ouvrages hydrauliques.

La zone d'étude ne présente qu'un seul écoulement marqué à rétablir : **le ruisseau de Pontlivard**.

Le ruisseau de Pontlivard est actuellement rétabli sous la RN176 par une buse de diamètre Ø1000 d'environ 40 mètres de longueur, qui est au 3/4 rempli de sédiments.

En aval de la RN176, un busage sous-dimensionné du ruisseau dans le hameau de Pontlivard entraîne des débordements et des inondations.

Au droit de l'ouvrage actuel de la RN176, le ruisseau de Pontlivard présente un bassin versant de 113 ha. Le bassin versant est rural, hors la présence du hameau de DOSLET repris en partie et de la part de la RN176 (état actuel) qui ruisselle vers l'amont de l'ouvrage hydraulique.

Un deuxième écoulement est à prendre en compte **au droit du Clos du Rompe**.

Rétablissement du ruisseau de Pontlivard

TRANSPARENCE HYDRAULIQUE

Afin de respecter la transparence hydraulique, l'ouvrage doit permettre le transit du débit centennal, soit 4,15 m³/s.

L'ouvrage à mettre en place sera penté comme actuellement à 1%, et présentera un remplissage de 75% au maximum, afin de permettre le passage d'embâcle.

Le nouvel ouvrage sera un cadre en béton armé d'ouverture utile 2.00 x 2.00 m, de longueur 44 m environ.

Pour limiter la longueur du ruisseau busé, un écran acoustique remplacera le merlon acoustique sur quelques mètres au niveau de l'ouvrage.

A l'intérieur, le fond sera reconstitué sur 30 cm. Une console béton armé de 50 cm de largeur située à 1.30 m du fond du dalot permettra le passage de la petite faune.

A noter qu'avec cette modification d'ouvrage, le hameau de Pontlivard recevra plus de débit qu'actuellement, ce qui augmentera les problèmes de débordement et d'inondation, aussi bien en termes de récurrences qu'en terme de débit débordé.

PROTECTION DES ENJEUX AVAL

Comme indiqué précédemment, le problème du hameau de Pontlivard réside dans le busage du ruisseau sous le hameau à l'aide d'une canalisation Ø500, qui a une capacité inférieure aux débits de crues du ruisseau,

En l'absence d'information sur la pente de cette dernière, celle-ci a été prise égale à celle de la buse sous la RN176, soit 1%.

Pour éviter les débordements dans Pontlivard, il faudra alors limiter l'écoulement sous la RN176 à 1 m³/s lors des crues décennales.

Le dalot de 2x2 m sous la RN176 sera complété par :

- Un ouvrage de régulation, à travers le ruisseau, type voile béton avec un orifice de fuite, qui régulera le débit à 1 m³/s (par exemple un orifice de 650 mm pour une hauteur utile de rétention de 2m) ;
- Une rétention des eaux en amont de 5 500 m³ en décennal, 9 200 m³ en centennal.
- Une rampe sera aménagée en sortie de la banquetta faune pour que la petite faune puisse contourner l'ouvrage.

RESCINDEMENT DU RUISSEAU DE PONTLIVARD

L'élargissement de la RN176 et la création du merlon de protection phonique du hameau de Pontlivard nécessite de rescinder le ruisseau sur 84 m.

La pente et les caractéristiques du lit recrées seront conformes à celles en amont et en aval.

RETABLISSEMENT DE L'ÉCOULEMENT DU CLOS DE LA ROMPE

Afin de respecter la transparence hydraulique, l'ouvrage doit permettre le transit du débit centennal, soit 0,40 m³/s

L'ouvrage à mettre en place sera une buse Ø800 minimum sous la RN176.

Un fossé de diffusion sera mis en place en sortie de buse, afin de rediffuser l'écoulement, casser l'énergie et éviter l'érosion des terrains en aval.

Ce fossé devra présentera une lame de déversement de 13m de longueur, permettant de limiter la hauteur d'eau sur la lame à 5 cm lors d'évènement décennal (et 6,5 cm en évènement centennal).

1.7.8 Modalités de réalisation des travaux

LES POSSIBILITES DE PHASAGE

Le phasage précis de réalisation du chantier sera examiné pendant les études de projet après l'enquête publique.

Il répondra aux contraintes et exigences liés aux milieux naturels (périodes propices pour le défrichement, réalisation préférentielle des ouvrages hydrauliques en période d'étiage...), à l'exploitation sous chantier et la gêne aux usagers (travail par demi-chaussée pour ne pas couper la circulation, mise en place de déviations) et à la programmation et la gestion financière.

En particulier, le projet comporte différentes composantes qui peuvent être réalisées plus ou moins indépendamment les unes des autres :

- Mise à 2x2 voies de la section courante ;
- Elargissement du pont Chateaubriand ;
- Complément d'échangeur avec la RD366.

Les travaux des ouvrages d'art courants (allongement du passage inférieur de la RD 407 et la réalisation de l'ouvrage hydraulique de Pontlivard) seront réalisés par demi-chaussée afin d'assurer la continuité de la circulation de la RN176 et de réduire la gêne occasionnée pour les usagers.

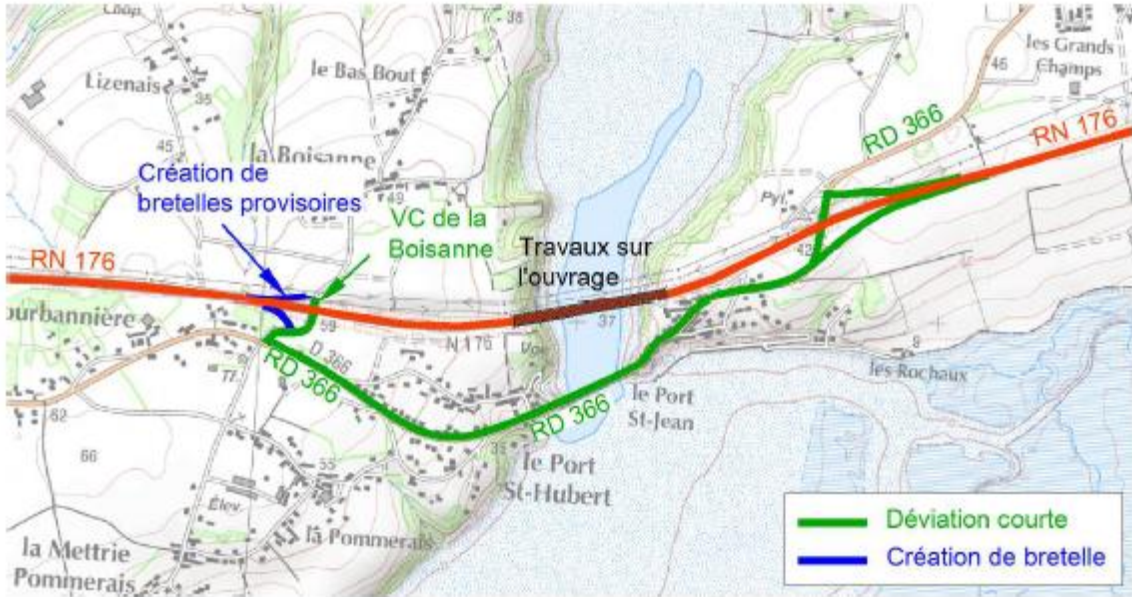
DEVIATION EN PHASE TRAVAUX

Un itinéraire de déviation courte via la RD366 et le pont Saint-Hubert sera mis en place pendant les fermetures du Pont Chateaubriand pendant 5 périodes de 5 à 7 semaines (hors congés scolaires) dans le cadre des travaux d'élargissement de l'ouvrage.

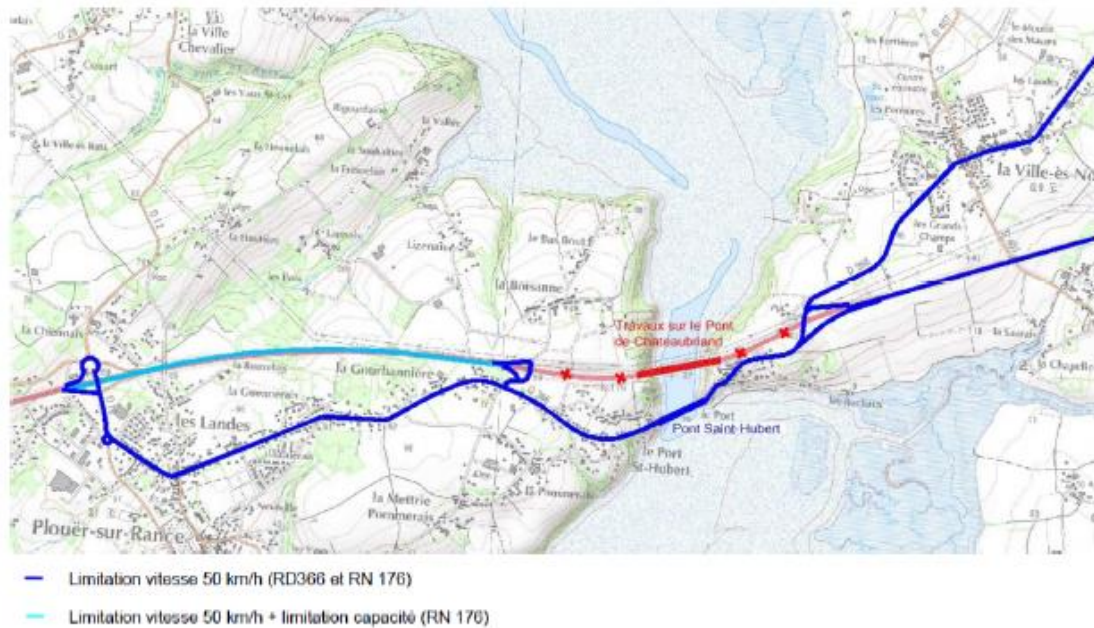
Pour cela, des bretelles provisoires de caractéristiques réduites correspondant à une vitesse de 50 km/h, seront réalisées pour raccorder la RN176 à la VC de la Boissanne sur la commune de Plouër-sur-Rance : une bretelle d'entrée au Nord et une bretelle de sortie au Sud. Elles seront démolies et les terres rétrocédées à la fin des travaux.

Le coût de l'aménagement est estimé entre 400 à 450 k€ TTC (y compris le coût de la déconstruction).

Cette mesure s'accompagnera de mesures de restriction de la circulation et d'actions de communication et d'incitation pour l'utilisateur afin de minimiser les reports de trafic à proximité immédiate du projet. Il s'agira de limiter la vitesse à 50 km/h sur la RD366 et la RN 176 et également de limiter la capacité sur la RN 176 à une voie entre les bretelles provisoires et l'échangeur de Plouër-sur-Rance.



Déviation en phase travaux



Restrictions de circulation

1.7.9 Gestion des matériaux

HYPOTHESE DE REUTILISATION DES DEBLAIS EN REMBLAI :

Pour des raisons de phasage travaux, seules les zones en net déblai à l'Est du pont Chateaubriand (bassin de Port Saint-Jean et zone en déblai à l'Est de l'échangeur avec la RD 366) serviront d'apport pour les zones en remblai.

Dans l'attente d'un phasage travaux plus détaillé, les déblais de la zone à l'Ouest du Pont Chateaubriand ne sont pas considérés comme réutilisables.

