



DREAL BRETAGNE

# MISE A 2X2 VOIES DE LA RN176 ENTRE L'ESTUAIRE DE LA RANCE ET L'ECHANGEUR DE LA CHENAIE

VOLUME 4

## PIECE L - DOSSIER DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE LA VILLE-ES-NONAI

**Emetteur** Arcadis  
Agence de NANTES  
17 Place Magellan  
Le Ponant 2 - Zone Atlantis  
BP 10121  
44817 St Herblain Cedex  
Tél. : +33 (0)2 40 92 19 36  
Fax : +33 (0)2 40 92 76 20

**Réf affaire Emetteur** 12-001887  
**Chef de Projet** Sophie BIETH  
**Auteur principal** Camille REMOUÉ  
**Nombre total de pages** 40

Indice	Date	Objet de l'édition/révision	Etabli par	Vérfifié par	Approuvé par
A02	15/11/2016	Première diffusion	CAR	TDE	SBI
B01	14/03/2017	2 <sup>nd</sup> diffusion	CAR	SBI	SBI
C01	30/06/2017	Prise en compte des remarques suite à la CIA	CAR	SBI	SBI
D01	01/07/2017	MAJ suite remarques DMOI	CAR	SBI	SBI
E01	16/01/2018	MAJ suite remarques DMOI	CAR	SBI	SBI
F01	13/03/2018	MAJ suite remarques DMOI	CAR	SBI	SBI
G01	28/08/2018	Modification des zones de dépôts	SBI	SBI	AN
H01	05/09/2018	Complétude du dossier suite avis DDTM du 08/08/2018	SBI	SBI	AN
I01	11/03/2019	Ajout du CR de l'examen conjoint	CAR	TDE	SBI

**Il est de la responsabilité du destinataire de ce document de détruire l'édition périmée ou de l'annoter « Edition périmée ».**

Document protégé, propriété exclusive d'ARCADIS ESG.  
Ne peut être utilisé ou communiqué à des tiers à des fins autres que l'objet de l'étude commandée.

## Table des Matières

<b>1 CADRE REGLEMENTAIRE</b>	<b>5</b>
<b>2 PRESENTATION DU PROJET ET ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX</b>	<b>7</b>
2.1 Contexte général de l'opération	7
2.1.1 Emplacement du projet	7
2.1.2 Objet et contexte de l'opération	7
2.2 Caractéristiques générales du projet	7
2.2.1 Caractéristiques du projet	7
2.2.2 Echangeur avec la RD366	8
2.3 Enjeux environnementaux	13
<b>3 ANALYSE DE LA COMPATIBILITE AVEC LE PLU DE LA VILLE ES NONAIS</b>	<b>13</b>
3.1 Présentation du PLU	13
3.2 Analyse de la compatibilité du projet avec le rapport de présentation	13
3.3 Analyse de la compatibilité du projet avec le PADD du PLU	13
3.4 Analyse de la compatibilité du projet avec les orientations d'aménagement du PLU	14
3.5 Analyse de la compatibilité du projet avec le Règlement	14
3.5.1 Règlement de la zone A	16
3.5.2 Règlement de la zone NPb	16
3.5.3 Règlement de la zone NPL	16
3.6 Analyse de la compatibilité du projet avec le plan de zonage du PLU	18
3.6.1 Espaces boisés classés	18
3.6.2 Emplacement réservé	18
3.7 Bilan de l'analyse de compatibilité du PLU	18
<b>4 MISE EN COMPATIBILITE DU PLU</b>	<b>19</b>
4.1 Modification du règlement de la zone NPL	19
4.2 Déclassement des EBC	21
<b>5 EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITE</b>	<b>25</b>
5.1 État initial de l'environnement des zones concernées par la mise en compatibilité	25
5.1.1 Milieu physique	25
5.1.2 Milieu naturel	25
5.1.3 Paysage	27

5.1.4 Milieu humain	28
5.2 Impacts de la mise en compatibilité sur l'environnement et mesures	29
5.2.1 Impact de la mise en compatibilité sur l'évolution de la consommation d'espace	29
5.2.2 Impact de la mise en compatibilité sur le traitement des eaux pluviales	29
5.2.3 Impact de la mise en compatibilité sur les espaces naturels, sur la faune, la flore	29
5.2.4 Impact de la mise en compatibilité sur le patrimoine	34
5.2.5 Impact de la mise en compatibilité sur le paysage	35
5.2.6 Impact de la mise en compatibilité sur le milieu humain	36
5.2.7 Conclusion	36
5.3 Raison du choix du projet eu égard à la protection de l'environnement	37
5.4 Indicateurs retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité	38
5.5 Méthodologie	38
5.6 Résumé non technique	38
5.6.1 Le projet et ses incidences sur le PLU de la Ville es Nonais	38
5.6.2 Les principales mesures d'insertion environnementale du projet	38
Annexe 1 Compte rendu de la réunion d'examen conjoint	39

## Liste des figures

Figure 1 : Localisation du projet (source ARCADIS – fond de plan IGN)	7
Figure 2 : Plan général des travaux (source ARCADIS – fond de plan IGN)	12
Figure 3 : Plan de zonage du PLU de la Ville-es-Nonais (source ARCADIS – fond de plan PLU de la Ville-es-Nonais)	15
Figure 4 : Superposition du PLU et du projet (source ARCADIS – fond de plan PLU de la Ville-es-Nonais)	17
Figure 5 : L'emplacement réservé n°9 (source ARCADIS – fond de plan PLU de la Ville-es-Nonais)	18
Figure 6 : Localisation des EBC à déclasser à Pontlivard (source ARCADIS – fond de plan PLU de la Ville-es-Nonais)	21
Figure 7 : Localisation des EBC à déclasser au niveau de l'échangeur avec la RD 366 (source ARCADIS – fond de plan PLU de la Ville-es-Nonais)	22
Figure 8 : Zonage du PLU actuel (source ARCADIS – fond de plan PLU de la Ville-es-Nonais)	23
Figure 9 : Zonage du PLU après modification (suppression des EBC déclassés) (source ARCADIS – fond de plan PLU de la Ville-es-Nonais)	24
Figure 10 : Relief et hydrologie (source AEPE GINGKO – fonde de plan IGN)	25
Figure 11 : Enjeux concernant la flore et les habitats (source AEPE GINGKO – fonde de plan IGN)	26
Figure 12 : Enjeux concernant la faune (source AEPE GINGKO – fonde de plan IGN)	26
Figure 13 : Occupation des sols (source AEPE GINGKO – fonde de plan IGN)	27
Figure 14 : Photographies des secteurs concernés par la mise en compatibilité (source AEPE GINGKO)	28
Figure 15 : Localisation des prises de vue (source AEPE GINGKO – fonde de plan IGN)	28
Figure 16 : Mesures envisagées en faveur du milieu naturel (source ARCADIS – fonde de plan IGN)	33
Figure 17 : Sites inscrits et classés (source ARCADIS – fonde de plan IGN)	34

Figure 18 : Bloc diagramme illustrant l'insertion paysagère des bassins de Pontlivard (source AEPE GINGKO)	35
Figure 19 : Profil en 3 dimensions et bloc diagramme illustrant l'insertion paysagère de l'échangeur de Port Saint-Jean (source AEPE GINGKO)	35
Figure 20 : Tableau de comparaison des variantes (source ARCADIS)	37

## 1 CADRE REGLEMENTAIRE

Dans le cas où un projet soumis à Déclaration d'Utilité Publique (DUP) présente une incompatibilité avec un document d'urbanisme opposable, la mise en compatibilité du document d'urbanisme a pour objectif de permettre sa réalisation. S'agissant d'un équipement public, elle peut se traduire par la création dans les communes, d'un emplacement réservé dans les zones intéressées par le projet, ou par une adaptation de toutes les dispositions concernées dans les documents d'urbanisme, tels que les règlements des zones traversées, les espaces boisés...

La procédure de mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) est cadrée par les articles L153-13 et L153-54 à L153-59, ainsi que par l'article R153-14 du code de l'urbanisme.

L'article L153-54 dispose :

« Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 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 :

1° 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 ;

2° 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.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint. »

L'article L153-13 dispose :

« Lorsqu'il y a lieu de procéder à l'examen conjoint des dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme prévue par les articles L. 153-49 et L. 153-54, cet examen conjoint a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique, à l'initiative de l'autorité chargée de la procédure. Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint est joint au dossier de l'enquête publique. »

L'article L153-57 dispose :

« A l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune :

1° Emet un avis lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois ;

2° Décide la mise en compatibilité du plan dans les autres cas »

L'article R153-14 dispose :

« Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis par le préfet à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou au conseil municipal. Si ceux-ci ne se sont pas prononcés dans un délai de deux mois, ils sont réputés avoir donné un avis favorable.

Le ministre chargé de l'urbanisme contresigne ou cosigne la déclaration d'utilité publique emportant approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme lorsque cette déclaration ne relève pas de la compétence du préfet. »

L'article L153-58 dispose :

« La proposition de mise en compatibilité du plan éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête est approuvée :

1° Par la déclaration d'utilité publique, lorsque celle-ci est requise ;

2° Par la déclaration de projet lorsqu'elle est adoptée par l'Etat ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

3° Par arrêté préfectoral lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat ;

4° Par délibération de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou du conseil municipal dans les autres cas. A défaut de délibération dans un délai de deux mois à compter de la réception par l'établissement public ou la commune de l'avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, la mise en compatibilité est approuvée par arrêté préfectoral. »

L'urbanisme réglementaire de la Ville-es-Nonais est régi par un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé le 25 février 2014.

**Le présent document a pour objectif de mettre en compatibilité les pièces écrites et les éléments graphiques du PLU de la commune de la Ville-es-Nonais avec le projet de mise à 2x2 voies de la RN176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie.**

Les communes de Plouër-sur-Rance et de Pleudihen-sur-Rance sont également régies par des PLU respectivement approuvés le 24 octobre 2003 et 27 juillet 2001.

**Le projet est compatible avec les PLU de Plouër-sur-Rance et de Pleudihen-sur-Rance.**

Suite aux nouvelles dispositions du Code de l'urbanisme issues du décret n°215-1783 du 28 décembre 2015, la mise en compatibilité des PLU est soumise de façon systématique à évaluation environnementale si le territoire comprend en tout ou partie un site Natura 2000 ou s'il s'agit d'une commune littorale.

La commune de la Ville-es-Nonais pour laquelle il est nécessaire de faire une mise en compatibilité du PLU est littorale et est concernée par le site Natura 2000 de la Rance. Une évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU est donc nécessaire.

Ce présent document est découpé en quatre grandes parties :

- la présentation du projet soumis à enquête (présentation générale et caractéristiques sur la commune), et les enjeux environnementaux ;
- l'analyse de la compatibilité du projet avec le document d'urbanisme ;
- les évolutions proposées pour mettre en compatibilité le document d'urbanisme avec le projet ;
- l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité, conformément à l'article R. 104-9 du code de l'urbanisme.

Il est intégré au dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, auquel il convient de se référer pour la définition plus complète du projet et des impacts sur l'environnement (particulièrement l'étude d'impact, pièce F).

Conformément à l'article L. 153-59 du code de l'urbanisme, l'enquête publique concernant la mise en compatibilité du PLU de la Ville-es-Nonais s'insère dans la procédure administrative de la façon suivante :

- les dispositions concernant la mise en compatibilité du PLU sont soumises à un examen conjoint du Préfet de l'Ille-et-Vilaine, du Maire de la commune de la Ville-es-Nonais, du Conseil Départemental de l'Ille-et-Vilaine et les autres personnes publiques associées (définies aux articles L. 132-7 et L. 132-9 du code de l'urbanisme). Le procès-verbal de la réunion de l'examen conjoint est joint au présent dossier d'enquête publique. L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité est transmise pour avis à l'Autorité environnementale (Ae), définie aux articles R104-21 et R104-22 du code de l'urbanisme ;
- à l'issue de l'enquête, la commune de la Ville-es-Nonais émettra un avis dans un délai de deux mois. A défaut d'avis émis dans le délai, l'avis sera réputé favorable ;
- la décision de mise en compatibilité, éventuellement modifiée pour tenir compte des résultats de l'enquête publique, sera approuvée par la DUP.

## 2 PRESENTATION DU PROJET ET ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

### 2.1 Contexte général de l'opération

#### 2.1.1 Emplacement du projet

Le projet se situe au nord-est de la Bretagne à la limite des départements de l'Ille-et-Vilaine (35) et des Côtes-d'Armor (22), sur le principal axe routier reliant la Bretagne à la Normandie, Brest à Caen.



Figure 1 : Localisation du projet (source ARCADIS – fond de plan IGN)

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 Côte-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 Pleuhiden-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.

#### 2.1.2 Objet et contexte de l'opération

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 doublement des voies du pont Châteaubriand, ouvrage qui permet le franchissement de la Rance. C'est pourquoi les scénarios étudiés se conjuguent autour des solutions envisageables pour le franchissement de la Rance :

- mise en conformité du pont existant maintenu à 2 voies ;
- création d'un nouveau pont au nord ou au sud du pont Châteaubriand.

### 2.2 Caractéristiques générales du projet

#### 2.2.1 Caractéristiques du projet

Le projet d'une longueur de 4,2 km consiste en la mise à 2x2 voies de la RN176 entre :

- à 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) ;
- à l'Ouest, la section déjà à 2x2 voies à l'Ouest du Pont Châteaubriand.

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 de 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.

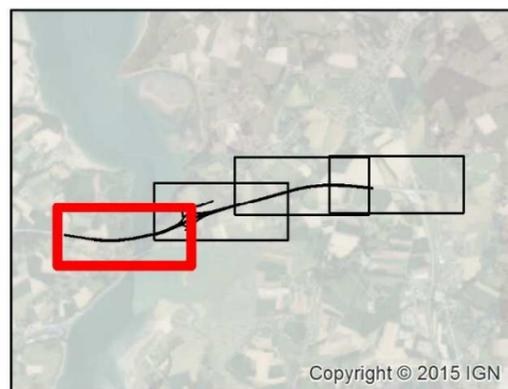
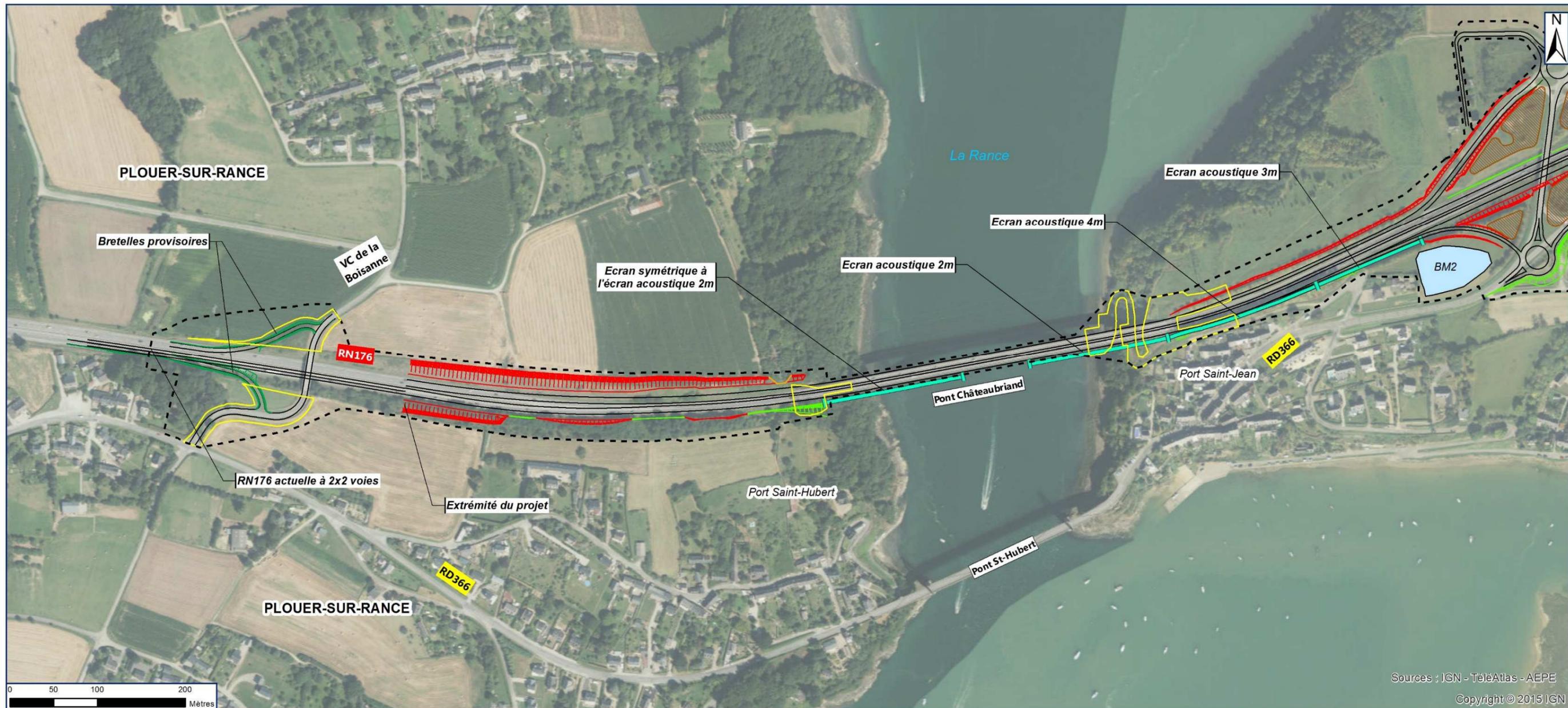
## 2.2.2 Echangeur avec la RD366

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 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.



**Légende**

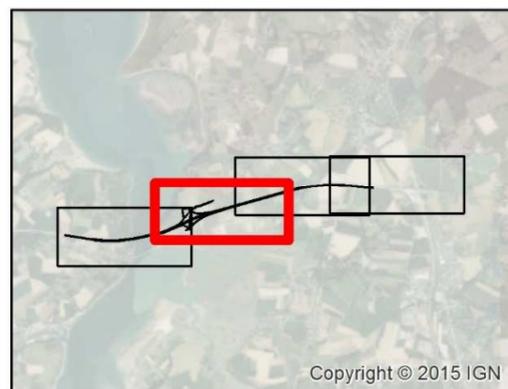
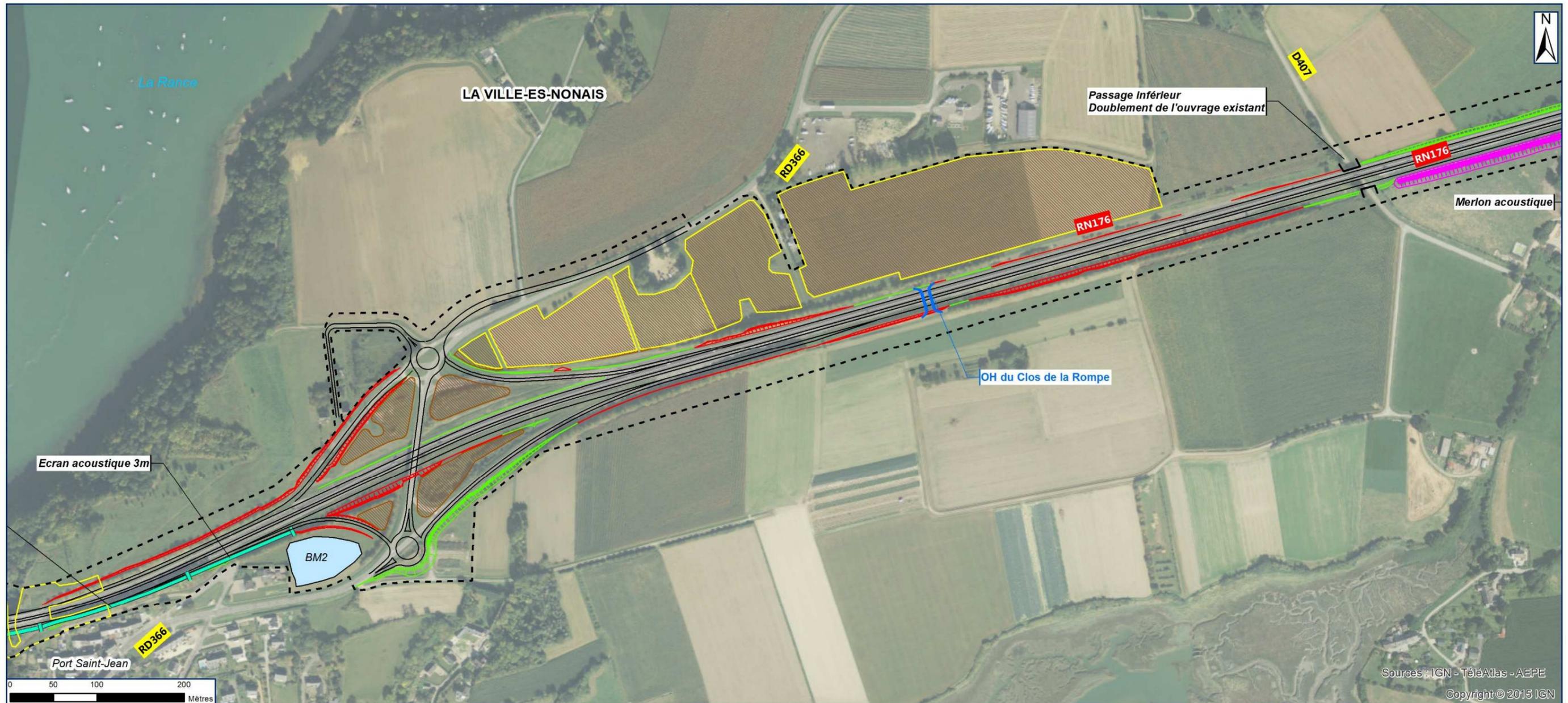
- Limite de département
- Limite de commune
- Bande DUP
- Emprise temporaire

**Projet**

- Tracé
- Remblais
- Déblais
- Création d'un écran anti-bruit
- Création d'un merlon acoustique
- Zones de dépôt de matériaux excédentaires
- Création d'un muret de soutènement
- Rétablissement de voie :
  - passage supérieur
  - passage inférieur

**Assainissement**

- Bassin créé
- Ouvrage hydraulique
- Déviation de cours d'eau



**Légende**

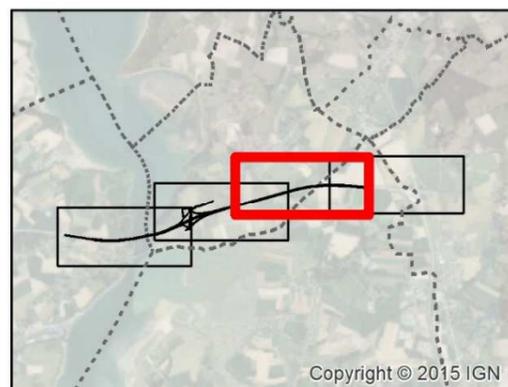
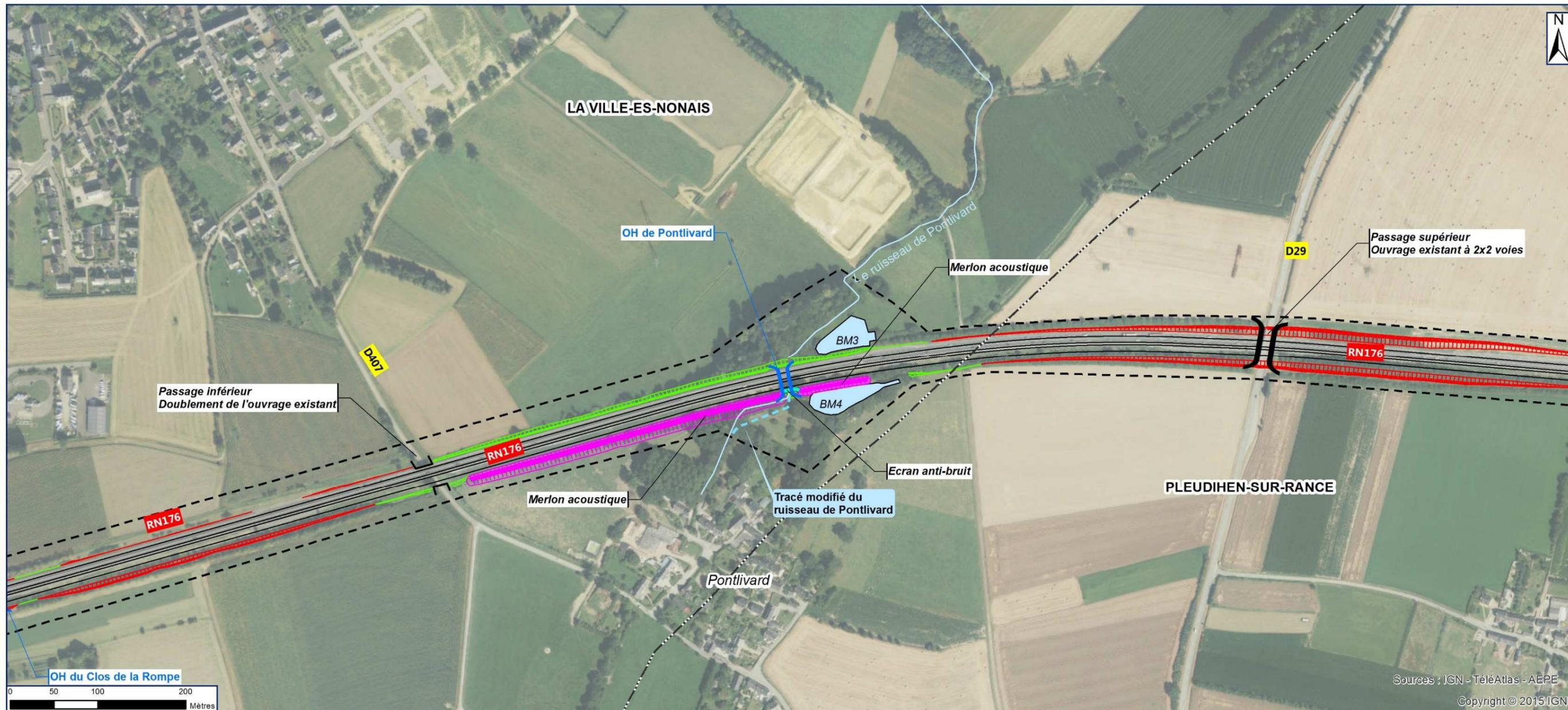
- Limite de département
- Limite de commune
- Bande DUP
- Emprise temporaire

**Projet**

- Tracé
- Remblais
- Déblais
- Création d'un écran anti-bruit
- Création d'un merlon acoustique
- Zones de dépôt de matériaux excédentaires
- Création d'un muret de soutènement
- Rétablissement de voie :
  - passage supérieur
  - passage inférieur

**Assainissement**

- Bassin créé
- Ouvrage hydraulique
- Déviation de cours d'eau



### Légende

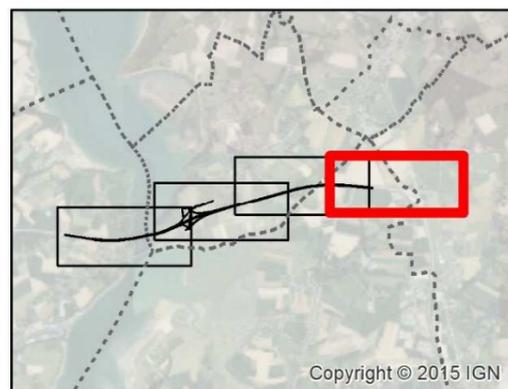
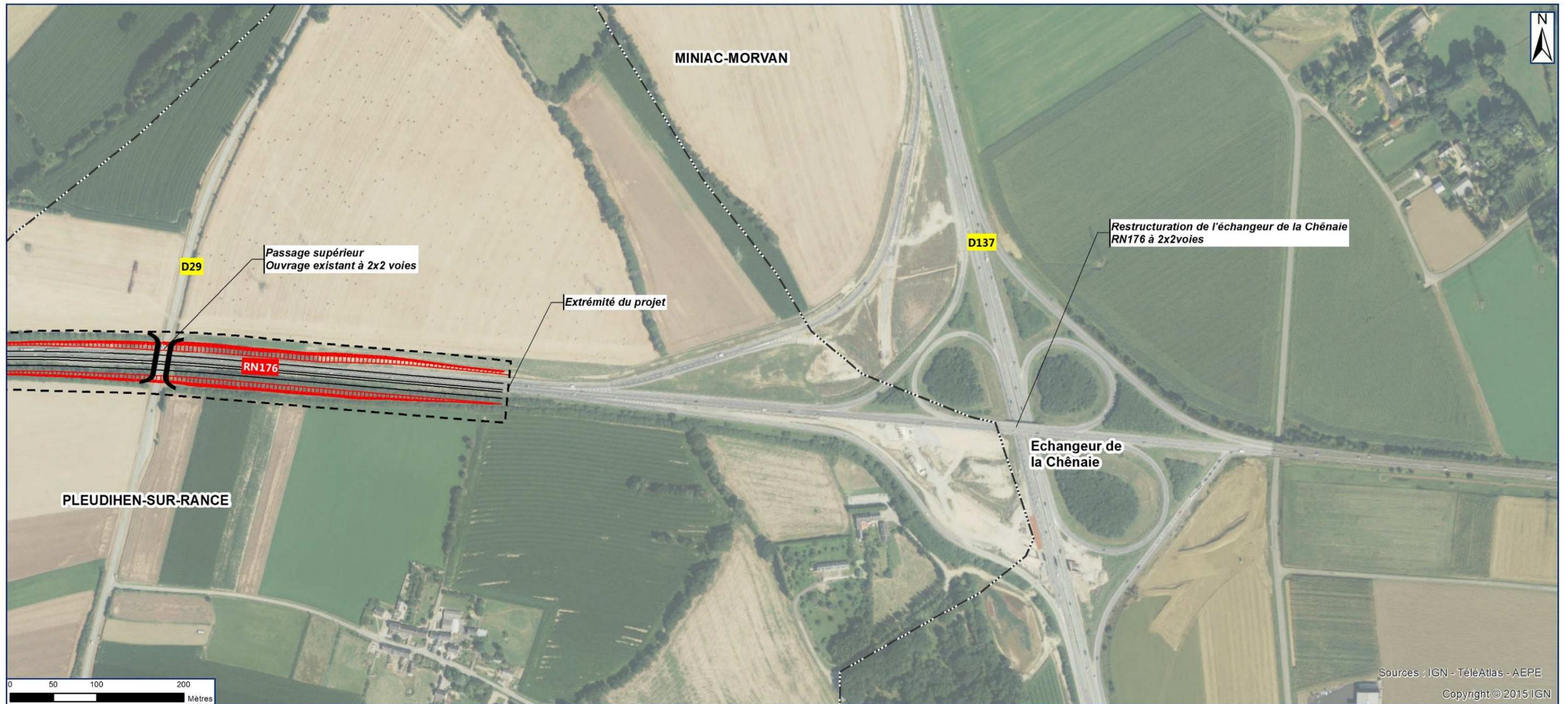
- Limite de département
- Limite de commune
- Bande DUP
- Emprise temporaire

### Projet

- Tracé
- Remblais
- Déblais
- Création d'un écran anti-bruit
- Création d'un merlon acoustique
- Zones de dépôt de matériaux excédentaires
- Création d'un muret de soutènement
- Rétablissement de voie :
  - passage supérieur
  - passage inférieur

### Assainissement

- Bassin créé
- Ouvrage hydraulique
- Déviation de cours d'eau



**Légende**

- Limite de département
- Limite de commune
- Bande DUP
- Emprise temporaire

**Projet**

- Tracé
- Remblais
- Déblais
- Création d'un écran anti-bruit
- Création d'un merlon acoustique
- Zones de dépôt de matériaux excédentaires
- Création d'un muret de soutènement
- Rétablissement de voie :
  - passage supérieur
  - passage inférieur

**Assainissement**

- Bassin créé
- Ouvrage hydraulique
- Déviation de cours d'eau

## 2.3 Enjeux environnementaux

L'estuaire de la Rance est un écosystème complexe constitué de falaises rocheuses et limoneuses, marais, vasières et prés-salés. Plusieurs herbiers saumâtres, petites roselières des lagunes, ainsi que les étendues de schorre y constituent des habitats communautaires. Les schorres sont des étendues en fond des vasières constituées d'une végétation adaptée à l'eau salée, submergées uniquement aux plus grandes marées.