Le mouvement des terres présente donc un excédent de l'ordre de 97 000 M3

MISE EN DEPOT DEFINITIF

La mise en dépôt est à réaliser en premier lieu dans les délaissés de l'échangeur avec la RD 366. Au droit de cet échangeur, les modelés de dépôts auront une hauteur maximale de 4m par rapport à l'actuel terrain naturel et seront paysagés de manière à s'insérer au mieux le long de la RD366 et des bretelles en remblai.

Ces zones de délaissés permettent de stocker environ **9 500 m³**.

Le choix des parcelles sur lesquelles les autres matériaux excédentaires seront mis en dépôt, s'est ensuite porté sur des parcelles à proximité de l'échangeur mais en dehors de la zone site classé de l'Estuaire de la Rance.

La hauteur de mise en dépôt est de 1,30 m maximum.

Ces parcelles sur lesquelles seront mis en place les dépôts définitifs seront remises en culture en vue de leur rétrocession, un décapage de la terre végétale sera réalisé préalablement à la mise en dépôt.

1.7.10 La mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec les documents de planification.

La compatibilité du projet doit être vérifiée avec :

- Les Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT) du Pays de Saint Malo et du Pays de Dinan,
- Les documents d'urbanisme des communes de Plouër-sur-Rance, de la Ville-es-Nonais et de Pleudihen-sur-Rance,
- Le Schéma de Directeur d'aménagement et de gestion des eaux Loire-Bretagne (SDAGE),
- Le Schéma d'aménagement et de gestion des eaux Rance Frémur (SAGE),
- Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE),
- Le Plan des Déplacements urbains (PDU),
- Le Schéma Régional sur le Climat Air Energie (SRCAE).

Cette analyse conclut sur le fait que **le projet n'est pas compatible avec le PLU de la Ville-es-Nonais** car il implique des défrichements en zone actuellement classée en EBC et des travaux en zone NPL.

Un dossier de mise en compatibilité avec évaluation environnementale est nécessaire et fait l'objet d'une analyse en partie II (Conclusion et avis du commissaire enquêteur) du présent dossier

1.8 Composition du dossier d'enquête unique :

Registre d'enquête
 Arrêté Inter-Préfectoral
 Avis des services

Volume 0 : Présentation du dossier d'enquête (Guide de lecture)

Volume 1 : Présentation du projet

Pièce A : Objet de l'enquête et informations juridiques et administratives

Pièce B : Plan de situation

Pièce C : Notice explicative

Pièce D : Plan général des travaux

Volume 2 : Etude d'impact valant dossier d'autorisation loi sur l'eau et document d'incidences Natura 2000, dossier de demande d'autorisation de travaux en site classé, évaluation socio-économique

Pièce E : Résumé non technique

Pièce F : Etude d'impact valant dossier d'autorisation Loi sur l'eau et document d'incidences Natura 2000

Partie 1 : Présentation du projet

Partie 2 : Etat Initial de l'environnement

Partie 3 : Effets du projet et mesures proposées

Partie 4 : Annexes

Pièce G : Dossier de demande d'autorisation de travaux en site classé

Pièce H : Evaluation socio-économique

Volume 3 : Avis émis et bilan de la concertation publique

Pièce I : Avis émis sur le projet

Pièce J1 : Réponse du maître d'ouvrage à l'avis de l'Autorité Environnementale du CGEDD

Pièce J2 : Réponse du maitre d'ouvrage à l'avis du ministre en charge des sites

Pièce K : Bilan de la concertation publique

Volume 4 : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Pièce L : Dossier de mise en compatibilité du PLU de La Ville-es-Nonais

Volume 5 : Classement / déclassement

Pièce M : Classement / Déclassement de voiries

2 Organisation et Déroulement de l'enquête

2.1 Désignation du commissaire enquêteur

A la demande de la Préfecture, Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Rennes a désigné :

→ Monsieur **BESRET Gérard**, Commissaire Enquêteur

2.2 Modalités de l'organisation de l'enquête publique

Autorité Organisatrice de l'Enquête (AOE) :

Préfecture d'Ille et Vilaine
Contact : Mme NINZATTI Catherine

Par arrêté en date du 24/04/2019 Madame la Préfète a prescrit l'ouverture d'une enquête publique unique du **Jeudi 23 Mai au lundi 24 Mai 2019**.

Par arrêté en date du 04/06/2019 une prolongation de délai a été acceptée (voir motivation ci-dessous)

Pour :

La Déclaration d'Utilité Publique du projet de mise en 2x2 voies de la RN 176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chenaie

La Mise en compatibilité des documents d'Urbanisme du PLU de la commune de la Ville es NONAIS

La Demande d'autorisation environnementale unique portant sur :

Une demande d'autorisation au titre de la Loi sur l'Eau et sur les travaux en site classé

Motivation de la demande de prolongation de l'enquête :

Ci-dessous extrait courrier du commissaire enquêteur à Madame la Préfète :

*« Par arrêté Inter **Préfectoral du 24 avril 2019** vous avez prescrit l'ouverture d'une enquête publique unique pour la mise en 2 x 2 voies entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie au titre du code de l'environnement et du code de l'expropriation.*

En accord avec le Maitre d'Ouvrage, la DREAL, il a été convenu que le commissaire enquêteur assurerait 4 permanences de 3 heures à savoir :

- Jeudi 23 mai 19 à La Ville Es Nonais de 9h00 à 12h00
- Vendredi 14 juin à Plouër-sur-Rance de 9h00 à 12h00
- Mercredi 19 juin à Pleudihen-sur-Rance de 9h00 à 12h00
- Lundi 24 juin à La Ville Es Nonais de 14h30 à 17h30

La DREAL a organisé **une réunion publique le 30 avril dernier** au cours de laquelle près de 130 personnes se sont déplacées.

Par mail en date du 7 mai 2019, les services de la DREAL ont informé le commissaire enquêteur que Monsieur le Sous-Préfet, présent à cette réunion du 30/4/2019 a souhaité que le commissaire enquêteur, compte tenu des attentes des riverains, puisse assurer plus de permanences pour pouvoir recueillir leurs observations.

Lors du paraphage des registres et pièces du dossier, les maires des communes de La Ville Es Nonais et Plouër sur Rance m'ont confirmé que les riverains risquaient de se déplacer en nombre.

Dans le cadre de la première permanence (Jeudi 23 Mai de 9h00 à 12h00), Monsieur Le Maire de la Ville Es Nonais, avec insistance et en accord avec Monsieur le Sous-Préfet de St Malo, demande qu'une permanence supplémentaire soit accordée sur la Ville Es NONAIS du fait que les administrés n'ont pas reçu l'invitation à la réunion publique du 30 Avril dernier organisée par les services de la DREAL

Les avis de presse ayant été publiés et affichés, je propose, (dans un souci d'équité entre les 3 communes) **un délai supplémentaire d'1 semaine** afin de pouvoir mettre en place **3 permanences supplémentaires** de 3h00 à savoir :

Jeudi 27 juin de 9h00 à 12h00 à Plouër-sur-Rance
Vendredi 28 juin de 9h00 à 12h00 à la Ville Es NONAIS
Lundi 1^{er} juillet de 9h00 à 12h00 à Pleudihen-sur-Rance

Soit une clôture de l'enquête reportée au lundi 1^{er} juillet 12h00

Cette demande permettra à mon sens :

Laisser un peu plus de temps au public pour venir vers les permanences
De donner à chaque commune **le même temps d'échange** avec le commissaire enquêteur
De répondre à l'attente de Monsieur le Maire de la Ville Es NONAIS »

Cette demande a été acceptée par Madame La Préfète et les services de la DREAL.

2.3 Visites des lieux et contacts préalables.

Dès réception du courrier de Monsieur le Président du Tribunal Administratif me désignant en qualité de Commissaire Enquêteur :

- Un contact a été pris :
 - Avec les services de la DREAL de Rennes pour une présentation du dossier.
 - Avec les services de la Préfecture pour l'organisation de l'enquête.
- Ce rendez-vous s'est tenu le 05/04/2019

2.4 Cotation et paraphe des documents constituant le dossier d'enquête.

Le **lundi 11 mars 2019** j'ai paraphé le dossier complet soumis à l'enquête publique

2.5 Information du Public

2.5.1 Publicité de l'enquête :

Le commissaire Enquêteur a constaté que les articles 3 et 4 de l'arrêté de Madame la Préfète sus visé avaient été appliqués de la manière suivante :

Insertion de l'avis d'enquête publique dans les éditions des journaux suivants :

	Ouest France (35)	Pays Malouin (35)	Télégramme (22)	Ouest France (22)
1ère insertion	02/05/2019	02/05/2019	02/05/2019	02/05/2019
2^{ème} insertion	23/05/2019	23/05/2019	23/05/2019	23/05/2019
Prolongation	07/06/2019	13/06/2019	07/06/2019	07/06/2019

2.5.2 Autres actions d'information :

L'avis d'enquête a été affiché :

- En extérieur des Mairies concernées :
 - La Ville Es Nonais (siège de l'enquête)
 - Plouër-sur-Rance
 - Pleudihen-sur-Rance
- Sur le site du projet et alentours suivant plan joint

L'avis d'enquête a été mis en ligne sur :

- Le site internet des Préfectures d'Ille et Vilaine et Côtes d'Armor

Les observations et propositions sur le projet pouvaient être formulées :

- Sur les registres d'enquête
 - Au siège de l'enquête fixé à la Mairie de la Ville es NONAIS
 - En Mairie de Plouër-sur-Rance
 - En Mairie de Pleudihen-sur-Rance
- Par courrier à l'attention de Monsieur le Commissaire Enquêteur
- Par voie électronique sur à l'adresse suivante :

Enquet.RN176@gmail.com

Le dossier pouvait être consulté :

- Dans les Mairies de La Ville Es Nonais, Plouër-sur-Rance et Pleudihen-sur-Rance.
- Sur les sites internet des Préfectures d'Ille et Vilaine et Côtes d'Armor.
- Sur support informatique mis à disposition dans le Hall de la Préfecture d'Ille et Vilaine

2.6 Concertation

Une réunion publique s'est tenue le 1er octobre 2014 de 18h30 à 21h dans la salle des fêtes de Pleudihen-sur-Rance. Elle a rassemblé environ 150 personnes.

Une permanence s'est tenue le 8 octobre 2014 à la mairie de Pleudihen-sur-Rance de 10h à 17h. 9 riverains sont venus poser des questions

Un registre a été mis à disposition du public dans chacune des 4 mairies concernées pendant les quatre semaines de la concertation. Le registre déposé en mairie de Miniac-Morvan, commune concernée seulement par le raccordement de la section à 2x2 voies sur l'échangeur de la Chênaie, est resté vide.

Un total de 23 avis a été comptabilisé dans les registres. La permanence s'étant tenue à la mairie de Pleudihen-sur-Rance, ce registre est le plus fourni avec 11 participations contre 6 avis pour La Ville-es-Nonais et 6 avis pour Plouër-sur-Rance.

Des pages internet dédiées ont été mises en ligne dès le 22 septembre 2014 pendant toute la durée de la concertation à l'adresse www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr Elles présentaient le dossier de concertation, la plaquette informative et le communiqué de presse de la DREAL.

61 visites sont comptabilisées sur le site.

L'adresse mail a permis de recueillir 14 avis, tous pendant la période de concertation.

Les instances institutionnelles (49) se sont majoritairement exprimées.