Les anses sont des zones de frai, de nurserie et de nourrissage importantes pour les seiches et les poissons plats (sole, plie...).

Ces milieux sont très attractifs pour de nombreuses espèces d'oiseaux, diurnes et nocturnes. La bergeronnette niche dans ces milieux, plus de 20 000 passereaux, Tadornes de Belon, Bécasseaux variables et Mouettes rieuses y hibernent, tandis que les oiseaux migrateurs y font une halte.

Les rives boisées sont, quant à elles, très attractives pour les chauves-souris et notamment pour plusieurs espèces d'intérêt communautaire.

La majeure partie des vasières, prés-salés et rives boisées de l'estuaire, rassemblant différents types d'habitats protégés pour la richesse de la faune et de la flore qu'ils peuvent accueillir, a été désignée en 2002 « Site d'Intérêt Communautaire (SIC) Natura 2000 : l'estuaire de la Rance ».

Ce site présente en outre un habitat d'intérêt communautaire classé prioritaire. Les zones Natura 2000 et leurs habitats ont été instaurés par la communauté européenne. Tout projet susceptible de les modifier doit présenter une étude d'incidence et justifier la recherche d'une solution de moindre impact.

Un habitat d'intérêt communautaire est jugé prioritaire quand il est en danger de disparition sur le territoire européen. C'est le cas d'un habitat, « Frênaies de ravins », situé en rive ouest de la Rance sur la pente abrupte de part et d'autre du pont Chateaubriand ; sa préservation est l'un des enjeux du projet d'aménagement. D'après les relevés effectués en 2013, cet habitat prioritaire 9180-1\* « Frênaies de ravins » est en bon état de conservation, s'étant même étendu en dehors des zones déjà cartographiées en 2003.

Tandis que les alentours de la section en projet de la RN176 sont composés de prairies de pâture, petits boisements, zones de friche et haies, les abords immédiats de la Rance concentrent une grande diversité biologique.

## 3 ANALYSE DE LA COMPATIBILITE AVEC LE PLU DE LA VILLE ES NONAIIS

### 3.1 Présentation du PLU

L'urbanisme réglementaire de la Ville-es-Nonais est régi par un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé le 25 février 2014. Cet outil de planification de l'espace communal est composé des éléments suivants :

- Un rapport de présentation,
- Un projet d'aménagement et de développement durable (PADD),
- Des orientations d'aménagement et de programmation,
- Un règlement écrit,
- Des documents graphiques représentant le zonage,
- Des annexes (servitudes, ...).

## 3.2 Analyse de la compatibilité du projet avec le rapport de présentation

Le rapport de présentation explique les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durables, les orientations d'aménagement et de programmation et le règlement. Il s'appuie sur un diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, de surfaces agricoles, de développement forestier, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, de commerce, d'équipements et de services. Il présente une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers. Il justifie les objectifs inscrits dans le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) au regard des objectifs de consommation de l'espace fixés, le cas échéant, par le schéma de cohérence territoriale et au regard des dynamiques économiques et démographiques.

L'analyse de l'état initial mentionne la RN 176 et notamment le projet page 92 dans la hiérarchisation des voies de la commune :

**« La route de transit :** La RN 176 est une voie express classée à grande circulation. En 2009, son trafic journalier moyen était de 21 741 véhicules. Cette voie permet de relier les versants Est et Ouest de la Rance, ainsi un grand nombre de flux transit par cette voie pour rejoindre Dinan ou de Dinan à Dol de Bretagne et Saint Malo. A plus grande échelle cette voie express permet de relier la pointe finistérienne à la Normandie.

**Les accès à la RN 176 :** Sur le territoire communal, il n'est possible d'entrer ou de sortir que dans la direction de Dol de Bretagne. Pour traverser La Rance, si les habitants veulent emprunter la voie express, ils doivent emprunter les échangeurs de Châteauneuf. Un projet est actuellement en cours pour remédier à cette situation. Un échangeur en direction et en provenance de Dinan devrait voir le jour d'ici quelques années. Cet échangeur permettra de faciliter la liaison avec Dinan, cependant, il risquera de générer une augmentation du trafic de transit dans le centre bourg. »

Le projet prévoit la réalisation d'un échangeur complet en lieu et place du demi-échangeur avec la RD 366.

**Le projet est donc compatible avec le rapport de présentation du PLU. L'évaluation environnementale du PLU est reprise dans le présent document pour évaluer les incidences de la présente mise en compatibilité.**

### 3.3 Analyse de la compatibilité du projet avec le PADD du PLU

Le Projet d'Aménagement et Développement Durable (PADD) de la Ville-es-Nonais définit les objectifs de développement et de l'aménagement de la commune pour les années à venir. C'est à partir de ces objectifs qu'est ensuite établi le règlement du PLU qui détaille les interdictions relatives à l'occupation des sols sur le territoire de la commune. Le PADD constitue le cadre de référence du développement de la commune.

Le PADD s'articule autour de 5 axes :

- Préserver et mettre en valeur l'environnement naturel et le paysage de La Ville es Nonais,
- Permettre un développement urbain harmonieux et durable sur la commune,
- Œuvrer pour un espace social diversifié,
- Renforcer le dynamisme économique en s'appuyant sur les atouts et spécificités communales
- Répondre aux besoins de la population

Le projet d'aménagement de la RN176 est cité dans le premier axe comme un espace paysager mal intégré :

*« De même la RN 176 constitue une « cicatrice » sur le territoire communal. Le projet de mise en 2x2 voies et d'échangeur complet pourrait être l'occasion de mettre en place des actions paysagères fortes qui permettent l'intégration de ces infrastructures structurantes dans le paysage sensible des bords de Rance. »*

Le projet prévoit l'insertion paysagère de la RN 176 avec la création de boisements (8 810 m<sup>2</sup>), des plantations bocagères (190 m linéaire) et arbustives (560 m linéaire et 290 m<sup>2</sup>) et des engazonnements arbustifs (11 040 m<sup>2</sup>).

**Ainsi, le projet est compatible avec le PADD du PLU.**

### **3.4 Analyse de la compatibilité du projet avec les orientations d'aménagement du PLU**

Les orientations d'aménagement permettent à la commune de préciser les conditions d'aménagement de certains secteurs qui vont connaître un développement, en cohérence avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD).

Les opérations de construction et d'aménagement décidées dans ces secteurs devront être compatibles avec les orientations d'aménagement, c'est-à-dire qu'elles doivent les respecter dans l'esprit.

Les aménagements prévus pour le projet de mise à 2x2 voies de la RN 176 ne concernent aucune des orientations d'aménagements du PLU de la Ville-es-Nonais, et sont donc compatibles avec ce dernier sur ce point.

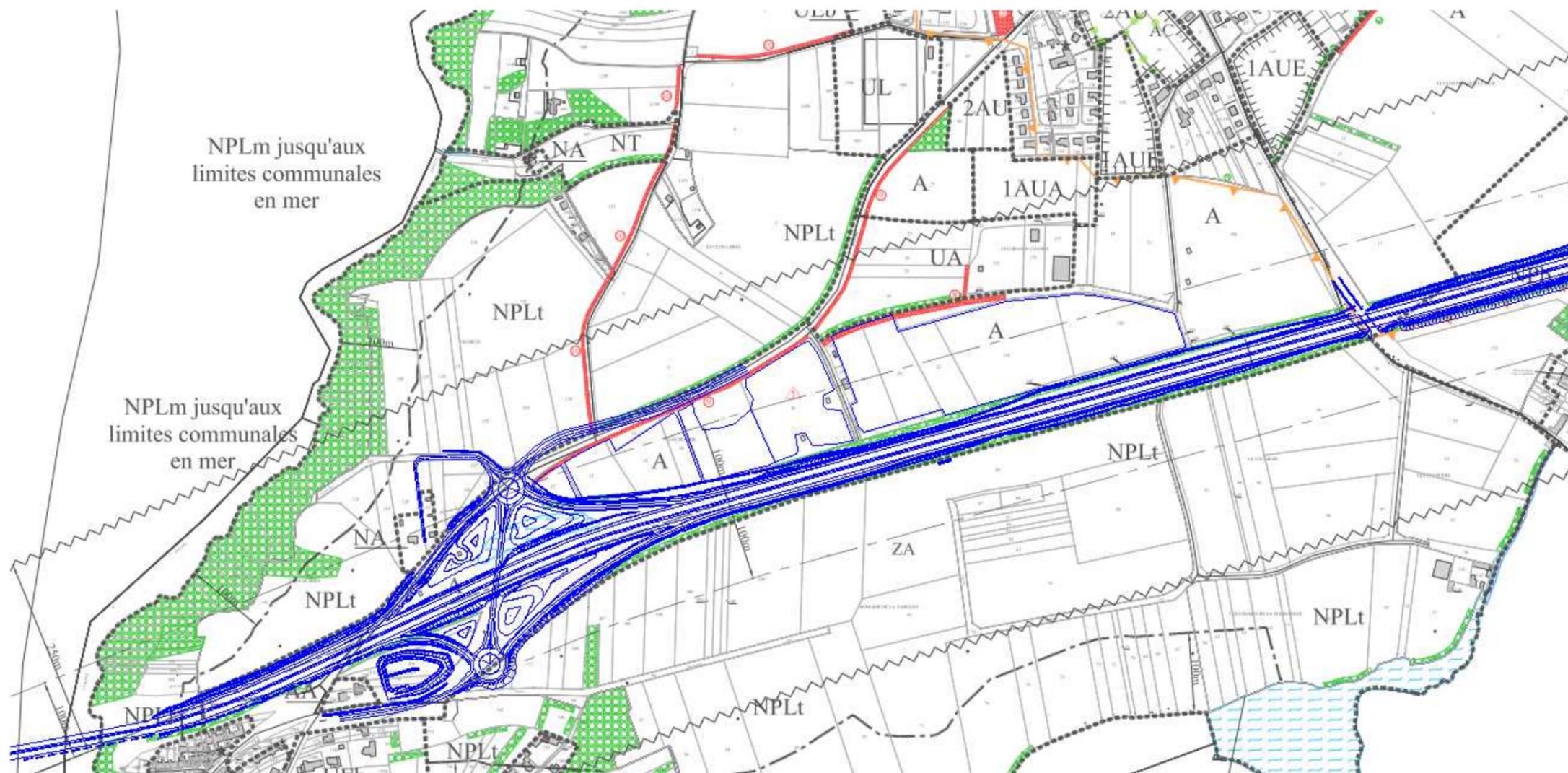
**Par conséquent, le projet est compatible avec les orientations d'aménagement du PLU.**

### **3.5 Analyse de la compatibilité du projet avec le Règlement**

L'emprise du projet est concernée par les zones A, NPL, NPb.

L'emprise du projet se superpose également avec des Espaces Boisés Classés et est par conséquent concernée par la réglementation applicable à ces espaces.

La carte en page suivante présente le plan de zonage du PLU en vigueur sur l'aire d'étude du projet.



LEGENDE:

-  Zonage et son identifiant
-  Emplacement réservé
-  Espace proche du littoral
-  Espace Boisé Classé
-  Marge de recul 100m de la Loi Barnier
-  Bande d'isolement acoustique 250m
-  Projet

Figure 3 : Plan de zonage du PLU de la Ville-es-Nonais (source ARCADIS – fond de plan PLU de la Ville-es-Nonais)

### 3.5.1 Règlement de la zone A

La **zone A** comprend les secteurs à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles.

Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif et à l'exploitation agricole sont seules autorisées en zone A.

Dans l'article A2, les affouillements et exhaussements de sol sont admis à condition qu'ils soient nécessaires à la réalisation de constructions, travaux, aménagements, infrastructures routières ou installations autorisés dans la zone.

Les dispositions des articles A.3 et A.16, ne concernent pas les installations à vocation d'équipement public liées aux voiries. Ces articles sont en effet applicables aux constructions et éléments bâtis.

**Le règlement de la zone A permet la réalisation du projet.**

### 3.5.2 Règlement de la zone NPb

La zone **NPb** est un espace naturel qu'il convient de protéger en raison de la qualité du paysage et des éléments naturels qui le composent.

Dans l'article NPb 2, sont admis dans la zone les constructions, installations, aménagements, infrastructures routières et équipements techniques publics [...] et les affouillements et exhaussements de sol à condition qu'ils soient nécessaires à la réalisation de constructions, travaux, aménagements, infrastructures routières ou installations autorisés dans la zone.

Les dispositions des articles NPb.3 et NPb.16, ne concernent pas les installations à vocation d'équipement public liées aux voiries. Ces articles sont en effet applicables aux constructions et éléments bâtis.

**Le règlement de la zone NPb permet la réalisation du projet.**

### 3.5.3 Règlement de la zone NPL

La zone NPL correspond à des espaces terrestres (NPLt) et marins (NPLm), sites et paysages naturels remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral ainsi que les milieux nécessaires au maintien des équilibres biologiques.

La préservation de ces secteurs répond aux dispositions de l'article L 146.6 du Code de l'Urbanisme issu de la loi n° 86.2 du 3 janvier 1986 et aux dispositions du décret n° 89.694 du 20 septembre 1989 (articles R 146.1 et suivants du Code de l'Urbanisme).

Seuls certains aménagements légers sont autorisés par l'article NPL 2 du PLU, à condition que leur localisation et leur aspect ne dénaturent pas le caractère des sites, ne compromettent pas leur qualité architecturale et paysagère et ne portent pas atteinte à la préservation des milieux.

Le giratoire au sud de l'échangeur de la RD366, la rectification du tracé de la RD366 au nord de l'échangeur, la nouvelle bretelle d'entrée nord-ouest ainsi que l'élargissement côté nord du déblai à l'ouest de l'échangeur empiètent sur la zone NPL.

Le rétablissement de l'accès aux 2 habitations situées au nord-ouest de l'échangeur est également dans la zone NPL.