2.7 Réception du public

En exécution **des deux arrêtés** de Madame la Préfète le Commissaire Enquêteur a assuré

7 permanences :

23 Mai 2019	09h00 à 12h00	La Ville Es Nonais
14 juin 2019	09h00 à 12h00	Plouër-sur-Rance
19 juin 2019	09h00 à 12h00	Pleudihen-sur-Rance
24 juin 2019	14h30 à 17h30	Ville Es Nonais
27 juin 2019	09h00 à 12h00	Plouër-sur-Rance
28 juin 2019	09h00 à 12h00	Ville es Nonais
01 juillet 2019	09/00 à 12h00	Pleudihen-sur-Rance

Climat de l'enquête

Aucun incident particulier n'est à relever dans le cadre de cette procédure.

2.8 Consultation du dossier par le public et recueil des observations

Les permanences se sont tenues dans :

En Mairie de la Ville Es Nonais
En Mairie de Plouër-sur-Rance
En Mairie de Pleudihen-sur-Rance

Un dossier complet a été mis à la disposition du public durant toute l'enquête à l'accueil aux heures d'ouverture des trois Mairies susvisées.

2.9 Chronologie Générale Du Projet

Avant enquête

20/03/2019	Déclaration sur l'honneur
20/03/2019	Désignation du commissaire enquêteur par la TA
05/04/2019	Récupération dossier auprès de la DREAL et déroulement enquête.
24/04/2019	Arrêté de Mme la Préfète portant ouverture de l'enquête publique

Pendant l'enquête

23/05/2019	Permanence n° 1 La Ville Es Nonais
28/05/2019	Arrêté de prolongation d'enquête
14/06/2019	Permanence n° 2 Plouër-sur-Rance
19/06/2019	Permanence n° 3 Pleudihen-sur-Rance
20/06/2019	Réunion de travail avec M. le Maire de la Ville Es Nonais
24/06/2019	Permanence n° 4 La Ville Es Nonais
27/06/2019	Permanence n° 5 Plouër-sur-Rance
28/06/2019	Permanence n° 6 La Ville Es Nonais
01/07/2019	Permanence n° 7 Pleudihen-sur-Rance

Après l'enquête

04/07/2019	Remise du procès-verbal de synthèse des observations au Maitre d'ouvrage
25/07/2019	Réception des remarques du Maitre d'ouvrage par le commissaire enquêteur
02/08/2019	Remise du dossier + rapport et avis au Tribunal Administratif, Autorité Organisatrice (Préfecture) + SMA + Mairie de St Malo

2.10 Clôture de l'enquête et modalité de transfert des dossiers et registres

Le Commissaire Enquêteur a clos cette enquête **le lundi 1^{er} Juillet 2019 à 12h00**.

Les registres mis à disposition du public ont été récupérés par le commissaire enquêteur dans le trois communes.

3 Avis des services et réponses du Maître d'Ouvrage

Avis des services et réponses Maître d'ouvrage			
Date	Désignation Service	Synthèse Observations Avis	Synthèse Réponses du Maître d'Ouvrage
05/10/2018	CDNPS 22 Formation sites et Paysages	Mise en place d'un suivi des végétaux sur murs anti bruit / 5 ans Murs anti bruits (séquences 1 & 2) préférentiellement en bois Voie de desserte en site classée mêmes caractéristiques VC Aucun dépôt en site classé Dépôts en site inscrit seront modélés Les plantations seront labellisées végétaux locaux sauvages Risque de taguages des murs anti bruit Durée des travaux et incidences Avis favorable à l'unanimité	Murs constitués de panneaux pleins en polycarbonate transparent murs difficilement accessibles Animateur du site NATURA 2000 associé aux travaux Durée des travaux sur 3 à 4 ans en 5 périodes de 5 à 7 semaines Peu d'incidences sur le plan environnemental
08/11/2018	DDTM 35	Avis favorable à l'unanimité Voie de desserte en site classé mêmes caractéristiques VC Mise en place d'un suivi des végétaux sur murs anti bruit / 5 ans Lames de bois verticales sur les murs Présentation du dessin de l'ouvrage avant réalisation Teintes proches de l'environnement Suivi naturaliste pour non dérangement des chiroptères	
19/12/2018	Autorité Environnementale Ae	Recommandations : Présenter les résultats du modèle de trafic sans écotaxe S'assurer de la fonctionnalité des ouvrages hydrauliques Consolider l'argumentaire conduisant à ne pas solliciter de dérogation au régime d'interdiction stricte portant sur les espèces protégées et leurs habitats , Reprendre l'évaluation des émissions de polluants Evaluer les effets du projet sur le bruit pour l'ensemble du réseau routier, Mettre à jour le bilan socio-économique Prendre en compte dans le résumé non technique les recommandations.	Les études complémentaires ont été réalisées sans l'écotaxe suite à l'abandon de la mise en place de cette taxe PL, L'ouvrage hydraulique de Pontlivard est cohérent avec la largeur du lit mineur (2,00 m), L'ouvrage hydraulique du Clos de la Rompe (D800) conforme, et sans observation des différents services consultés, Confirme qu'une procédure d'intervention sur espèces protégées n'était pas nécessaire L'étude d'évaluation des émissions de polluants conclut à l'absence d'enjeu significatif du projet pour la santé lié à la qualité de l'air Augmentation de trafic à l'horizon 2035 sont faibles sur le réseau routier, Bilan socio économique à jour correspondant à l'évaluation financière du projet soumis à enquête, Le résumé non technique ne sera pas modifié

Avis des services et réponses Maître d'ouvrage			
Date	Désignation Service	Synthèse Observations Avis	Synthèse Réponses du Maître d'Ouvrage
18/06/2018	ARS	Projet en dehors zone de captage d'eau Présence de 3 zones de baignade En amont et aval présence de zones de production de coquillages Les 3 bassins de rétention devront respecter les usages sanitaires de la Rance, Aucun impact significatif sur la santé au titre des rejets polluants dans l'atmosphère, Réalisation d'une campagne de mesures acoustiques après travaux Avis favorable avec réserves	
03/08/2018	DRAC	Les ouvrages seront de teinte proche des teintes de l'environnement, Murs anti bruit en lames de bois verticales Murs anti bruit particulièrement bien dessinés et soignés Les matériaux recevront un traitement anti reflet Aucun dépôt de terres excédentaires en site classé	
19/06/2018	CLE SAGE Rance-Frémur	Modifier la mesure compensatoire prévue pour qu'elle concerne la restauration d'une zone humide dégradée, Proximité inquiétante du bassin tampon du ruisseau de Pontlivard au regard du ruisseau et de la zone humide Avis favorable au projet avec réserves	
	Chambres d'Agriculture 22 & 35	Aucun avis	
	Centre National Propriété forestière	Aucun avis	
	France Domaine	Aucun avis	
	Conseil Municipal Ville es Nonais	Très favorable avec réserves Réserve sur la déviation proposée surtout Port St Jean Interdire circulation PL Demande l'aménagement d'un sentier piétons jusqu'à Chateauneuf	
	Conseil Municipal Miniac Morvan	Favorable	
	Conseil Départemental 35	Très Favorable Inscription au prochain contrat du plan Etat-Région Réserves sur la déviation en traversée de Port St Jean,	

3.1 Synthèse des avis des services par thèmes

3.1.1 Thème n° 1 : Nuisance sonores

Evaluer les effets du projet sur le réseau routier après travaux

3.1.2 Thème n° 2 : Déviation

Réserves sur la déviation, quid des PL ?

3.1.3 Thème n° 3 : Projet

Voies de desserte avec les mêmes caractéristiques que la voie communale

Murs anti bruit avec un habillage en lames de bois.

Projet de l'ouvrage à soumettre à l'ABF avant travaux.

Financement à inscrire au prochain programme Etat-Région

3.1.4 Thème n° 4 : Ouvrages Hydrauliques

Construction de trois bassins

Vérifier la fonctionnalité des ouvrages hydrauliques.

Proximité inquiétante du bassin tampon par rapport au ruisseau de Pontlivard.

3.1.5 Thème n° 5 : Divers

Aménagement d'un sentier piétonnier entre Châteauneuf et Ville Es Nonais

3.1.6 Thème n° 6 Modification du Plan Local d'Urbanisme de la Ville Es Nonais

Sans observation

3.1.7 Thème n° 7 Assainissement Eaux usées

Sans observation

3.1.8 Thème n° 8 Déclaration d'Utilité Publique

Sans observation

3.1.9 Thème n° 9 Coût de l'opération

Sans observation

3.1.10 Thème n° 10 : Environnement

Projet en dehors zone de captage d'eau

Trois zones de baignades identifiées

En amont du projet zone de production de coquillages

Mise en place d'un suivi des végétaux / 5 ans

Aucun dépôt en site classé

Plantations labellisées locales

Modifier la mesure compensatoire vers ZH dégradée

4 Synthèse des Observations du public

	Nombre d'observations Sur registres	Nombre de courriers Ou Mails
La Ville Es Nonais		45
Plouër-sur-Rance		
Pleudihen-sur-Rance		
Total	62	45

Soit 220 doléances réparties sur 10 thèmes

4.1 Synthèse des observations et courriers

Tableaux annexés en fin de ce rapport

4.2 Synthèse des observations du public par thèmes

4.2.1 Thème n° 1 : Nuisances sonores

Prévoir un revêtement anti bruit

Limiter la vitesse à 90 km/h sur le pont

Compléter et **mettre à jour** les mesures acoustiques sur les villages au Nord et Sud

Etudes acoustiques trop anciennes.

Prolonger les murs anti bruit (merlons) côté Nord et Sud vers la Chênaie et Plouër-sur-Rance

4.2.2 Thème n° 2 : Déviation

Prévoir des feux tricolores pour permettre les sorties et entrées des riverains (habitations, cales)

Limitation de la vitesse à 30 km/h

Inquiétude importante des riverains sur l'insécurité des piétons, enfants, cyclistes.

Déviations PL, quels contrôles ?

Insuffisance de largeur de la RD366

Déviations considérées dangereuses

La vétusté du pont St Hubert autorise-elle un tel trafic ?

Proposition de solutions alternatives en variante pour les bretelles provisoires.

Quelles sont les incidences possibles de la déviation sur Châteauneuf.

Insécurité au droit de la Mairie et école Ville Es Nonais.

4.2.3 Thème n° 3 : Projet

Prévoir grillage jusqu'à l'échangeur (animaux)

Remblais sur quels terrains ?

Emplacement des haies à préciser.

Prolongation des merlons vers EST et vers Plouër-sur-Rance (y compris côté Nord)

Incidences de la DUP sur les terrains privés, dates enquête parcellaire ?

Projet trop coûteux, quel financement ?

Projet à l'encontre des initiatives écologiques.

Projet inutile.

Proposition alternative : Elargir le pont sur 3 voies seulement ?

Quelle incidence de Db entre 90 km/h et 110 km/h ?

4.2.4 Thème n° 4 : Assainissement EP / EU

L'ouvrage hydraulique de Pontlivard (D1000) traverse le village en D300. Inquiétude des riverains

Inondation fréquente du village des Îlots à prendre en compte.

Prévoir réseau en attente pour assainissement EU de Pontlivard

Un bassin tampon serait utile au droit du Clos de la Rompe, un riverain estime que l'ouvrage serait à déplacer vers le point bas avec un écoulement plus naturel.

4.2.5 Thème n° 5 : Divers

Un riverain du village des Îlots propose une mise à disposition de terrains pour merlon

Quelles sont les incidences sur les terrains situés dans l'emprise de la DUP ?

Constat d'huissier avant travaux sur les habitations de la RD366 et sur voirie

Réaliser la liaison piétonne entre Châteauneuf et Ville Es Nonais

Pourquoi n'a-t-on pas prévu un tunnel ?

Manque de concertation, de communication sur le projet.

Attendre les prochaines élections municipales.

Que deviendra le GR34 en phase travaux ?

Disparition du mémoire Plouër-sur-Rance initiative ? (Pièce C24)

Une aire de co-voiturage peut-elle être envisagée ?

4.2.6 Thème n° 6 : Modification PLU Ville Es Nonais

Prévoir un plan d'urbanisation de la Ville Es Nonais

4.2.7 Thème n° 7 : Assainissement eaux usées

Prévoir une canalisation en attente pour l'assainissement eaux usées du village

Quelles sont les mesures contre les nuisibles au droit des bassins ?

4.2.8 Thème n° 8 : Déclaration d'Utilité Publique (DUP)

Projet considéré trop coûteux au regard de l'intérêt général

Projet à contrecourant des initiatives publiques

Quel impact du périmètre de la DUP sur l'emprise des propriété ?

4.2.9 Thème n° 9 : Coût de l'opération

Financement non précisé

Projet trop couteux

4.2.10 Thème n° 10 : Environnement

Quelle perception sur la Rance après travaux ?

Plantations à compléter, emplacement des haies à préciser.

Défiguration du site.

Projet anti environnemental.

4.3 Questions du commissaire enquêteur

Quel est le plan de financement envisagé ?

La mise à jour des mesures acoustiques est-elle envisagée ? si oui sur quelle emprise ?

Les caractéristiques de la RD366 **sont peu compatibles** ou dangereuses avec la déviation envisagée, quels sont les dispositions prévues ?

Des solutions alternatives sont proposées pour les bretelles provisoires, quel est l'avis du Maitre d'Ouvrage ?

La mesure compensatoire prévue pour la suppression de la ZH peut-elle être déplacée vers la ZH dégradée côté Pontlivard ? (Avis de la CLE).

Le Pont St Hubert donne -t-il toutes les garanties techniques pour supporter un tel trafic ?

Peut-on mesurer l'incidence sonore de l'augmentation de la vitesse ? (110 au lieu de 90)

Le process du mode travaux permettra -il le maintien d'1 à 2 voies de circulation afin de limiter l'utilisation de la déviation ?

La réalisation d'un revêtement anti bruit a-t-il été prévu ? quel impact financier ?

Le cheminement piétons et cycliste entre la Ville Es Nonais et Châteauneuf peut-il être envisagé avant la mise en œuvre des travaux ?

L'ouvrage hydraulique de Pontlivard en D 1000 se poursuit dans la traversée du village de Pontlivard en D 300, peut-on mesurer les risques ?

Peut-on prévoir une gestion intelligente des feux du carrefour de Plouër-sur-Rance sur Rance ?

5 Remise du Procès-verbal de synthèse des Observations

5.1 Le procès-verbal de synthèse

Le procès -verbal de synthèse des observations a été remis aux représentants du Maitre d'Ouvrage le **jeudi 4 juillet 2019 dans les services de la DREAL.**

6 Mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage

Le commissaire enquêteur a reçu le mémoire en réponse du Maitre d'Ouvrage le **25 juillet 2019.**

Ci-dessous les réponses détaillées et explicatives du Maitre d'ouvrage :

Thème n° 1 : Nuisances sonores

Prévoir un revêtement anti bruit

Réponse du maître d'ouvrage :

Selon les études acoustiques portées au dossier, les protections phoniques prévues dans le cadre du projet permettent de ramener les niveaux sonores en dessous des seuils réglementaires.

En outre, la mise en œuvre dans le cadre des travaux d'un revêtement neuf contribuera à limiter l'augmentation des niveaux sonores.

Un revêtement anti bruit constituerait effectivement un dispositif complémentaire pour accompagner les protections. Si leur mise en œuvre est financièrement envisageable dans le cadre du projet, elle peut néanmoins poser des problèmes d'efficacité dans la durée : en effet, il est généralement considéré que ce type de revêtement perd de son efficacité rapidement, au bout de 7-8 ans, alors que le rythme de renouvellement des chaussées du réseau routier national est, compte-tenu des crédits d'entretien, plutôt de 20-25 ans. Le risque est donc que cette solution constitue une fausse promesse non pérenne.

Cependant, compte tenu de la particularité du site lié à la Rance et à la proximité des 2 hameaux de Port St-Jean et Port St-Hubert, **la mise en œuvre d'un tel revêtement peut être envisagée sur le pont et de part et d'autre sur une longueur totale d'environ 800m**. Elle n'est pas nécessaire sur le reste du tracé, notamment au droit de Pontlivard ou de Plouër-sur-Rance. Sa mise en œuvre sera examinée au cours des études de projet, les fabricants faisant évoluer les performances de leurs produits, pour identifier une solution plus durable dans le temps que celles communément rencontrées.

limiter la vitesse à 90 km/h sur le pont

Réponse du maître d'ouvrage :

Réduire la limitation de vitesse sur la 2x2 voies à 90 km/h contribuerait effectivement à faire baisser les niveaux de bruit en phase projet 2035 de 1 dB(A) environ. Toutefois, une telle limitation de vitesse ne serait pas en adéquation avec la nature de l'infrastructure et avec la vitesse pratiquée de part et d'autre sur des dizaines de kilomètres, et donc pas comprise par les usagers et donc pas respectée, pouvant conduire à des comportements dangereux et des différentiels de vitesses entre usagers. Ce type de point singulier est à l'expérience est en général à proscrire.

Rappelons que les protections phoniques prévues dans le cadre du projet permettent, pour une vitesse de 110 km/h, de ramener les niveaux sonores en dessous des seuils réglementaires.

La faible variation de bruit entre 110 et 90 km/h ne modifierait pas en outre les protections nécessaires, qui ont été dimensionnées avec une marge de précaution.

Par ailleurs, il est rappelé qu'une obligation de résultat s'impose au maître d'ouvrage et que des mesures de bruit seront réalisées après aménagement et que les mesures correctives éventuellement nécessaires seront apportées si jamais les objectifs réglementaires n'étaient pas respectés.

Compléter et **mettre à jour** les mesures acoustiques sur les villages au Nord et Sud

Réponse du maître d'ouvrage :

L'objet des campagnes de mesures acoustiques est d'établir un constat de référence de l'environnement préexistant dans la zone d'étude et, lors de l'analyse prévisionnelle, de caler au mieux le modèle numérique de calcul des niveaux sonores (par comparaison des niveaux sonores mesurés in situ avec ceux calculés par simulation numérique).

Suite aux observations formulées lors de la concertation publique à l'automne 2014, notamment sur la propagation particulière du bruit liée au site de la Rance, 9 points de mesure de bruit complémentaires ont été réalisés à l'automne 2015 pour affiner le calage du modèle numérique, notamment pour des points plus éloignés au sud de la RN176, pour tenir compte d'éventuels effets mal maîtrisés de propagation particulière du bruit à grande distance. La mise à jour des études acoustiques qui en découlait n'avait pas modifié les constats.

Rappelons l'avis de l'Autorité Environnementale, qui est garante des méthodes employées et qui est très attentive sur l'application de la réglementation en matière de bruit : « L'état initial sonore a été réalisé selon les règles de l'art »

Le hameau de la Boissanne étant éloigné de la RN176 et protégé par un passage de celle-ci en déblai (cf carte des niveaux sonores à l'horizon actuel p54 de la pièce F partie 4), il n'a pas été jugé utile de compléter les mesures dans ce secteur pour caler le modèle.

Pour rassurer les riverains, la réalisation de quelques mesures complémentaires au nord de la RN176, notamment au nord-ouest du pont, pourra être effectuée lors de l'actualisation de l'étude de bruit dans le cadre des études de Projet. Mais, au regard des niveaux sonores au niveau des maisons les plus exposées du hameau selon la modélisation (entre 50 et 55 dB(A)), il est totalement improbable que la situation puisse être réévaluée au point de remettre en cause le respect des niveaux réglementaires, le différentiel étant bien au-delà de toute marge d'erreur.

Le hameau de la Gourbanière est quant à lui situé le long de la section de la RN176 déjà aménagée à 2x2 voies, hors projet. La vitesse n'y évolue pas et le trafic très peu. Dans la pièce J1, le mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale, il est d'ailleurs précisé que le niveau de bruit augmente de 0,06 dB(A) sur cette section de la RN176. L'Autorité Environnementale avait souhaité en effet que soit bien vérifiées les évolutions de bruit au-delà du seul périmètre des travaux du projet.

Indépendamment des mesures de bruit et des simulations effectuées, il est rappelé qu'une obligation de résultat s'impose au maître d'ouvrage et que des mesures de bruit seront réalisées après aménagement et les mesures correctives éventuellement nécessaires apportées. Le maître d'ouvrage a tout intérêt à ne pas mésestimer les protections nécessaires, au risque de devoir faire des reprises coûteuses.

A noter que la modélisation numérique s'appuie sur des hypothèses de dispersion du bruit faites selon les vents moyens sur l'année (une rose des vents est acquise auprès de Météo France pour ce faire). En outre, un test de sensibilité – non nécessaire selon l'application des règles de l'art - avec des hypothèses météorologiques systématiquement défavorables a été réalisé qui a mis en évidence une augmentation des niveaux sonores calculés de l'ordre de 0.5 dB(A) en moyenne, notamment pour les habitations les plus éloignées, l'influence des conditions météorologiques sur la propagation sonore étant surtout vraie à plus de 100m de la source, mais cette augmentation ne conduisait pas à devoir modifier les caractéristiques des protections à prévoir (cf pièce F partie 1 p26) .

Etudes acoustiques trop anciennes.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'étude de bruit jointe en pièce F partie 4 présente les résultats de la modélisation de la situation acoustique au droit du projet à l'horizon 2035.

Ces résultats ne sont pas dépendants de la date de réalisation des mesures acoustiques dans la mesure où un recalage de ces mesures en fonction du trafic est effectué par le bureau d'études avant leur prise en compte : le trafic a été soigneusement mesuré le jour des mesures et est interpolé avec le niveau de trafic futur attendu en 2035. L'Autorité Environnementale, qui est très attentive aux méthodes employées en matière d'études acoustiques, n'a fait aucune remarque sur ce point lors de l'examen du dossier.

Prolonger les murs anti bruit (merlons) côté Nord et Sud vers la Chênaie et Plouër-sur-Rance

Réponse du maître d'ouvrage :

La réglementation en matière de protection contre les nuisances sonores à l'occasion de la réalisation d'un projet d'infrastructure routière est très claire et encadrée et est rappelée en pièce F Partie 3 p93 et son annexe pièce F Partie 4 du dossier.

Ainsi, pour tout dépassement des seuils réglementaires, la mise en place de mesures de réduction est retenue.

Il est toutefois rappelé qu'une obligation de résultat s'impose au maître d'ouvrage et que des mesures de bruit après aménagement seront réalisées et les mesures correctives éventuellement nécessaires apportées.

Lorsque le maître d'ouvrage n'a pas prévu de protection, c'est que les études de bruit montrent que les seuils réglementaires ne seront pas dépassés en 2035 avec réalisation du projet. C'est le cas au nord de la RN176, à l'exception de 3 habitations, et au sud côté Plouër-sur-Rance, à l'exception de 4 autres habitations. Toutes celles-ci seront protégées.

Le maître d'ouvrage n'envisage donc pas, par application stricte de la réglementation et dans un principe d'équité de traitement entre les riverains du projet et ceux concernés par les autres projets, de mettre en place des protections supplémentaires de type écran anti-bruit ou protection de façades.

Dans le cadre des études de Projet, certaines dispositions, comme la jonction de l'écran acoustique côté Ouest du pont avec le déblai adjacent, seront cependant examinées attentivement.