**Le projet n'est donc pas compatible avec le règlement applicable à la zone NPL.**

LEGENDE:

-  Zonage et son identifiant
-  Emplacement réservé
-  Espace proche du littoral
-  Espace Boisé Classé
-  Marge de recul 100m de la Loi Barnier
-  Bande d'isolement acoustique 250m
-  Projet
-  Zone travaux empiétant sur le zonage NPL

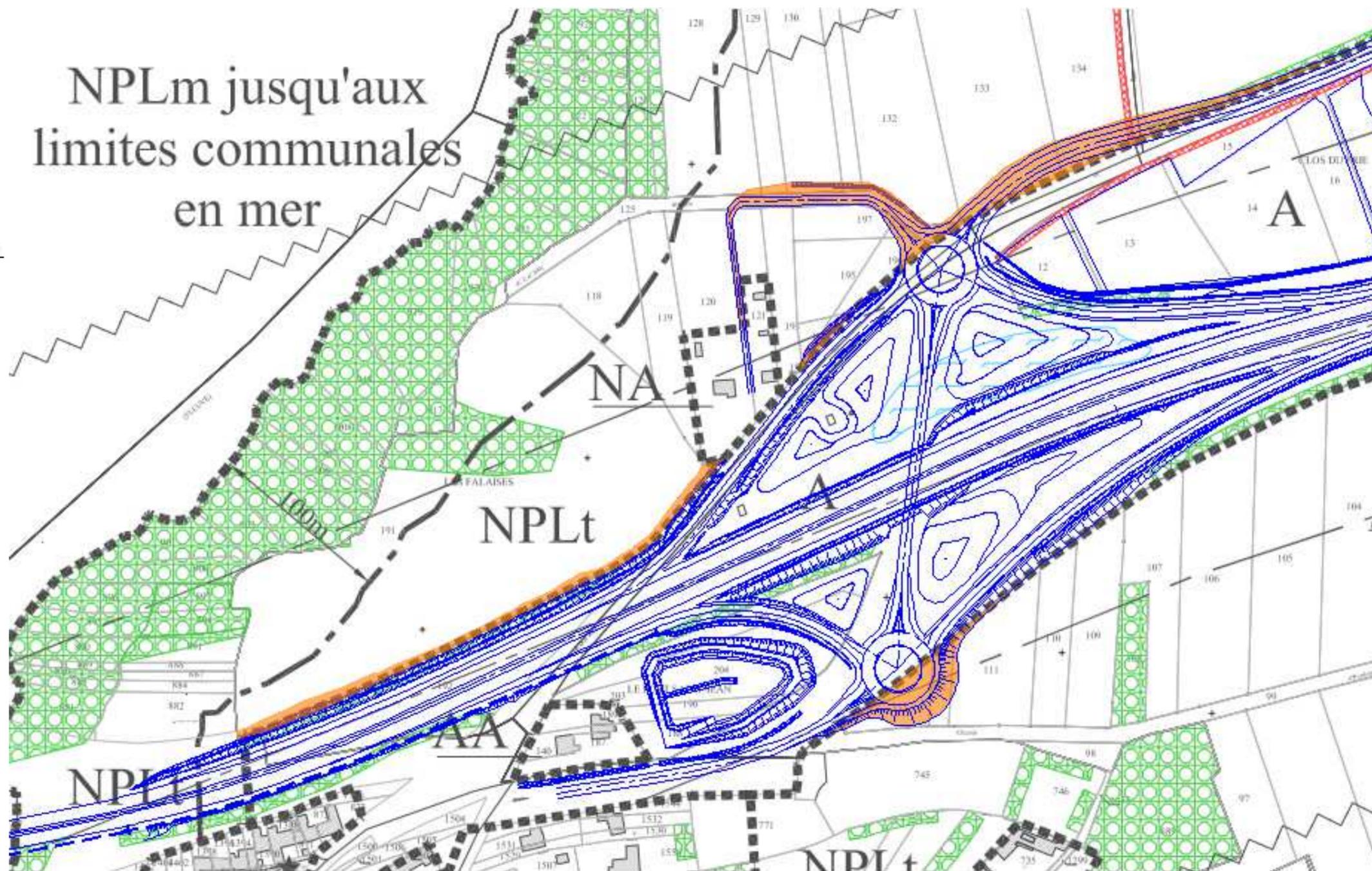


Figure 4 : Superposition du PLU et du projet (source ARCADIS – fond de plan PLU de la Ville-es-Nonais)

## 3.6 Analyse de la compatibilité du projet avec le plan de zonage du PLU

### 3.6.1 Espaces boisés classés

Plusieurs Espaces boisés classés (EBC) sont présents au niveau des emprises du projet. La surface totale d'EBC impactée par le projet est de 10 045 m<sup>2</sup>.

Le régime des EBC est un régime légal, fixé par le code de l'urbanisme, aux articles L113-1 et L113-2 :  
« Le classement interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements.  
Nonobstant toutes dispositions contraires, il entraîne le rejet de plein droit de la demande d'autorisation de défrichement prévue aux chapitres Ier et II du titre Ier livre III du code forestier ».

Le présent projet constitue un mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation des boisements présents dans ces zones. Sur les surfaces concernées, il n'est donc pas compatible avec les espaces classés en EBC.

**Le projet n'est pas compatible avec le plan de zonage car il implique des défrichements en zones actuellement classées en EBC.**

### 3.6.2 Emplacement réservé

L'emplacement réservé n°9, correspond à l'élargissement de la RD366 pour la création d'une liaison douce (3 m de large). Cette sur largeur est incluse dans l'emprise des travaux de rectification du tracé de la RD366 et les dépôts de matériaux excédentaires prévus n'empièteront pas sur cet emplacement réservé. Le projet n'empêche donc pas l'exécution de ce projet.

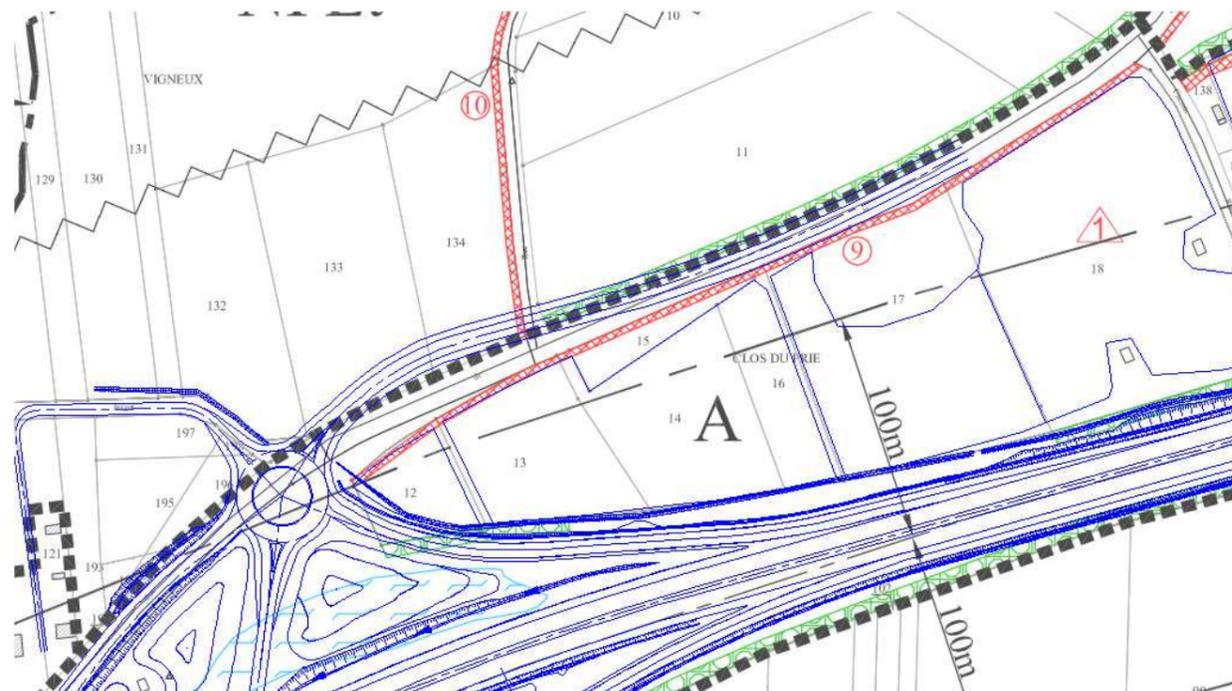


Figure 5 : L'emplacement réservé n°9 (source ARCADIS – fond de plan PLU de la Ville-es-Nonais)

## 3.7 Bilan de l'analyse de compatibilité du PLU

Le présent projet soumis à enquête publique nécessite une mise en compatibilité du PLU de la Ville-es-Nonais dans le but de :

- Modifier le plan de zonage pour déclasser les EBC traversés par le projet ;
- Modifier le règlement pour autoriser les travaux liés au projet en zone NPL.

## 4 MISE EN COMPATIBILITE DU PLU

La présente pièce valant mise en compatibilité du PLU avec le projet de mise à 2x2voies de la RN 176, les documents suivants représentent le zonage du PLU tel qu'il est applicable aujourd'hui, et tel qu'il sera une fois mis en compatibilité.

### 4.1 Modification du règlement de la zone NPL

Le giratoire au sud de l'échangeur de la RD366, la rectification du tracé de la RD366 au nord de l'échangeur, la nouvelle bretelle d'entrée nord-ouest ainsi que l'élargissement côté nord du déblai à l'ouest de l'échangeur empiètent sur la zone NPL.

Le rétablissement de l'accès aux 2 habitations situées au nord-ouest de l'échangeur est dans la zone NPL.

Dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU, le règlement de ce zonage est modifié pour permettre uniquement les aménagements prévus par le présent projet. Cette modification ne permettra la réalisation d'aucun autre aménagement actuellement incompatible.

La modification nécessaire est présentée en page suivante.

## ZONE NPL

La zone NPL correspond à des espaces terrestres (NPLt) et marins (NPLm), sites et paysages naturels remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral ainsi que les milieux nécessaires au maintien des équilibres biologiques.

La préservation de ces secteurs répond aux dispositions de l'article L 146.6 du Code de l'Urbanisme issu de la loi n° 86.2 du 3 janvier 1986 et aux dispositions du décret n° 89.694 du 20 septembre 1989 (articles R 146.1 et suivants du Code de l'Urbanisme).

*Cette zone comporte des secteurs de protection relatifs au recensement effectué dans le cadre du SAGE Rance Frémur Baie de Baussais : cours d'eau à maintenir, plans d'eau (étangs, mares ...) et zones humides d'intérêt local. Il s sont identifiés au plan de zonage par une trame spécifique.*

### SECTION I - NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

#### ARTICLE NPL 1 - TYPES D'OCCUPATION OU D'UTILISATION DU SOL INTERDITS

Les constructions et occupations du sol de toute nature soumises ou non à autorisation à l'exception de celles prévues à l'article NPL 2.

#### ARTICLE NPL 2 - TYPES D'OCCUPATION OU D'UTILISATION DU SOL SOUMIS A DES CONDITIONS SPECIALES

En application du deuxième alinéa de l'article L. 146-6, peuvent être implantés dans les espaces et milieux mentionnés à cet article, après enquête publique dans les cas prévus par les articles R. 123-1 à R. 123-33 du code de l'environnement, les aménagements légers suivants, à condition que leur localisation et leur aspect ne dénaturent pas le caractère des sites, ne compromettent pas leur qualité architecturale et paysagère et ne portent pas atteinte à la préservation des milieux :

a) Lorsqu'ils sont nécessaires à la gestion ou à l'ouverture au public de ces espaces ou milieux, les cheminements piétonniers et cyclables et les sentes équestres ni cimentés, ni bitumés, les objets mobiliers destinés à l'accueil ou à l'information du public, les postes d'observation de la faune ainsi que les équipements démontables liés à l'hygiène et à la sécurité tels que les sanitaires et les postes de secours lorsque leur localisation dans ces espaces est rendue indispensable par l'importance de la fréquentation du public ;

b) Les aires de stationnement indispensables à la maîtrise de la fréquentation automobile et à la prévention de la dégradation de ces espaces par la résorption du stationnement

111

irrégulier, sans qu'il en résulte un accroissement des capacités effectives de stationnement, à condition que ces aires ne soient ni cimentées ni bitumées et qu'aucune autre implantation ne soit possible ;

c) La réfection des bâtiments existants et l'extension limitée des bâtiments et installations nécessaires à l'exercice d'activités économiques ;

d) A l'exclusion de toute forme d'hébergement et à condition qu'ils soient en harmonie avec le site et les constructions existantes :

- les aménagements nécessaires à l'exercice des activités agricoles, pastorales et forestières ne créant pas plus de 50 mètres carrés de surface de plancher ;
- dans les zones de pêche, de cultures marines ou lacustres, de conchyliculture, de saliculture et d'élevage d'ovins de prés salés, les constructions et aménagements exigeant la proximité immédiate de l'eau liés aux activités traditionnellement implantées dans ces zones, à la condition que leur localisation soit rendue indispensable par des nécessités techniques ;

e) Les aménagements nécessaires à la gestion et à la remise en état d'éléments de patrimoine bâti reconnus par un classement au titre de la loi du 31 décembre 1913 ou localisés dans un site inscrit ou classé au titre des articles L. 341-1 et L. 341-2 du code de l'environnement.

Sont également admis les affouillements, exhaussements, travaux, ouvrages et installations directement nécessaires à la réalisation et l'exploitation du projet de mise à 2 x 2 voies de la RN176.

Les aménagements mentionnés aux a, b et d du présent article doivent être conçus de manière à permettre un retour du site à l'état naturel.

### SECTION II - CONDITIONS D'OCCUPATION DU SOL

#### ARTICLE NPL 3 A 5.

Sans objet

#### ARTICLE NPL 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES, EMPRISES PUBLIQUES ET RESEAUX DIVERS.

Les constructions se feront :

- soit à l'alignement ou à la limite qui s'y substitue en cas de voie privée,
- soit avec un retrait minimum de 1 m.

#### ARTICLE NPL 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

La construction devra s'implanter en limite séparative ou à 1 mètre minimum de celle-ci.

112

## 4.2 Déclassement des EBC

Le projet nécessite le déclassement de 10 045 m<sup>2</sup> d'EBC :

- Pour la création des bassins à Pontlivard et pour les déblais au Nord et au Sud de la RN 176 entre Pontlivard et la RD 407,
- Au niveau de l'aménagement de l'échangeur avec la RD 366.

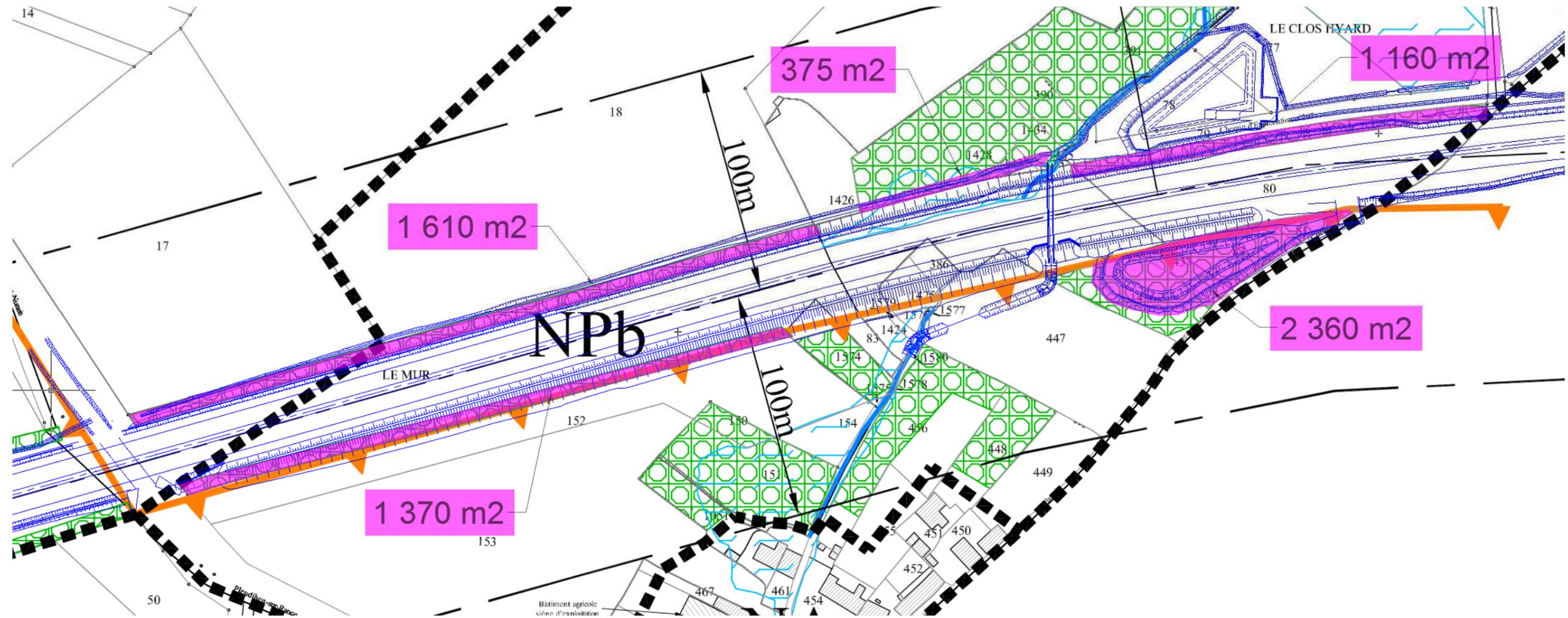
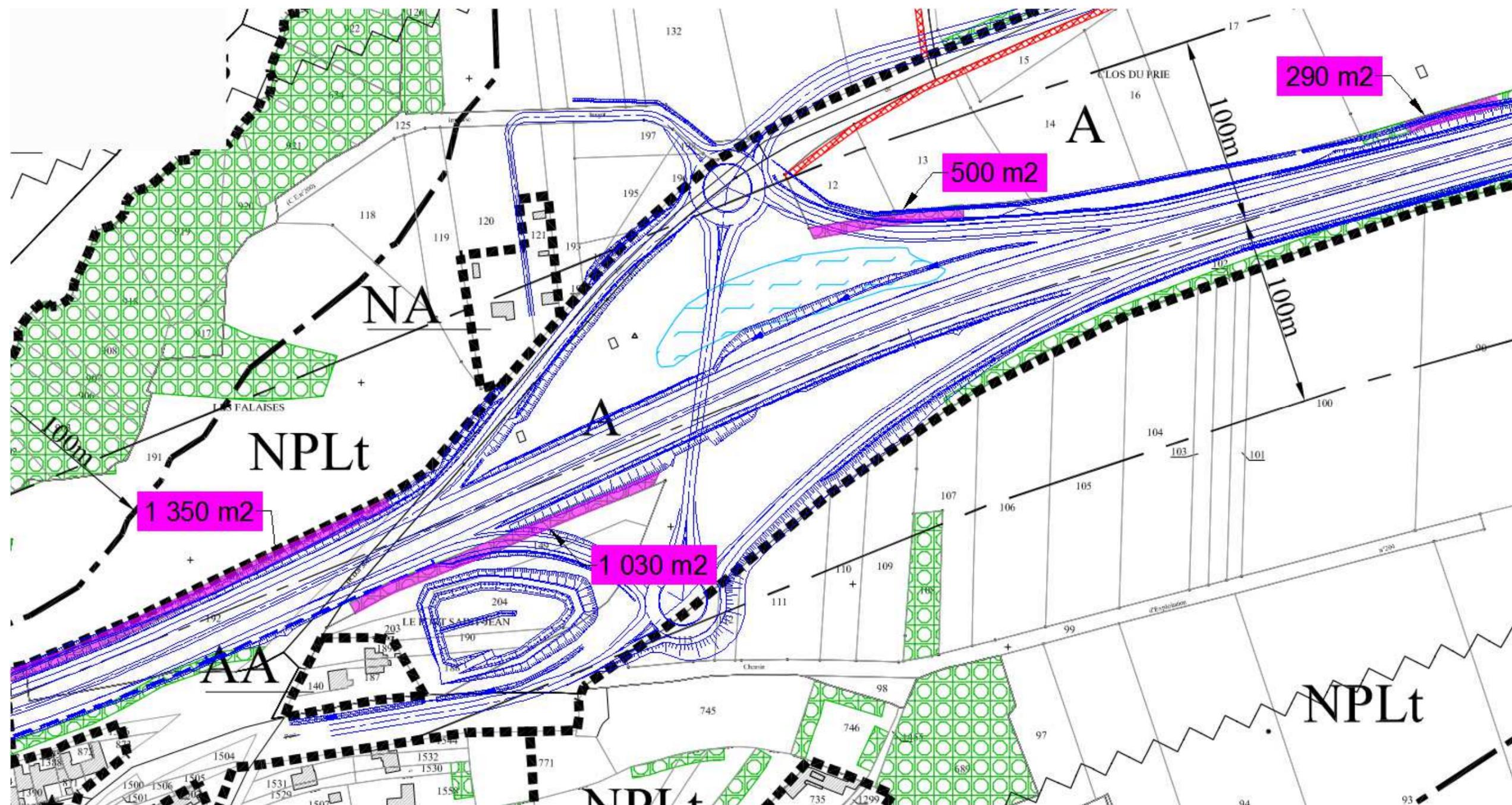
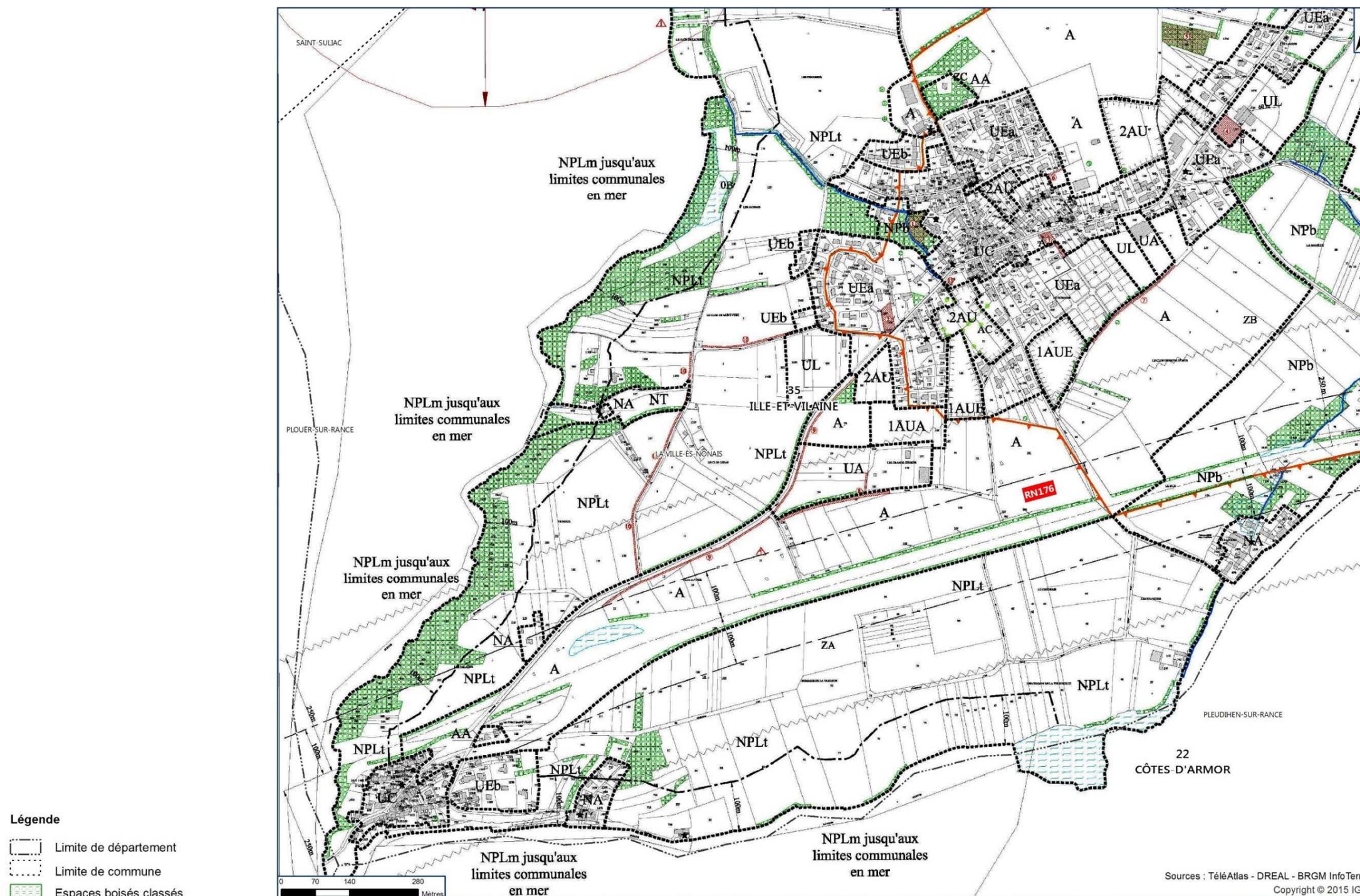


Figure 6 : Localisation des EBC à déclasser à Pontlivard (source ARCADIS – fond de plan PLU de la Ville-es-Nonais)

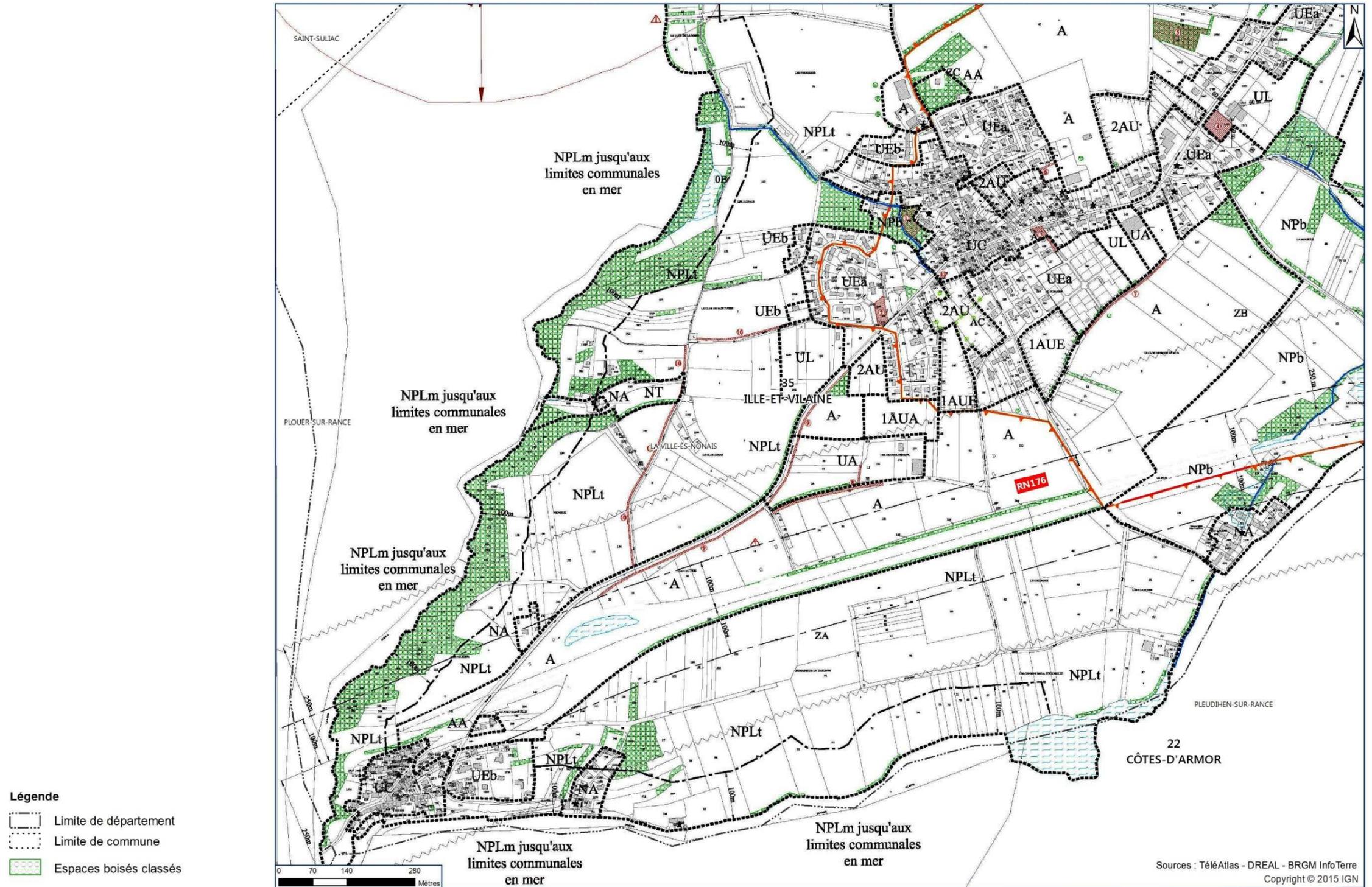




	<b>DOCUMENT D'URBANISME: PLU en vigueur</b>		<b>Mise à 2x2 voies de la RN 176</b>
	Doc : 12-001887-EIE-15222-CAR-A03_PLU_urbanisme_A	GKE / CAR / EFI	

Figure 8 : Zonage du PLU actuel (source ARCADIS – fond de plan PLU de la Ville-es-Nonais)

Le plan de zonage du PLU est donc à remplacer par le plan de zonage suivant



	<b>DOCUMENT D'URBANISME: Document de mise en compatibilité (MECDU)</b>		Mise à 2x2 voies de la RN 176
	Doc : 12-001887-EIE-15221-CAR-B04_Doc_urbanisme	GKE / CAR / EFI	

Figure 9 : Zonage du PLU après modification (suppression des EBC déclassés) (source ARCADIS – fond de plan PLU de la Ville-es-Nonais)

## 5 EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITE

### 5.1 État initial de l'environnement des zones concernées par la mise en compatibilité

La mise en compatibilité du PLU de la Ville-es-Nonais porte sur :

- le déclassement de 10 045 m<sup>2</sup> d'espaces boisés classés situés à proximité de la RN 176 ;
- la modification du règlement de la zone NPL

Les chapitres suivants présentent les éléments importants de l'état initial du secteur concerné par les aménagements. Une présentation plus complète de l'état initial de l'aire d'étude du projet est présentée au sein de l'étude d'impact du projet (pièce F Partie 2).

#### 5.1.1 Milieu physique

##### 5.1.1.1 Topographie

Les secteurs concernés sont situés sur un plateau fortement entaillé par la ria de la Rance, dont les ondulations s'échelonnent entre 20 et 40 m d'altitude.