Dans le cas où les niveaux sonores seraient proches des seuils à respecter, la mise en place de merlons pourra être examinée sous réserve de pouvoir acquérir les terrains nécessaires à l'amiable (la réalisation du projet ne peut pas justifier l'expropriation supplémentaire de terrains pour réaliser des protections non obligatoires réglementairement), d'être compatible avec le parti d'aménagement paysager du projet et de ne pas engendrer de mouvements de terre importants. C'est le cas également pour la prolongation vers l'est souhaitée du merlon prévu au droit de Pontlivard.

Les demandes de mise en place de merlon le long de la section de la RN176 déjà aménagée à 2x2 voies, côté Plouër-sur-Rance, hors projet, notamment dans le secteur des îlots, ne font néanmoins pas sur le principe l'objet de réponse favorable du maître d'ouvrage. Seule l'existence d'excédents de matériaux importants qui apparaîtrait dans la suite des études, et la mise à disposition gracieuse des terrains nécessaires, pourraient justifier un examen de la faisabilité et de l'opportunité de telles protections, qui vont au-delà des obligations qui s'imposent au maître d'ouvrage.

Thème n° 2 : Déviation

Prévoir des feux tricolores pour permettre les sorties et entrées des riverains (habitations, cales)

Limitation de la vitesse à 30 km/h

Inquiétude importante des riverains sur l'insécurité des piétons, enfants, cyclistes.

Réponse du maître d'ouvrage :

Lors des fermetures de la RN176 (5 périodes de 5 à 7 semaines au stade actuel des études), le report du trafic sur la RD366 et les hameaux de Port St-Hubert et Port St-Jean est estimé à environ 10 000

véhicules /jour. Même si des mesures de restriction de la circulation et des actions de communication et d'incitation pour l'usager viseront à minimiser les reports de trafic à proximité immédiate du projet, les impacts sur la circulation dans les hameaux seront importants.

Rappelons qu'aucun poids lourd en transit ne sera autorisé à la circulation.

La définition des aménagements à réaliser et les mesures d'exploitation à mettre en œuvre pour en limiter les impacts seront étudiées au stade projet, en concertation avec les différents gestionnaires, en tenant compte des observations formulées lors de l'enquête.

En particulier, compte tenu de la largeur réduite de la RD366 dans la traversée des hameaux de Port St-Hubert et Port St-Jean, pour faciliter la circulation du trafic, des mesures de gestion du stationnement (interdiction sur certaines sections, report du stationnement des riverains sur des parkings provisoires à aménager) devront être prévues.

La mise en place de feux tricolores avec détection des véhicules en attente au droit de certaines rues (par exemple rue du Passeur à Port St-Hubert, accès de la cale à Port St-Jean) pourra être effectivement envisagée pour faciliter les sorties et entrées, rendant ainsi encore moins attractif l'emprunt de cette déviation par la RD366, comme cela est recherché. Il en est de même au droit de certains passages piétons.

Il est également effectivement souhaitable de limiter la vitesse à 30km/h dans la traversée des hameaux de Port St-Hubert et Port St-Jean. Cela facilitera les accès des riverains en dehors des périodes de pointe, et surtout la sécurité, notamment des piétons et cyclistes. Des dispositions seront également prises pour assurer la sécurité au droit de l'arrêt des transports scolaires qui pourront être temporairement déplacés, et pour améliorer si nécessaire les accotements de la voie.

La mise en place de dispositifs contraignants de type ralentisseur pourra également être envisagée.

Toute la signalisation et le marquage au sol pourront être adaptés pour faciliter la compréhension du site par les usagers le traversant.

Des radars, pédagogiques ou de contrôle-sanction automatisés, pourront être mis en place.

La panoplie d'outils à l'usage du maître d'ouvrage est donc large.

Rappelons également que le maître d'ouvrage continuera dans la suite des études (études de niveau PROJET puis mise en concurrence des entreprises en phase appels d'offres des marchés de travaux) à essayer de réduire au minimum les durées de coupure, donc de gêne pour les riverains.

Déviations PL, quels contrôles ?

Réponse du maître d'ouvrage :

La circulation des véhicules de plus de 3,5T sera bien sûr interdite sur la totalité de la déviation, à l'exception des véhicules assurant la desserte des hameaux de Port St-Hubert et Port St-Jean et des transports en commun (transports scolaires, lignes régulières), le ramassage des ordures etc.

L'information des usagers sera assurée au niveau des échangeurs en amont (La Chênaie, Plouër-sur-Rance) et dans le cadre des actions de communication prévues, qui cibleront notamment l'ensemble des professionnels du transport routier.

Le contrôle du respect de cette interdiction, ainsi que de la limitation de vitesse, sera assuré par les forces de l'ordre qui seront sensibilisées sur l'importance de garantir ce respect par les usagers (contrôles fréquents et ciblés), voire par des radars, pédagogiques ou non.

Insuffisance de largeur de la RD366

Déviations considérées dangereuses

Réponse du maître d'ouvrage :

Comme l'indique le Conseil Départemental 35 dans la délibération de la Commission permanente du 27 août 2018, « Dans l'agglomération de Port St-Jean, la largeur entre façades est de 7,20 m sur certaines sections ».

Cette largeur permet la circulation des véhicules légers (dont la vitesse sera de 30 km/h) et le croisement ponctuel de deux poids-lourds (qui seront néanmoins interdits sur cette section)

Comme indiqué ci-dessus, la définition des aménagements à réaliser et des mesures à mettre en œuvre pour assurer la sécurité des piétons au droit de la section rétrécie, sans trottoirs, seront étudiées au stade projet, en concertation avec les différents gestionnaires, et les solutions sont nombreuses pour atténuer les désagréments et permettre aux riverains de continuer à vivre en toute sécurité.

La vétusté du pont St Hubert autorise-elle un tel trafic ?

Réponse du maître d'ouvrage :

La RD366 est une route départementale qui, sur la section empruntée, ne fait l'objet d'aucune restriction de circulation, notamment en ce qui concerne le pont St-Hubert, qui supportait le trafic de la RN jusqu'en 1991. Le Conseil Départemental 35 dans la délibération de la Commission permanente du 27 août 2018, n'a d'ailleurs pas émis d'observation sur la capacité du pont St-Hubert à supporter le trafic prévu.

La capacité d'un ouvrage à supporter un trafic important est quelque chose qui s'apprécie avant tout au regard de la durée ; rappelons ici que les phases de déviation resteront d'ampleur relativement limitée.

Par ailleurs, le pont accueille déjà un trafic ponctuellement important – comme le rappellent certaines dépositions lors de l'enquête – lors des phases de congestion sur la RN176 ou lors de certaines coupures et déviations.

Les études de détail de niveau PROJET intégreront néanmoins bien un volet de vérification de la structure du pont.

Proposition de solutions alternatives en variante pour les bretelles provisoires.

Réponse du maître d'ouvrage :

Des riverains des hameaux de La Boissanne, de La Gourbannièrre se sont inquiétés de l'impact de la déviation provisoire du trafic par la VC de La Boissanne compte tenu de l'importance de ce trafic (difficultés de circulation pour les riverains empruntant habituellement la VC de La Boissanne pour accéder à leur habitation, congestion prévisible au droit du carrefour de cette VC avec la RD366, nuisance sonores importantes notamment pour le riverain situé au droit de ce carrefour, accroissement de la pollution). Pour répondre à leur demande, la DREAL a examiné plus en détail les variantes suggérées

par les riverains. Deux nouvelles variantes ont été réalisées et comparées avec la solution initialement proposée.

La solution étudiée et présentée dans le dossier DUP (ici nommée variante 0) prévoyait une entrée sur la RN176 au Nord- Est de la Gourbannière via une nouvelle bretelle avec un accès sur la VC de La Boissanne via un carrefour « en T ». La sortie de la RN176, se faisait également via une nouvelle bretelle, longeant l'espace boisé au Nord Est du hameau et se raccordant à la VC de Boissanne via un autre carrefour « en T ».

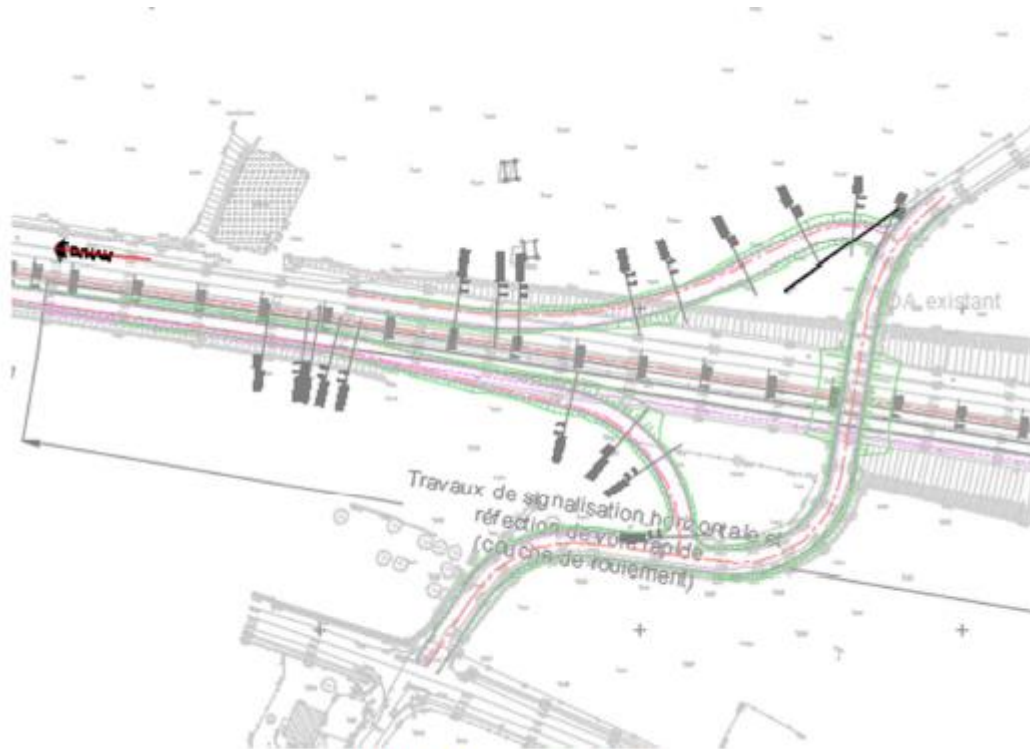


Figure 1 : Tracé variante 0

La variante 1 proposée par des riverains consiste à créer une bretelle de sortie le long de l'impasse de la Gourbannière et à se raccorder sur la rue de la Rance par le biais d'un mini-giratoire (de rayon 12 m). La bretelle d'entrée sur la RN 176 est identique à celle proposée dans la solution soumise à l'enquête publique.



Figure 2 : Tracé variante 1

Dans la variante 2 proposée par les riverains, la sortie de la RN176 est identique à celle de la variante 1 ; l'entrée sur la RN176 est, elle, gérée via le même giratoire et l'impasses de la Gourbannièrre mise à 2 voies, et se raccorde à niveau à la RN176.



Figure 3 : Tracé variante 2

Ces différentes variantes ne se différencient pas par leurs impacts fonciers, agricoles ou sur les milieux naturels.

D'un point de vue de la sécurité des usagers :

- la variante 1 et plus encore la variante 2 présentent l'avantage de faire déboucher les usagers sur un giratoire (pour un sens pour la variante 1, dans les deux sens pour la variante 2), ce qui limite tout risque

de prise à contre-sens des bretelles, risque un peu plus élevé dans la configuration de la variante 0 soumise à l'enquête par le maître d'ouvrage

- a contrario, elles impliquent, pour la variante 2 encore plus que la variante 1, une transition plus brutale de la voie express vers un milieu urbain (giratoire), ce qui nécessiterait un bon accompagnement en matière de signalisation à l'utilisateur.

- la variante 1 nécessiterait de traiter l'accès de 2 riverains à leur habitation

D'un point de vue de la fluidité du trafic :

- dans la variante 0 soumise à l'enquête par le maître d'ouvrage, le flux venant de la RN176 rencontre un premier cédez-le passage (carrefour en T) en arrivant sur la VC de la Boissanne puis un carrefour en croix avec la RD366 avec un tourne-à-gauche ; le flux de la déviation n'étant pas prioritaire à ces carrefours, il pourra y avoir des temps d'attente pour les usagers de la déviation, surtout au droit du carrefour avec la RD366. Si les usagers locaux restent prioritaires sur la sortie de la bretelle, ils pourront effectivement être impactés par des remontées de file au droit du carrefour avec la RD366..

Le flux allant vers la RN176 arrive depuis la RD366 sur un carrefour en croix où il peut tourner facilement à droite vers la VC de la Boissanne puis rencontre un tourne-à-gauche pour rentrer sur la bretelle ; il peut y avoir des temps d'attente pour les usagers de la déviation à cet endroit mais a contrario, les usagers de la déviation ne devraient pas perturber les usagers locaux qui restent prioritaires à ce carrefour

- dans la variante 1, la fluidité pour les usagers de la déviation est parfaite en venant de la RN176, identique à celle de la variante 0 pour ceux allant vers la RN176. Les usagers venant du centre de Plouër-sur-Rance sur la RD366 seront néanmoins gênés pour l'entrée sur le giratoire par le flux prioritaire venant de la RN176

- dans la variante 2, la fluidité pour les usagers de la déviation est parfaite dans les deux sens, le problème reste le même que dans la variante 1 pour les usagers venant du centre de Plouër-sur-Rance

Du point de vue de l'impact sur les riverains, la variante 1 et plus encore la variante 2 sont plus impactantes pour la tranquillité des riverains du hameau de la Gourbannièrre, notamment pour les 2 habitations le long de l'impasse de la Gourbannièrre, qui est totalement évité par la solution 0 du maître d'ouvrage (mais avec 1 habitation concernée en bordure de la VC de la Boissanne).

En termes de coût, les variantes sont comprises entre 400 et 650 k€, la variante 1 ayant tendance à être un peu plus chère. Au regard du coût du projet, ce n'est donc pas un critère qui semble déterminant.

Les différentes solutions ont des avantages/inconvénients différenciés. La solution proposée à l'enquête publique est la plus neutre en termes de nuisances pour le hameau de La Gourbannièrre, mais la fluidité de circulation sera moindre, mais ce sont avant tout les usagers de la déviation qui seront pénalisés (ce qui n'est pas forcément une mauvaise chose) ; La gêne des usagers locaux (notamment les habitants de la Boissanne empruntant la VC) est liée à la fluidité du carrefour avec la RD366. Les variantes 1 et 2 proposées par les riverains ont l'avantage d'assurer une fluidité meilleure des usagers de la déviation, au bénéfice de certains usagers locaux (VC de la Boissanne) mais au détriment d'autres (usagers venant de Plouër-sur-Rance), et en créant des nuisances en phase chantier pour des riverains de La Gourbannièrre.

La solution 0 du maître d'ouvrage pourrait en outre être améliorée en implantant également un mini-giratoire au carrefour entre la VC de la Boissanne et la RD366, améliorant la fluidité générale.

La proposition du maître d'ouvrage est donc la suivante : le choix de conception de la déviation provisoire n'atteignant pas à l'économie générale du projet et de ses impacts (coûts proches et marginaux à l'échelle du projet, nuisances limitées en intensité, en étendue et dans le temps etc), il peut

encore être arrêté dans la suite des études et fait partie du type de réglage fin qui peut encore se définir après DUP. Le maître d'ouvrage propose donc de poursuivre l'étude et la concertation autour des différentes variantes au stade des études de PROJET, en l'incluant dans la réflexion globale de maîtrise des trafics à dévier pendant les phases de coupure de la RN176, en cherchant à les optimiser (giratoire, feux...). Pour préserver toute possibilité, il inclura dans la bande DUP du projet, matérialisée sur le plan qui sera annexé à l'arrêté DUP, l'enveloppe des différentes solutions proposées par les riverains lors de l'enquête publique.

Quelles sont les incidences possibles de la déviation sur Châteauneuf.

Insécurité au droit de la Mairie et école Ville Es Nonais.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le trafic dévié ne passera pas de manière notable par La Ville-es-Nonais ou Châteauneuf d'Ille et Vilaine.

Selon les études de trafic menées (cf pièce F partie 1 p25 et pièce F partie 4 - Annexe 6 : Etude de trafic p 85), il se reportera à 40 % sur le barrage sur la Rance et à 40 % sur la déviation mise en place, entre l'échangeur provisoire de la Boissanne jusqu'à celui de la Ville-es-Nonais à la sortie de Port St-Jean, en prenant en compte l'effet des restrictions de circulation prévues (cf pièce F partie 1 p51). 20 % d'utilisateurs se diffuseront sur le reste du réseau du territoire en particulier sur la RD795 en sortie de Dinan pour regagner ensuite la RD137. Seuls des reports isolés d'utilisateurs pourront donc concerner La Ville-es-Nonais ou Châteauneuf d'Ille et Vilaine.

Thème n° 3 : Projet

Prévoir grillage jusqu'à l'échangeur (animaux)

Réponse du maître d'ouvrage :

Il est bien prévu de mettre en place un grillage de part et d'autre de la RN176 jusqu'aux culées du pont Chateaubriand, maintenant ainsi le passage sur les rives de la Rance. Ce grillage réduira les risques de collision avec les mammifères (cf pièce F partie 3 p44).

Remblais sur quels terrains ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Comme indiqué p27 de la pièce F partie 1, le doublement s'effectue au Sud de la voie existante sur les emprises foncières qui ont déjà été acquises et terrassées en 1991. Les quelques emprises foncières nouvelles pour le projet proprement dit concernent le système d'assainissement (bassins de recueil et de traitement des eaux) ou les mesures d'insertion (merlon phonique, compensations environnementales...).

En outre des dépôts de matériaux excédentaires sont prévus (cf pièce F partie 1 p49) avec remise en culture des terrains concernés.

Emplacement des haies à préciser.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les principes des aménagements paysagers sont présentés en pièce F partie 3 p63 à 83, avec les principes d'implantation des différentes haies.

Prolongation des merlons vers EST et vers Plouër (y compris côté Nord)

Réponse du maître d'ouvrage : cf réponse apportée dans le Thème n°1 ci-dessus.

Incidence de la DUP sur les terrains privés, dates enquête parcellaire ?

Réponse du maître d'ouvrage :

L'Etat ne possède pas la maîtrise foncière de tous les terrains nécessaires au projet.

Les acquisitions à l'amiable seront favorisées. Elles seront conduites sur la base d'estimations produites par France Domaine, service de l'État, à partir de références de prix récentes sur le marché, et permettent une certaine négociation.

Néanmoins, si aucun accord amiable n'est possible, la déclaration d'utilité publique du projet permettra de mettre en œuvre la procédure d'expropriation sur les terrains situés dans la bande DUP.

Pour ce faire, il sera conduit, sous la responsabilité d'un commissaire enquêteur, une enquête parcellaire qui permet de porter à connaissance de l'ensemble des propriétaires et ayants droits les besoins exacts d'emprises de l'État. Après examen contradictoire, les Préfets de département pourront prendre des arrêtés de cessibilité pouvant ensuite conduire à la prise d'une ordonnance d'expropriation. En cas de poursuite d'un désaccord, c'est le juge de l'expropriation qui, après déplacement sur les lieux, décidera de fixer les indemnités d'expropriation.

Cette phase d'enquête parcellaire, suivie des négociations, sera menée après la finalisation des études de détail dites de Projet qui permettront de définir les emprises exactes au m² près.

Projet trop coûteux, quel financement ?

Réponse du maître d'ouvrage :

La pièce H « Evaluation socio-économique » évalue la rentabilité socio-économique du projet. En l'état, en application des méthodes en vigueur au niveau national pour évaluer l'intérêt de ce type de projet, il est, dans toutes les hypothèses qui peuvent être faites, jugé comme « rentable » pour la collectivité, c'est à dire que la valeur des gains qu'il procure est supérieure à la valeur des dépenses qu'il occasionne.

Le projet est aujourd'hui évalué à 37,7 M€. Les travaux à réaliser dans le secteur incluent également la fin de la restructuration de l'échangeur de La Chênaie, déjà déclarée d'utilité publique et dont seule une première partie des travaux a été réalisée entre 2010 et 2013. En incluant ces travaux, les investissements à réaliser sont de l'ordre de 50 M€.

C'est l'ordre de grandeur standard des projets d'investissement routiers dont le financement est inscrit à chaque contractualisation de type Contrat de Plan Etat-Région (CPER). Par exemple, le CPER 2015-2020 retient la réalisation de 3 projets routiers de 50 M€ ou plus. Il s'agit donc d'un projet dont les conditions de financement seront typiquement négociées lors de l'élaboration d'un prochain Contrat de Plan, l'État recherchant le cofinancement des collectivités locales. Ce projet est en outre phasable en plusieurs étapes de réalisation successives si nécessaire.

Projet à l'encontre des initiatives écologiques.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le dossier, après avoir évalué l'état initial du site, présente l'ensemble des impacts et mesures prises pour y remédier.

On peut se référer à la synthèse de l'avis de l'autorité environnementale, organisme indépendant chargé d'évaluer la qualité de l'approche du traitement des problématiques environnementales par les maîtres d'ouvrage :

« L'étude d'impact est complète, claire et bien documentée. Elle s'est appuyée sur des études préalables réalisées très en amont (dès 1999) conduisant à une démarche « éviter, réduire, compenser » manifestement bien maîtrisée par le pétitionnaire. Compte tenu du fait que l'espace nécessaire à l'élargissement avait déjà été réservé et les ouvrages presque tous dimensionnés pour accueillir une plateforme à 2x2 voies, les impacts sur le milieu naturel restent modestes, malgré la sensibilité environnementale présente. La mise en place d'un traitement des eaux de ruissellement constitue un impact positif du projet ».

Le projet tâche d'éviter (par le choix d'un élargissement de l'ouvrage existant) les principaux impacts, de réduire voire éviter les impacts en phase chantier par les choix faits (localisation des bases et pistes de chantier hors des zones sensibles, dispositifs sur le pont pendant les travaux), améliore certains aspects (transparence écologique au niveau du ruisseau du Pontlivard, clôture de la voie, traitement des eaux de ruissellement aujourd'hui non traitées...), et compense par des plantations, mares etc les impacts résiduels sur les habitats.

Projet inutile.

Réponse du maître d'ouvrage : cf réponse ci-dessus apportée à la remarque sur le projet trop coûteux.

Au-delà de la seule question de la rentabilité monétaire, le dossier présente l'ensemble des éléments concourant à la réalisation du projet : traitement des problématiques de congestion qui vont s'aggravant et continueront de le faire, amélioration de la sécurité...

Proposition alternative : Elargir le pont sur 3 voies seulement ?