##### 5.1.1.2 Contexte géologique

Des roches dures (filons et granulites) sont présentes à faible profondeur notamment au niveau de l'échangeur avec la RD 366.

##### 5.1.1.3 Eaux souterraines

La qualité des eaux souterraines est dégradée par les nitrates et par les produits phytosanitaires. Des niveaux d'eau proche du niveau naturel ont été recensés au Sud de l'échangeur avec la RD 366.

Aucun captage en alimentation en eau potable ni périmètre de protection n'est recensé.

##### 5.1.1.4 Eaux superficielles

Le réseau hydrographique des secteurs concernés par le présent dossier est constitué :

- de l'estuaire de la Rance, franchi par le Pont de Châteaubriand ;
- du ruisseau de « Pontlivard ».

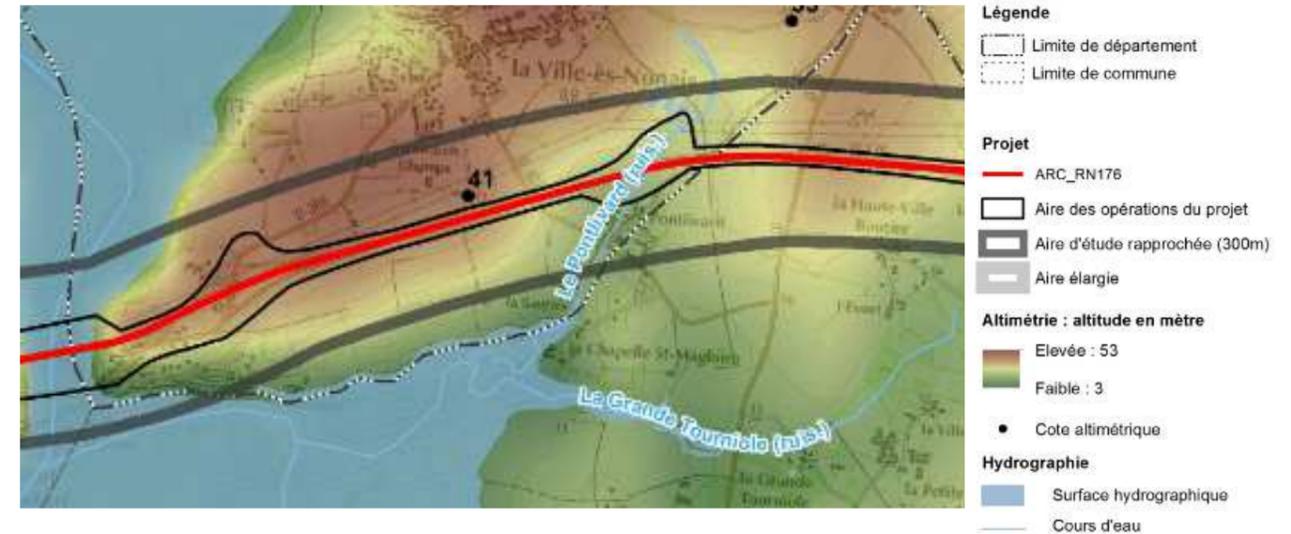


Figure 10 : Relief et hydrologie (source AEPE GINGKO – fonde de plan IGN)

#### 5.1.2 Milieu naturel

##### 5.1.2.1 Synthèse des enjeux du projet

Un recensement des enjeux a été réalisé au niveau de la zone du projet.

**Les enjeux concernant la flore et les habitats se décomposent ainsi :**

##### Enjeux majeurs

- Les habitats Natura 2000 en rive de la Rance, dont notamment **les habitats prioritaires**.

##### Enjeux forts

- Il n'y a pas d'enjeux forts sur la zone d'étude.

##### Enjeux moyens

- L'habitat, en rive Ouest de la Rance, de l'Orchis bouc inscrit sur la Liste rouge Armoricaïne et déterminant pour la désignation de ZNIEFF en Bretagne (fourré),
- La zone humide de Pontlivard

**Les enjeux concernant le milieu naturel sont importants vis-à-vis du projet routier, notamment au droit de l'estuaire de la Rance**

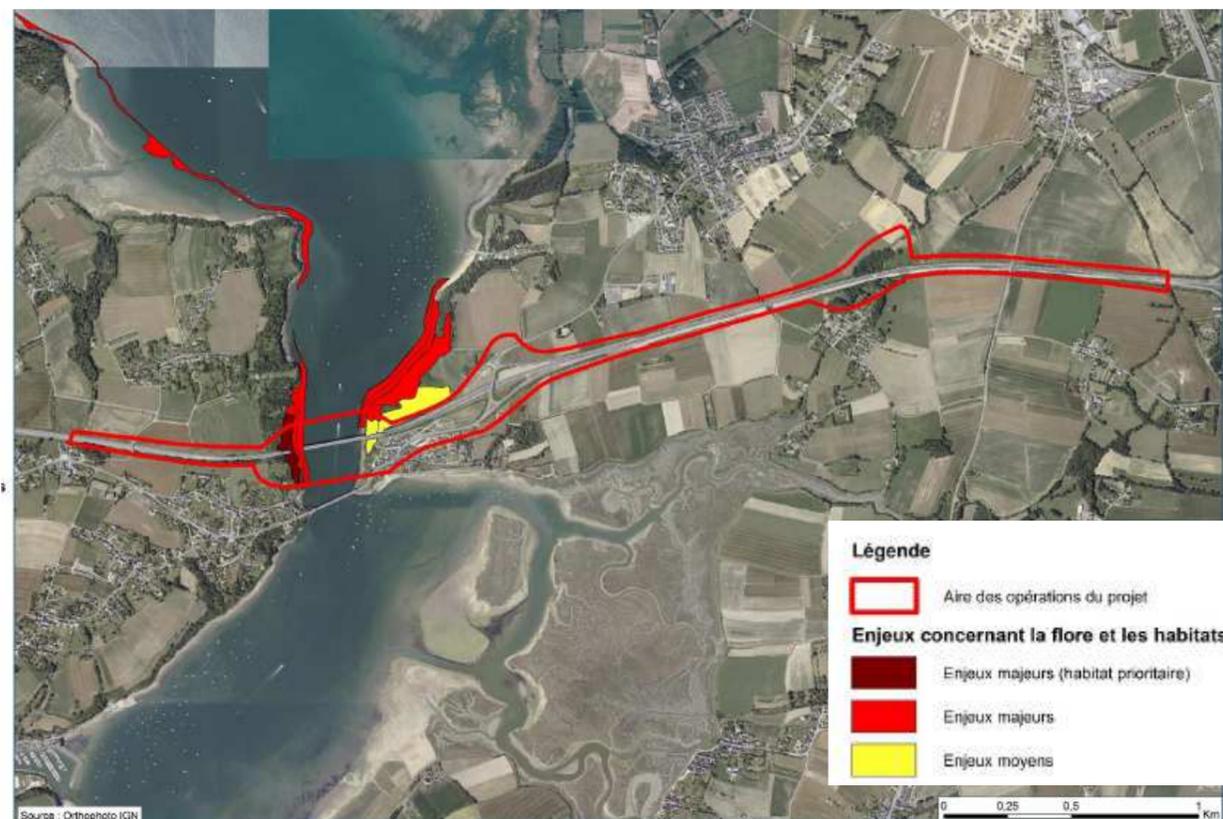


Figure 11 : Enjeux concernant la flore et les habitats (source AEPE GINGKO – fonde de plan IGN)

Les enjeux concernant la faune se décomposent ainsi :

**Enjeux majeurs**

- L'habitat de reproduction du Lucane cerf-volant qui est le boisement situé en rive Ouest de la Rance ;
- La Rance en tant qu'habitat du Phoque veau-marin.

**Enjeux forts**

- L'habitat de reproduction de la Salamandre tachetée et du Triton palmé, au Nord de Pontlivard ;
- Les zones de chasse et/ou d'alimentation de l'Aigrette garzette et de la Sterne pierregarin (Rance et vasières) ;
- Les habitats de chasse du Busard Saint-Martin (zones de cultures autour du point d'observation près du lieu dit la Haute Ville Boutier sur la commune de Pleudihen-sur-Rance) ;
- Les habitats des autres espèces d'oiseaux protégées ;
- Les zones de chasse et couloirs de déplacement des Chiroptères (Rance, boisements et réseau de haies connectées à l'ouest de la Rance) ;
- Le ruisseau de Pontlivard en tant qu'habitat de l'Anguille.

**Enjeux moyens**

- Les milieux où ont été observés des espèces déterminantes ZNIEFF (Lièvre d'Europe, Putois...).

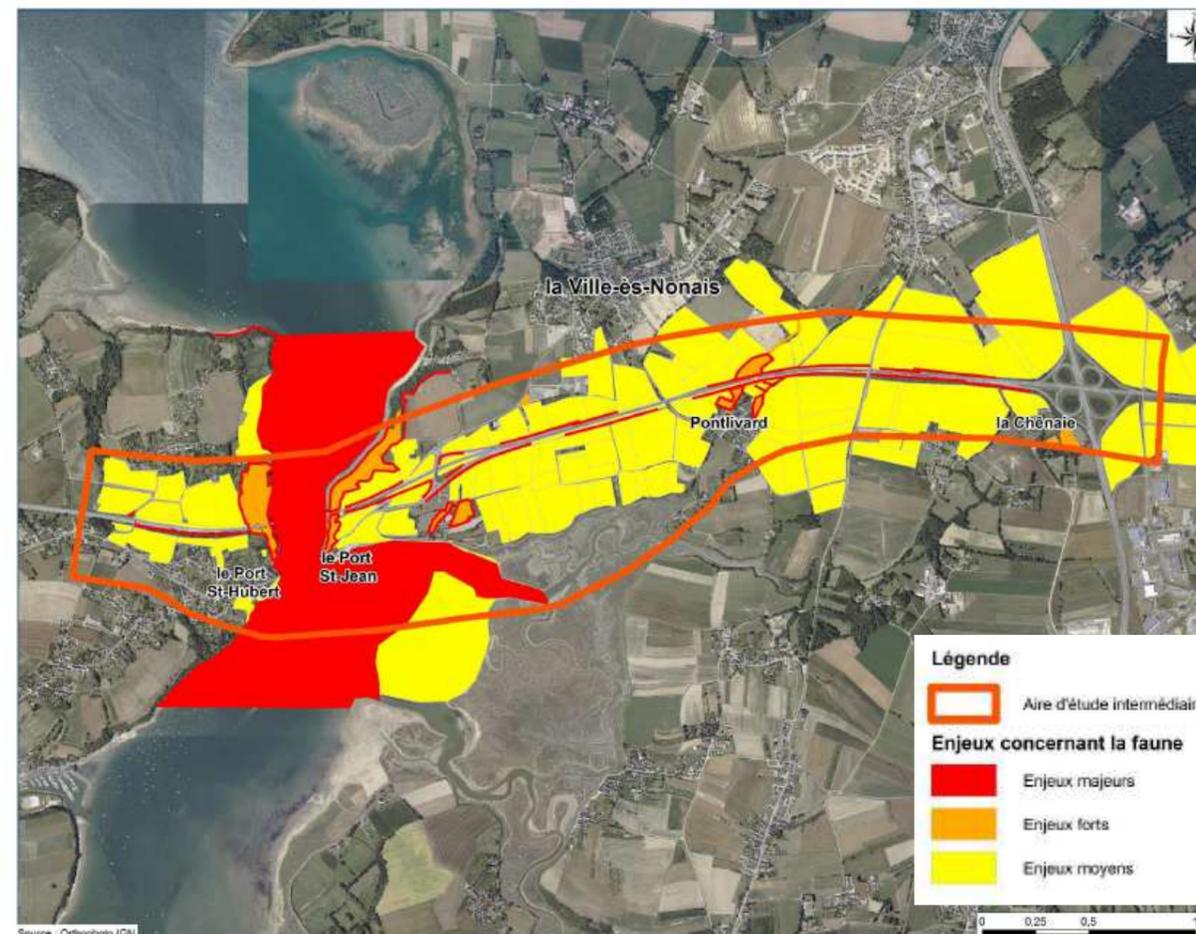


Figure 12 : Enjeux concernant la faune (source AEPE GINGKO – fonde de plan IGN)

5.1.2.2 Zoom sur les secteurs concernés par la mise en compatibilité  
 Les habitats concernés par la mise en compatibilité sont des prairies et des haies.

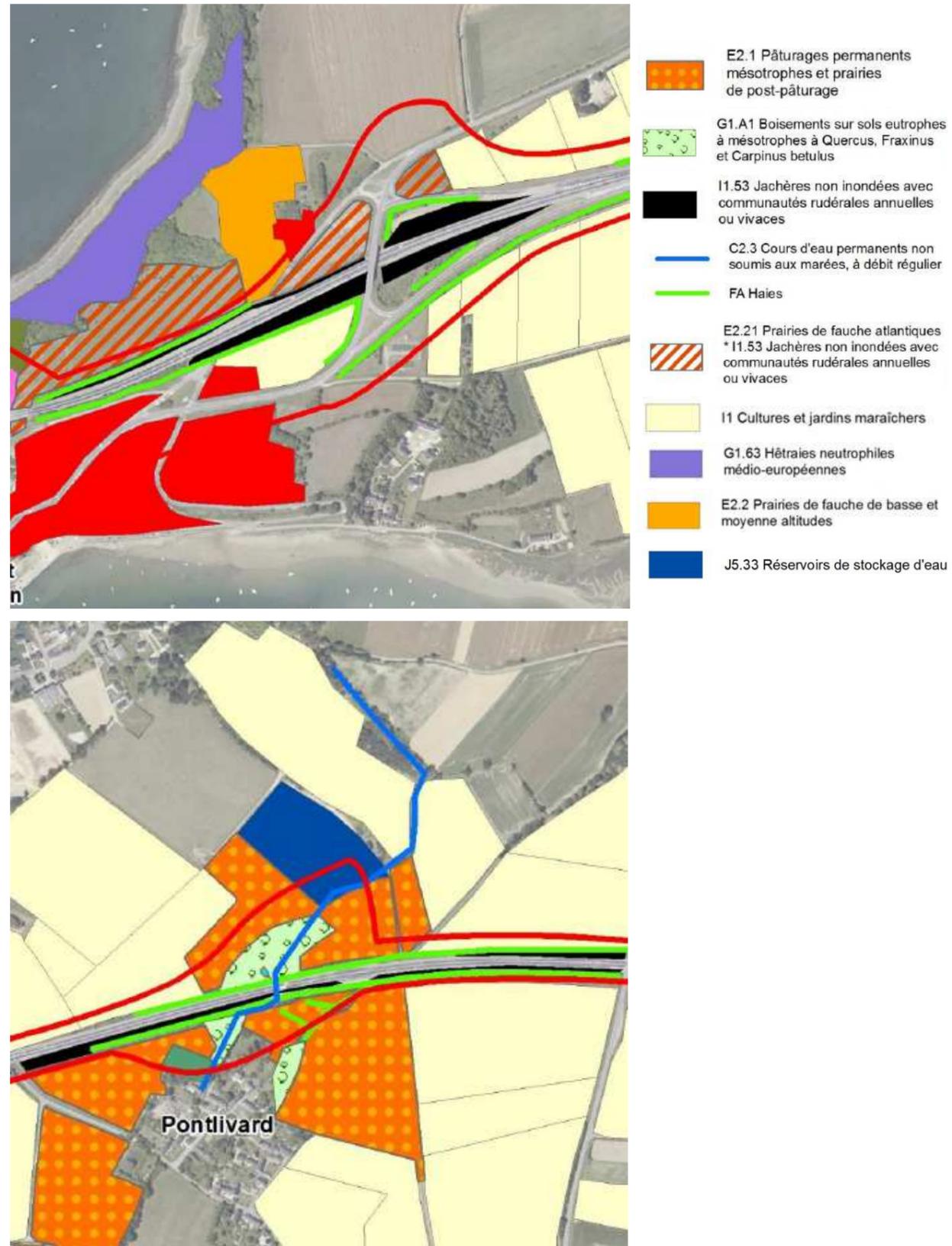


Figure 13 : Occupation des sols (source AEPE GINGKO – fonde de plan IGN)

### 5.1.3 Paysage

L'intérêt principal pour les usagers de la RN176 réside dans la découverte des paysages traversés. Ici, la Rance constitue le point essentiel d'intérêt. Aujourd'hui, il n'existe pas de vision d'approche vers la Rance, la découverte est soudaine et entière au niveau du Pont Châteaubriand. Les vues possibles, compte-tenu du relief, ont été supprimées par la présence de végétation plantée le long de la RN176 et de merlons. L'enjeu principal est donc de préserver les visions sur le pont.