Réponse du maître d'ouvrage :

L'élargissement de l'ouvrage à 3 voies (de 11,72 m à 14,92 m) avait été étudié dans le cadre des études préliminaires de l'ouvrage, avant la concertation publique de 2014. On aurait pu en effet imaginer, comme sur le pont de Saint-Nazaire en Loire Atlantique, mettre en place une voie centrale réversible dans un sens de circulation ou dans l'autre, pour accompagner les pointes de circulation qui sont en général orientées dans un seul sens. Outre que cet aménagement est moins sûr (pas de glissière pour séparer les flux), il est apparu que la structure actuelle de l'ouvrage ne supportait pas les contraintes supplémentaires liées à cet élargissement selon les référentiels actuels de conception, même en renforçant l'ouvrage actuel : il fallait en effet dans tous les cas mettre en place de nouveaux chevêtres sur les appuis et des caissons métalliques qui supportent la charge nouvelle de l'élargissement de l'ouvrage, comme sur la solution présentée à l'enquête publique DUP, donc au final pratiquement pour le même coût mais avec moins d'avantages. Cette solution a donc été écartée.

Quelle incidence de Db entre 90 km/h et 110 km/h ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le passage de 110 km/h à 90 km/h ferait baisser les niveaux de bruit en phase projet 2035 de 1 dB(A) environ (cf pour plus de détail la réponse apportée au Thème n°1 ci-dessus).

Thème n° 4 : Assainissement EP / EU

L'ouvrage hydraulique de Pontlivard (D1000) traverse le village en D300. Inquiétude des riverains

Réponse du maître d'ouvrage :

Comme indiqué en pièce F partie 3 p23, avec la modification de l'ouvrage actuel sous la RN176, qui est aujourd'hui presque bouché, le hameau de Pontlivard risquerait de recevoir encore plus de débit d'eau qu'actuellement, ce qui augmenterait les problèmes de débordement et d'inondation, aussi bien en termes de récurrences qu'en terme de débit débordé. Le ruisseau est en effet busé sous le hameau à l'aide d'une canalisation Ø500, qui a une capacité inférieure aux débits de crues du ruisseau.

Pour éviter ces débordements dans Pontlivard, il est prévu dans le projet que l'ouvrage hydraulique (dalot) de 2x2 m sous la RN176 soit complété par un ouvrage de régulation, à travers le ruisseau, de type voile béton avec un orifice de fuite, qui régulera le débit à 1 m³/s, avec possibilité de rétention (expansion des crues) des eaux en amont de l'ouvrage. Le débit de 1 m³/s est normalement compatible avec la canalisation Ø500 située sous le hameau, l'aménagement devrait donc largement contribuer à résoudre les problématiques d'inondation.

Inondation fréquente du village des Îlots à prendre en compte.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le village des Îlots est situé à Plouër-sur-Rance, le long de la section de la RN176 déjà aménagée à 2x2 voies, hors projet. Le sujet est donc sans lien avec le projet objet de l'enquête publique.

Prévoir réseau en attente pour assainissement EU de Pontlivard

Réponse du maître d'ouvrage :

La demande de prise en compte dans le cadre des travaux du passage d'une conduite d'assainissement sous la RN176 au droit de Pontlivard a effectivement été formulée par M le maire de La Ville-es-Nonais lors du comité de suivi du 07/09/2018.

Ce franchissement sera intégré dans les études de détail dites de Projet et ne pose aucune difficulté.

Un bassin tampon serait utile au droit du Clos de la Rompe, un riverain estime que l'ouvrage serait à déplacer vers le point bas avec un écoulement plus naturel.

Réponse du maître d'ouvrage :

Au droit du Clos de la Rompe, il est prévu de réaliser un fossé de diffusion en sortie de buse, afin de rediffuser l'écoulement, casser l'énergie et éviter l'érosion des terrains en aval (cf pièce F partie 3 p25). La position de l'ouvrage pourra encore être ajustée très précisément dans le cadre des études de détail dites de Projet.

Thème n° 5 : Divers

Un riverain du village des Ilots propose une mise à disposition de terrains pour merlon

Réponse du maître d'ouvrage : cf Thème n°1 ci-dessus. Le maître d'ouvrage reste ouvert à toute éventualité, sous réserve de mise à disposition amiable, que la protection présente un sens en termes de protection phonique (habitations à protéger proche des seuils), qu'elle s'insère dans le projet paysager, et qu'elle reste dans l'environnement immédiat de la section étudiée.

Quelles sont les incidences sur les terrains situés dans l'emprise de la DUP ?

Réponse du maître d'ouvrage : cf réponse détaillée apportée au Thème n°3 ci-dessus

Constat d'huissier avant travaux sur les habitations de la RD366 et sur voirie

Réponse du maître d'ouvrage :

L'état de la voirie de la RD366 empruntée par la déviation et de ses équipements fera effectivement l'objet d'un constat entre le gestionnaire de la voie et le maître d'œuvre.

Celui des quelques habitations en bordure immédiate de la déviation et susceptibles de dégradations fera l'objet d'un constat par un huissier ou par un expert nommé par le Tribunal de Grande Instance.

Réaliser la liaison piétonne entre Châteauneuf et Ville Es Nonais

Réponse du maître d'ouvrage :

Cf réponse apportée au Thème 2 sur la diffusion des trafics en phase de chantier. La déviation du trafic lors des périodes de fermeture de la RN176 emprunte la RD366 à partir de l'échangeur provisoire de la Boissanne jusqu'à celui de La Ville-es-Nonais à la sortie de Port St-Jean. Le maître d'ouvrage réalisera les aménagements nécessaires pour améliorer la sécurité des piétons sur la section empruntée par la déviation, comme indiqué ci-dessus (cf Thème 2).

Le trafic dévié n'a néanmoins pas vocation à passer par La Ville-es-Nonais, seuls des reports de trafic isolés pourront survenir. L'aménagement d'un chemin piétonnier en bordure de la RD366, sur toute sa longueur entre l'échangeur de La Ville-es-Nonais - La Ville-es-Nonais et Châteauneuf d'Ille et Vilaine, dont l'emplacement est prévu au PLU, est donc une demande dont l'opportunité est peut-être réelle au regard des usages actuels, mais qui ne relève pas du présent projet qui n'aggrave aucune situation, mais du ressort du Conseil Départemental et des communes.

Pourquoi n'a ton pas prévu un tunnel ?

Réponse du maître d'ouvrage :

La réalisation d'un tunnel représenterait un coût totalement démesuré et sans rapport avec le coût actuel du projet, en faisant un projet non rentable, insoutenable pour les finances publiques donc in finançable, et qui ne se justifie pas au regard de la maîtrise des impacts du présent projet, qui s'appuie sur les infrastructures existantes.

Manque de concertation, de communication sur le projet.

Attendre les prochaines élections municipales.

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet a fait l'objet en 2014 d'une concertation publique préalable au choix de variante d'aménagement et désormais d'une enquête publique. Le maître d'ouvrage a organisé deux réunions publiques et diffusé une lettre d'information. Une adresse mél dédiée a été mise en place et est ponctuellement utilisée par les riverains. De nombreuses sollicitations individuelles sont adressées

directement au maître d'ouvrage par mél ou téléphone et traitées. Les études sont également menées dans le cadre d'un comité de suivi associant l'ensemble des élus, associations etc concernés, et réuni à 6 reprises. Plusieurs consultations formelles des collectivités ont également jalonné la procédure d'étude du projet. Les durées d'études et de procédures d'un tel projet, particulièrement longues ici au regard de sa complexité technique, font néanmoins paraître bien ponctuels et espacés dans le temps ces temps d'échange, le maître d'ouvrage en a bien conscience.

Que deviendra le GR34 en phase travaux ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Aucun travaux au sol n'étant prévus au-delà de la pile P1, le GR34 pourra être maintenu. Les dispositions à mettre en œuvre pour permettre le passage sous l'ouvrage en travaux seront à définir lors des études d'exécution avec l'entreprise qui aura été retenue pour réaliser les travaux.

Disparition du mémoire Plouër-sur-Rance initiative ? (Pièce C24)

Réponse du maître d'ouvrage :

Le mémoire de Plouër-sur-Rance initiative est bien présent dans les dépositions de l'enquête.

Une aire de co-voiturage peut-elle être envisagée ?

Réponse du maître d'ouvrage :

L'aménagement d'une aire de co-voiturage, avec quelques places de parking, au droit du giratoire nord de l'échangeur de La Ville-es-Nonais, peut effectivement être envisagée. Elle ne relève pas directement des objectifs du projet, et des impacts auxquels il doit remédier, donc pas forcément directement de son financement, mais le maître d'ouvrage est disposé au moins à identifier voire maîtriser le foncier nécessaire et à réaliser un aménagement compatible avec une future aire de covoiturage.

Thème n° 6 : Modification PLU Ville Es Nonais

Prévoir un plan d'urbanisation de la Ville Es Nonais

Réponse du maître d'ouvrage : dans le cadre du présent projet, la seule responsabilité du maître d'ouvrage est de s'assurer de la mise en compatibilité du PLU avec l'aménagement projeté. Le reste relève des prérogatives des élus locaux.

Thème n° 7 : Assainissement eaux usées

Prévoir une canalisation en attente pour l'assainissement eaux usées du village

Réponse du maître d'ouvrage : cf réponse détaillée apportée au Thème n°4 ci-dessus

Quelles sont les mesures contre les nuisibles au droit des bassins ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Les bassins de recueil des eaux sont étanches et sont conçus pour stocker les eaux issues de la plateforme routière en cas de pollution accidentelle. Hormis le cas d'une pollution accidentelle, les eaux recueillies n'engendreront pas plus d'odeurs qu'un étang. Ils sont par ailleurs clôturés, avec un grillage renforcé pour la petite faune.

Thème n° 8 : Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et intérêt général.

Projet considéré trop coûteux au regard de l'intérêt général

Projet à contrecourant des initiatives publiques

Quel impact du périmètre de la DUP sur l'emprise des propriétés ?

Réponse du maître d'ouvrage : cf réponses apportées au Thème n°3 ci-dessus

Thème n° 9 : Coût de l'opération

Financement non précisé

Projet trop coûteux

Réponse du maître d'ouvrage : cf réponses apportées au Thème n°3 ci-dessus

Thème n° 10 : Environnement

Quelle perception sur la Rance après travaux ?

Réponse du maître d'ouvrage : dans le cadre de la mise en œuvre du projet, il a été recherché le maintien au maximum des vues sur la Rance comme aujourd'hui. Ces éléments sont notamment présentés dans la pièce G « Demande d'autorisation de travaux en site classé », transmise pour avis aux Commissions Départementales de la Nature des Paysages et des Sites.

L'écran réalisé en rive sud du pont sera transparent, pour permettre le maintien des perceptions. De même, une ouverture, entre les deux écrans situés en rives Est et Ouest de la Rance, est maintenue. Enfin la vue au Nord reste dégagée comme actuellement.

Plantations à compléter, emplacement des haies à préciser.

Réponse du maître d'ouvrage : cf réponse apportée au Thème n°3 ci-dessus

Défiguration du site.

Réponse MOA :

En ce qui concerne l'impact sur le site, le maître d'ouvrage a soumis le dossier à l'avis des Commissions Départementales de la Nature, des Paysages et des Sites des Côtes d'Armor et d'Ille-et-Vilaine, ainsi qu'au Ministre de la Transition Ecologique et Solidaire, qui ont donné un avis favorable, avec parfois quelques prescriptions, soit déjà incluses dans le dossier, ou que le maître d'ouvrage s'est ensuite engagé à réaliser. L'Autorité Environnementale n'a par ailleurs émis aucune remarque sur ce sujet. D'une manière générale, l'intégration de l'ouvrage a été au coeur des études, tant au stade du choix de variante (évitant un nouvel ouvrage plus impactant dans le paysage) que dans l'étude de la solution

retenue (amincissement maximal des chevêtres pour maintenir la légèreté du tablier, choix des couleurs et matériaux, mesures d'insertion paysagère, contraintes fortes sur les phases chantiers...).

Projet anti environnemental.

Réponse MOA : cf réponses apportées au Thème n°3 ci-dessus sur les impacts environnementaux.

Questions du commissaire enquêteur

Quel est le plan de financement envisagé ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet est aujourd'hui évalué à 37,7 M€. Les travaux à réaliser dans le secteur incluent également la fin de la restructuration de l'échangeur de La Chênaie, déjà déclarée d'utilité publique et dont seule une première partie des travaux a été réalisée entre 2010 et 2013. En incluant ces travaux, les investissements à réaliser sont de l'ordre de 50 M€.

C'est l'ordre de grandeur standard des projets d'investissement routiers dont le financement est inscrit à chaque contractualisation de type Contrat de Plan Etat-Région (CPER). Par exemple, le CPER 2015-2020 retient la réalisation de 3 projets routiers de 50 M€ ou plus. Il s'agit donc d'un projet dont les conditions de financement seront typiquement négociées lors de l'élaboration d'un prochain Contrat de Plan, l'État recherchant le cofinancement des collectivités locales. Ce projet est en outre phasable en plusieurs étapes de réalisation successives si nécessaire.

La Préfète de Région Bretagne a sollicité au printemps 2019 l'ensemble des collectivités concernées quant au financement de la poursuite du projet, d'abord pour les études de niveau PROJET (inscrites au CPER 2015-2020 pour un montant de 1,25 M€ dont 80 % sera pris en charge par l'État) que pour leurs premières intentions de financement pour les travaux.

La mise à jour des mesures acoustiques est-elle envisagée ? si oui sur quelle emprise ?

Réponse du maître d'ouvrage : cf réponse apportée au Thème 1 ci-dessus qui rappelle que les études ont été menées selon les règles de l'art (dixit l'Autorité Environnementale). Le maître d'ouvrage réalisera quoi qu'il en soit une mise à jour de l'étude acoustique au stade des études de Projet. Il est disposé à réaliser dans ce cadre des mesures complémentaires, côté Nord notamment (La Boissanne etc), pour conforter les résultats des études. Vu les niveaux sonores modélisés sur ces hameaux plus lointains, le maître d'ouvrage insiste néanmoins sur le fait qu'il est totalement improbable que la mise à jour des études puisse démentir les études actuelles, le différentiel de niveau de bruit avec les seuils réglementaires étant trop important et bien au-delà de toute marge d'erreur. Le maître d'ouvrage rappelle aussi qu'il a dans tous les cas une obligation de résultats, qui sera vérifiée par des mesures après mise en service du projet, et qu'il n'a pas intérêt à sous-estimer les protections nécessaires au regard des reprises coûteuses que cela engendrerait.

Les caractéristiques de la RD366 **sont peu compatibles** ou dangereuses avec la déviation envisagée, quels sont les dispositions prévues ?

Réponse du maître d'ouvrage : cf réponse apportée au Thème n°2 ci-dessus. Une large panoplie d'actions peut être mobilisée pour rendre la circulation sur la déviation la moins inconfortable possible

pour les riverains. Il sera encore recherché la diminution de la durée des déviations dans la suite des études et lors de la passation des marchés de travaux. Il est rappelé que les poids-lourds en transit seront interdits.

Des solutions alternatives sont proposées pour les bretelles provisoires, quel est l'avis du Maître d'Ouvrage ?

Réponse du maître d'ouvrage : cf réponse apportée au Thème n°2 ci-dessus.

Les différentes solutions ayant des avantages/inconvénients différenciés et le choix de conception de la déviation provisoire n'atteignant pas à l'économie générale du projet et de ses impacts (coûts proches et marginaux à l'échelle du projet, nuisances limitées en intensité, en étendue et dans le temps etc), le maître d'ouvrage propose de poursuivre l'étude et la concertation autour des différentes variantes au stade des études de PROJET, en l'incluant dans la réflexion globale de maîtrise des trafics à dévier pendant les phases de coupure de la RN176, en cherchant à les optimiser (giratoire, feux...). Pour préserver toute possibilité, il inclura dans la bande DUP du projet, matérialisée sur le plan qui sera annexé à l'arrêté DUP, l'enveloppe des différentes solutions proposées par les riverains lors de l'enquête publique.

La mesure compensatoire prévue pour la suppression de la ZH peut-elle être déplacée vers la ZH dégradée côté Pontlivard ? (Avis de la CLE).

Réponse du maître d'ouvrage :

Dans son avis, la CLE indiquait que « la visite de terrain a mis en évidence une zone humide remblayée à proximité du site. En lieu et place de la compensation proposée, le retrait de ces remblais serait une mesure compensatoire plus pertinente. »

Dans sa réponse du 8 août 2018 à la DDTM35, le maître d'ouvrage a indiqué que, après avoir pris contact avec Mme Typhaine Monnier, qui avait participé à la CLE, il s'avérait que le remblai mentionné était un remblai « sauvage » qui venait d'être réalisé (ce que confirmait la végétation, peu développée).

L'élimination de celui-ci lors des travaux permettrait de récupérer le niveau de la zone humide et ses fonctionnalités. Cependant la date des travaux n'étant pas connue, il semblait plus opportun de se rapprocher de la DDTM et de l'AFB pour qu'elles engagent la procédure vis-à-vis du « pollueur ».

Les sondages pédologiques complémentaires réalisés le 24/07/2018 au droit de la zone envisagée pour la mesure de compensation permettent de confirmer que la surface remaniée par l'agriculture ne permet pas d'assurer une fonctionnalité de la zone humide, la zone envisagée permettra donc bien de restaurer une zone humide selon les principes envisagés dans le dossier.

Le maître d'ouvrage a donc proposé de conserver le principe de compensation initial en éloignant légèrement la zone de compensation du ruisseau, là où les sondages n'ont pas révélé de traits d'hydromorphie.

La proposition de la CLE semblait donc inadaptée et caduque par comparaison avec la proposition faite par le maître d'ouvrage, dont la pertinence a été entérinée par le service instructeur.

Le Pont St Hubert donne -t-il toutes les garanties techniques pour supporter un tel trafic ?

Réponse du maître d'ouvrage : cf réponse détaillée apportée au Thème n°2 ci-dessus

Peut-on mesurer l'incidence sonore de l'augmentation de la vitesse ? (110 au lieu de 90)

Réponse du maître d'ouvrage : cf réponse détaillée apportée au Thème n°1 ci-dessus

Le process du mode travaux permettra -il le maintien d'1 à 2 voies de circulation afin de limiter l'utilisation de la déviation ?

Réponse du maître d'ouvrage : les principes constructifs et le phasage des travaux ont fait l'objet de longues études approfondies. Il est ainsi rappelé que, sur l'ensemble de la durée du chantier, nombre de tâches sont réalisées sans impact sur la circulation. Les phases de travaux les plus impactantes ne semblent pas pouvoir être réalisées de manière morcelée (par demi-partie d'ouvrage) car soit elles impactent l'ensemble du tablier – les phases de démolition de pilettes ou de pose de nouveaux chevêtres – soit elles nécessitent de disposer des chaussées non circulées comme espace de travail (par exemple quand l'élargissement proprement dit est réalisé côté Nord puis côté Sud). Dans tous les cas, l'enjeu est de protéger les ouvriers en charge du chantier.

Le maître d'ouvrage, dans la conduite des études de détail de niveau PROJET, puis dans la phase de consultation des entreprises de travaux voire dans la période de préparation de ceux-ci avec l'entreprise retenue, fixera néanmoins comme objectif principal la poursuite de la recherche d'optimisations : raccourcissement des durées de déviation etc.

La réalisation d'un revêtement anti bruit a-t-il été prévu ? quel impact financier ?

Réponse du maître d'ouvrage : cf réponse détaillée apportée au Thème n°1 ci-dessus

Le surcoût lié à la mise en œuvre d'un revêtement anti-bruit sur le pont et ses abords (800m) est estimé à 50 k€.

Le cheminement piétons et cycliste entre la Ville Es Nonais et Châteauneuf peut-il être envisagé avant la mise en œuvre des travaux ?

Réponse du maître d'ouvrage : cf réponse détaillée apportée au Thème n°5 ci-dessus. La demande faite est sans rapport avec le projet et ses éventuels impacts.

L'ouvrage hydraulique de Pontlivard en D 1000 se poursuit dans la traversée du village de Pontlivard en D 300, peut-on mesurer les risques ?

Réponse du maître d'ouvrage : cf réponse détaillée apportée au Thème n°4 ci-dessus. Le rétablissement du ruisseau de Pontlivard restitue une bonne circulation écologique et hydraulique et s'accompagne d'ouvrages de régulation et rétention en cas de flux d'eau importants, pour éviter les débordements dans le hameau de Pontlivard.

Peut-on prévoir une gestion intelligente des feux du carrefour de Plouër-sur-Rance sur Rance

Réponse du maître d'ouvrage : cf réponse apportée au Thème 2 ci-dessus.

La mise en place de feux tricolores avec détection des véhicules en attente au droit de certaines rues (par exemple rue du Passeur à Port St-Hubert, accès de la cale à Port St-Jean) pourra être effectivement envisagée pour faciliter les sorties et entrées, rendant ainsi encore moins attractif l'emprunt de cette déviation par la RD366, comme cela est recherché. Il en est de même au droit de certains passages piétons.

En revanche, l'amélioration du fonctionnement du carrefour à feux existant dans l'agglomération de Plouër-sur-Rance en amont de la déviation prévue, de façon à améliorer la fluidité sur la RD366, contribuerait à inciter les usagers de la RN176 à sortir dès l'échangeur de Plouër-sur-Rance lors de fermetures de celle-ci et traverser toute l'agglomération.

Etudier la possibilité de réaliser une aire de co-voiturage (demande des élus de la Ville Es Nonais

Réponse du maître d'ouvrage : cf réponse apportée au Thème n°5 ci-dessus

Il est noté qu'a priori la demande de places de parking est formulée par Mme Pinedo, mais pas par les élus de La Ville Es Nonais.

L'aménagement d'une aire de co-voiturage, avec quelques places de parking, au droit du giratoire nord de l'échangeur de la Ville-es-Nonais, peut effectivement être envisagée. Elle ne relève pas directement des objectifs du projet, et des impacts auxquels il doit remédier, donc pas forcément directement de son financement, mais le maître d'ouvrage est disposé au moins à identifier voire maîtriser le foncier nécessaire et à réaliser un aménagement compatible avec une future aire de covoiturage.

7 Clôture de l'enquête (partie I)

En conclusion du présent rapport, le Commissaire Enquêteur estime que les conditions de déroulement de cette enquête permettaient une bonne information du public.

L'analyse, les conclusions et l'avis motivé du Commissaire Enquêteur sur le projet sont formulés dans trois documents séparés joints à ce rapport.

Titre II	Conclusion et avis Déclaration d'Utilité Publique (DUP)
Titre III	Conclusion et avis Mise En Compatibilité Des Documents d'Urbanisme de La Ville Es Nonais
Titre IV	Conclusion et avis Loi sur l'eau
Titre V	Conclusion et avis Travaux en site classé


 établi le 02/08/2019
 Gérard BESRET
 Commissaire Enquêteur