Depuis les axes de communication et les lieux de vie à proximité de la RN176, l'enjeu est de limiter l'impact visuel de cette infrastructure dans le paysage quand elle est en remblai.





Figure 14 : Photographies des secteurs concernés par la mise en compatibilité (source AEPE GINGKO)



Figure 15 : Localisation des prises de vue (source AEPE GINGKO – fonde de plan IGN)

#### 5.1.4 Milieu humain

Le projet de la RN176 traverse principalement des zones agricoles (beaucoup de cultures, quelques prairies), avec de rares bosquets. Cette aire comprend quelques hameaux (Pontlivard, le Port Saint-Jean, le Port Saint-Hubert...).

Au niveau de Pontlivard, les habitations les plus proches sont situées à 150 m des secteurs concernés par la mise en compatibilité du PLU et à Port-Saint-Jean, les habitations les plus proches sont à environ 60 m.

## 5.2 Impacts de la mise en compatibilité sur l'environnement et mesures

Les effets et mesures détaillées de l'ensemble du projet sont présentés dans l'étude d'impact (Pièce F Partie 3). Les paragraphes suivants présentent uniquement les impacts de la mise en compatibilité du PLU.

Les « mises en compatibilité » concernées sont, pour rappel :

- la réduction d'EBC ;
- la modification du règlement pour autoriser les travaux liés au projet en zone NPL.

### 5.2.1 Impact de la mise en compatibilité sur l'évolution de la consommation d'espace

La modification de règlement permet la réalisation de la nouvelle bretelle d'entrée nord-ouest ainsi que l'élargissement côté nord du déblai à l'ouest de l'échangeur avec la RD366, la réalisation du giratoire au Sud de l'échangeur, la rectification du tracé de la RD 366 au nord de l'échangeur, le rétablissement de l'accès aux 2 habitations situées au nord-ouest de l'échangeur. Cette modification représente une surface de 7300 m<sup>2</sup> environ. Il convient de préciser que la présente mise en compatibilité permet uniquement ces aménagements.

**Aucun autre aménagement actuellement interdit ne sera rendu possible.**

### 5.2.2 Impact de la mise en compatibilité sur le traitement des eaux pluviales

Une partie du déclassement des EBC est nécessaire pour la création de bassins de recueil et de traitement des eaux pluviales. Il faut noter qu'actuellement aucun dispositif d'assainissement n'existe. Les eaux pluviales sont rejetées directement dans le milieu naturel sans rétention ni traitement.

Les ouvrages prévus permettront également le confinement de 30 m<sup>3</sup> de polluants en cas de pollution accidentelle.

### 5.2.3 Impact de la mise en compatibilité sur les espaces naturels, sur la faune, la flore

En phase chantier, les défrichements rendus possibles par la présente mise en compatibilité ainsi que les aménagements routiers sont susceptibles de présenter les incidences suivantes :

- Dérangement de la faune (bruit, vibrations) ;
- Risque de destruction d'individus.

En phase exploitation, les défrichements rendus possibles par la présente mise en compatibilité sont susceptibles de présenter les incidences suivantes :

- Destruction d'habitats naturels : l'emprise impactera les habitats naturels situés sur le plateau à l'Est de la Rance, notamment les haies sur les talus (130 m de haies seront impactés) ;
- Réalisation de bassins en zone humide : le projet impacte 120 m<sup>2</sup> de zone humide à Pontlivard

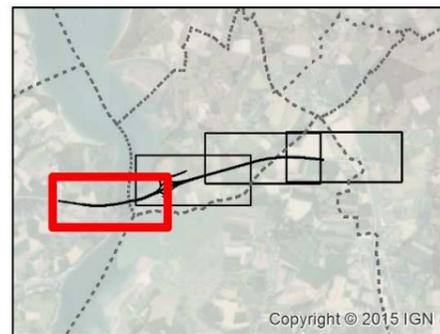
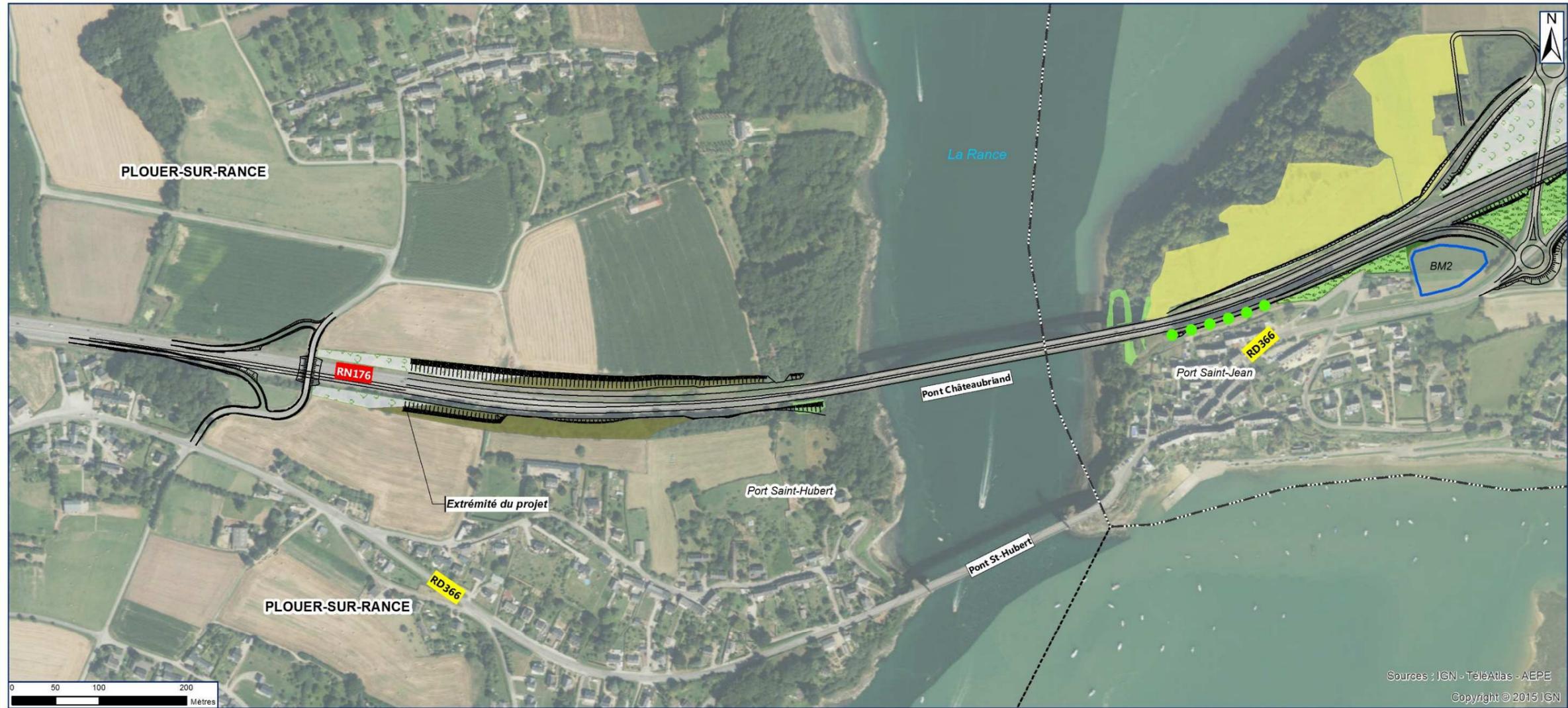
Les principales mesures mises en œuvre dans le cadre du projet à l'Est de la Rance sont les suivantes :

- Plantations bocagères et arbustives, création de boisements,
- Création de prairies mésophiles,
- Création d'une prairie humide en compensation de la zone humide impactée (380 m<sup>2</sup>),
- Création d'hibernaculum.

Il est notamment prévu :

- Plantations dans l'échangeur de la RD366, côté sud et entre le bassin et la RN176 au niveau de Port- Saint-Jean d'essences arbustives et de hauts jets (Chêne pédonculé, Châtaigniers) sur une surface de 6 560 m<sup>2</sup>.
- Plantations derrière le mur anti-bruit situé au droit des habitations de Port Saint Jean et le long du chemin creux à Pontlivard avec des essences arbustives et de hauts jets (Chêne pédonculé et Châtaigniers, favorables aux insectes saproxylophages à long terme) sur un linéaire de 190 m et une surface de 2 250 m<sup>2</sup>.
- Plantations arbustives autour des bassins routiers et à certains endroits le long de la RN176 à Port-Saint-Jean et Pontlivard) sur 560 m linéaire et sur une surface de 290 m<sup>2</sup>.

Soit 20 140 m<sup>2</sup> de plantations d'arbres et d'arbustes ce qui compense les 10 045 m<sup>2</sup> d'espaces boisés classés impactés.



**Légende**

- Limite de département
- Limite de commune

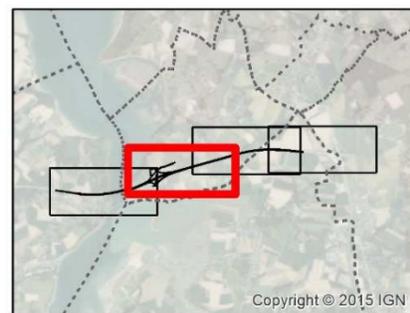
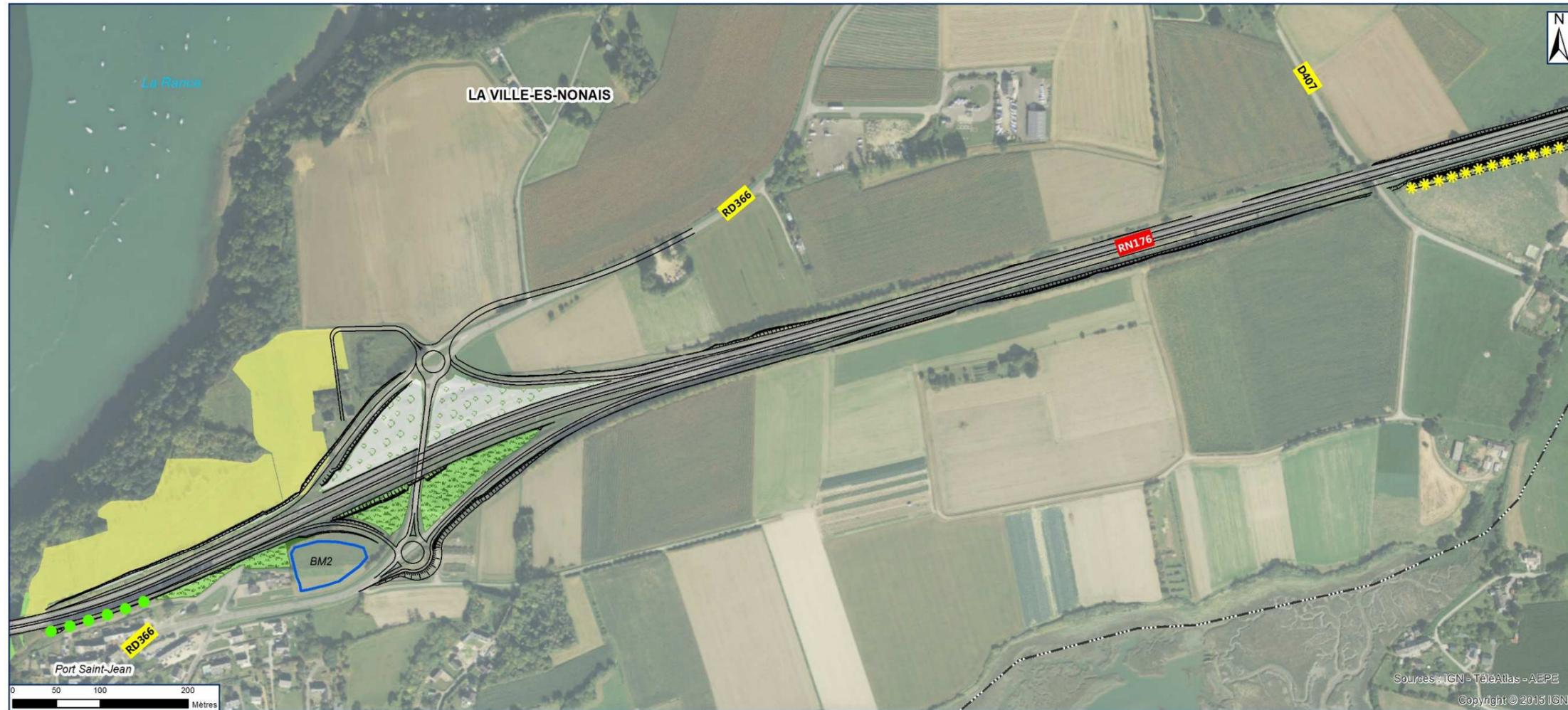
**Projet**

- Tracé
- Remblais - Déblais
- Bassin

**Mesures envisagées**

- Plantations bocagères
- Création de boisements
- Création de prairie
- Engazonnements arbustifs
- Plantations arbustives
- Prairie fauchée pour récolte des foins
- Régénération naturelle

	<b>MESURES ENVISAGEES EN FAVEUR DU MILIEU NATUREL</b>		Page 1 sur 4	<b>Mise à 2x2 voies de la RN 176</b>
	Doc : 12-001887-EIE-15213-CAR-E01_Mesures_faune_flore	SBI / CAR / ISC	Date : 01/09/17	



**Légende**

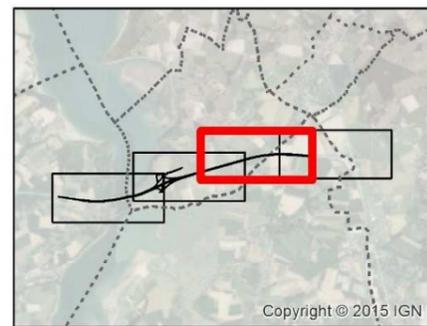
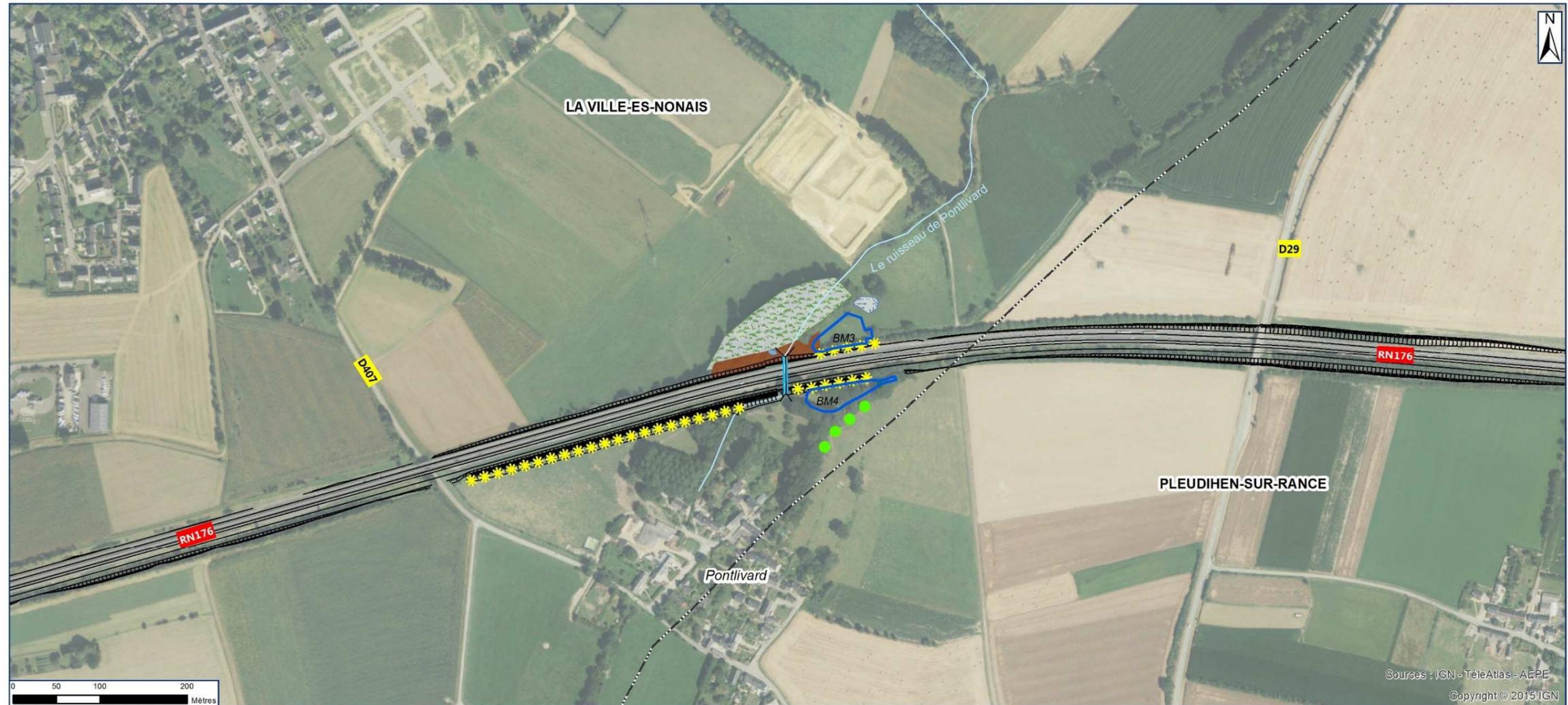
- Limite de département
- Limite de commune

**Projet**

- Tracé
- Remblais - Déblais
- Bassin

**Mesures envisagées**

- Plantations arbustives
- Plantations bocagères
- Création de boisements
- Création de prairie
- Plantations arbustives
- Prairie fauchée pour récolte des foins
- Régénération naturelle



**Légende**

— Limite de département

- - - Limite de commune

**Projet**

— Tracé

▬ Remblais - Déblais

▭ Bassin

**Mesures envisagées**

★ ★ ★ Plantations arbustives

● ● ● Plantations bocagères

— Ouvrages hydraulique avec banquettes faune

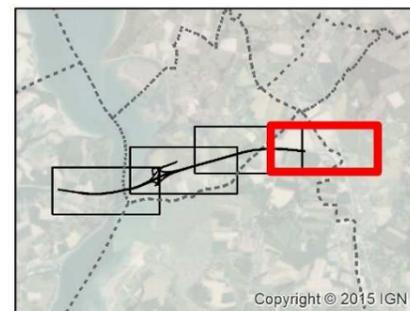
▨ Entretien du boisement

▩ Entretien du boisement et création d'hibernaculum

▧ Création prairie humide avec dépressions

▦ Plantations arbustives

▤ Reprofilage mare et mise en lumière



**Légende**

- Limite de département
- Limite de commune

**Projet**

- Tracé
- Remblais - Déblais
- Bassin

**Mesures envisagées**

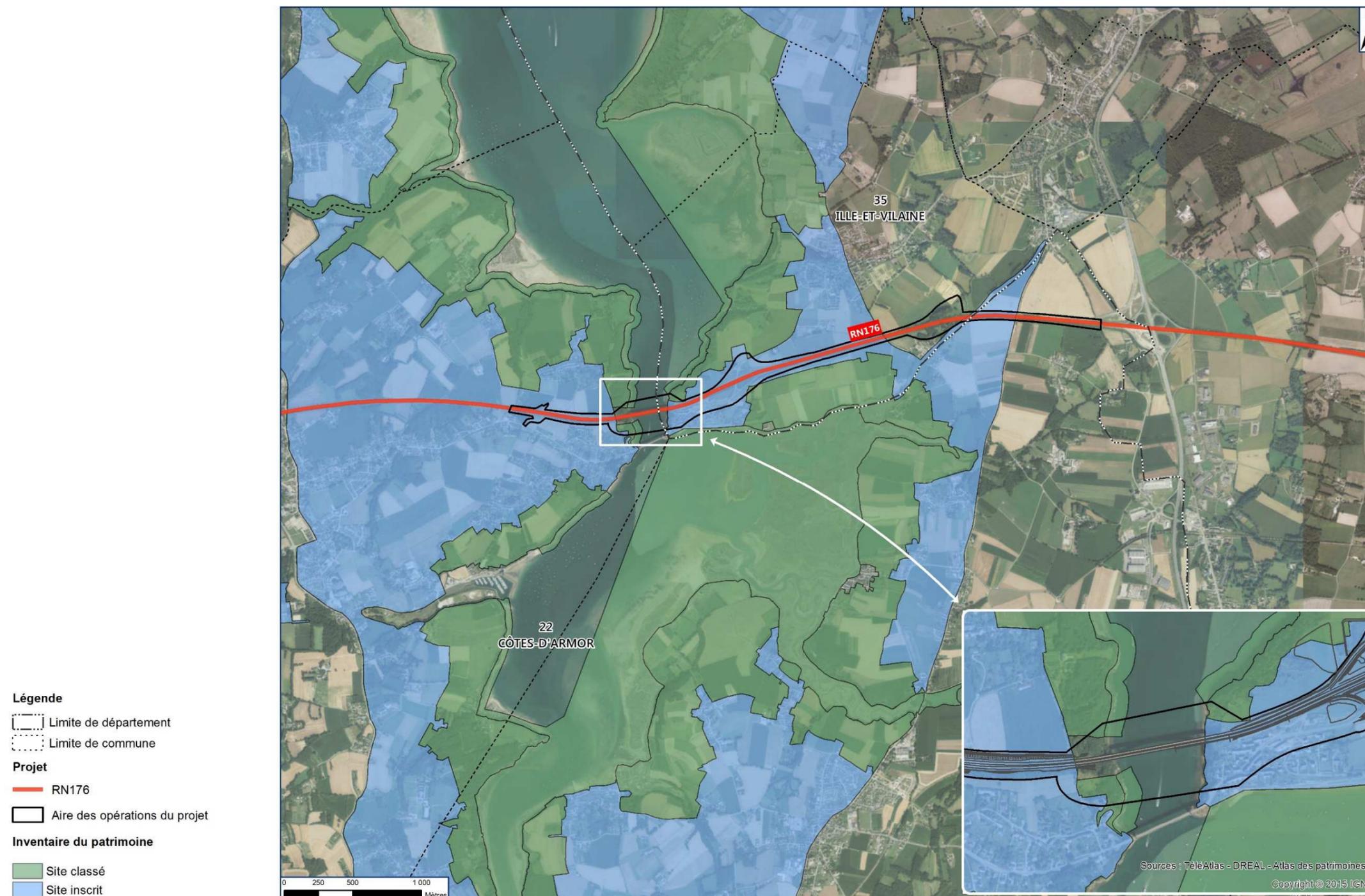
*Pas de mesures à l'extrémité est du projet*

	<b>MESURES ENVISAGEES EN FAVEUR DU MILIEU NATUREL</b>		Page 4 sur 4	<b>Mise à 2x2 voies de la RN 176</b>
	Doc : 12-001887-EIE-15213-CAR-E01_Mesures_faune_flore	SBI / CAR / ISC	Date : 01/09/17	

**Figure 16 : Mesures envisagées en faveur du milieu naturel (source ARCADIS – fonde de plan IGN)**

### 5.2.4 Impact de la mise en compatibilité sur le patrimoine

L'emprise du projet est concernée par le site inscrit de l'estuaire de la Rance. Elle n'intercepte par contre pas le site classé de l'estuaire de la Rance (hors élargissement du pont Chateaubriand existant).



	<b>SITES INSCRITS ET CLASSÉS</b>			Mise à 2x2 voies de la RN 176
	Doc : 12-001887-EIE-15226-CAR-A01_Site inscrit_classé	SBI / CAR / EFI	Date : 19/06/17	

Figure 17 : Sites inscrits et classés (source ARCADIS – fonde de plan IGN)

## 5.2.5 Impact de la mise en compatibilité sur le paysage

Les travaux à réaliser en zone NPL et les défrichements rendus possibles par la mise en compatibilité sont susceptibles d'engendrer une modification des perceptions paysagères.

Les mesures compensatoires prévues au titre des impacts sur le milieu naturel (reboisements, restauration de zone humide) entraîneront une incidence positive d'un point de vue paysager.

Les mesures paysagères prévues dans le cadre du projet à l'Est de la Rance permettent l'insertion du projet dans le paysage (plantations arbustives ou bocagères).

### 5.2.5.1 Zone de Pontlivard

Sur les talus situés au nord du hameau de Pontlivard, une végétation arborée dense s'est installée le long du ruisseau. La végétation présente sera conservée au maximum car elle assure aujourd'hui la fonction de corridor écologique et de protection visuelle concernant le hameau de Pontlivard.

L'intégration des bassins sera cohérente avec le paysage environnant comme l'illustre le bloc diagramme suivant, remédiant ainsi à la suppression des EBC au droit du ruisseau. Au nord, une zone compensatoire sera aménagée dans la continuité du ruisseau. Le renforcement de ces plantations, notamment au sud de la voie, permettra également de conserver un écran visuel entre la route et le hameau. Entre le ruisseau et la RD407, il est prévu des plantations arbustives en haut du merlon.

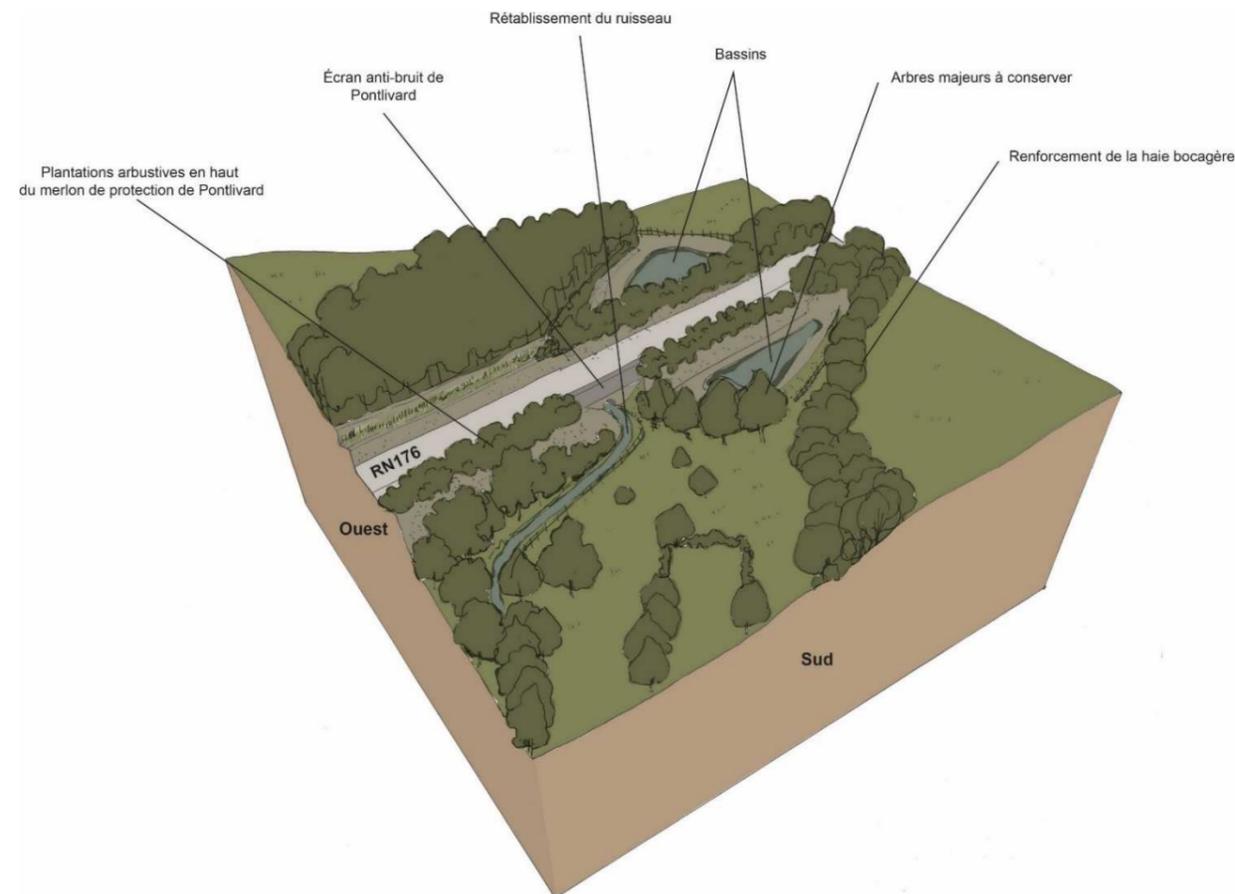


Figure 18 : Bloc diagramme illustrant l'insertion paysagère des bassins de Pontlivard (source AEPE GINGKO)

### 5.2.5.2 Echangeur avec la RD366

La zone de l'échangeur entre la RN176 et la RD366 se situe entre 2 ambiances paysagères distinctes : au nord le plateau agricole, au sud la végétation arborée protégeant le Port Saint-Jean des nuisances visuelles et acoustiques de la route.

Comme l'illustre le visuel ci-dessous, l'échangeur et la RN176 ne seront pas perceptibles depuis la Rance en raison de plantations arborées filtrant les vues.

Au nord, les talus seront couverts par une prairie naturelle locale. Les semis de cette prairie seront issus de la fauche de la prairie située à l'ouest, afin d'utiliser les essences locales.

Au sud, la végétation sera arbustive et arborée pour permettre d'une part, un isolement visuel du hameau vis-à-vis de la route, et d'autre part, l'intégration des ouvrages anti-bruit et hydrauliques présents sur la zone. Ceci afin d'établir un paysage fonctionnel mais surtout cohérent avec l'existant, remédiant ainsi à la suppression des EBC au droit de l'échangeur.

Au nord les dépôts de matériaux excédentaires seront peu perceptibles du fait de leur faible hauteur et de leur remise en culture.

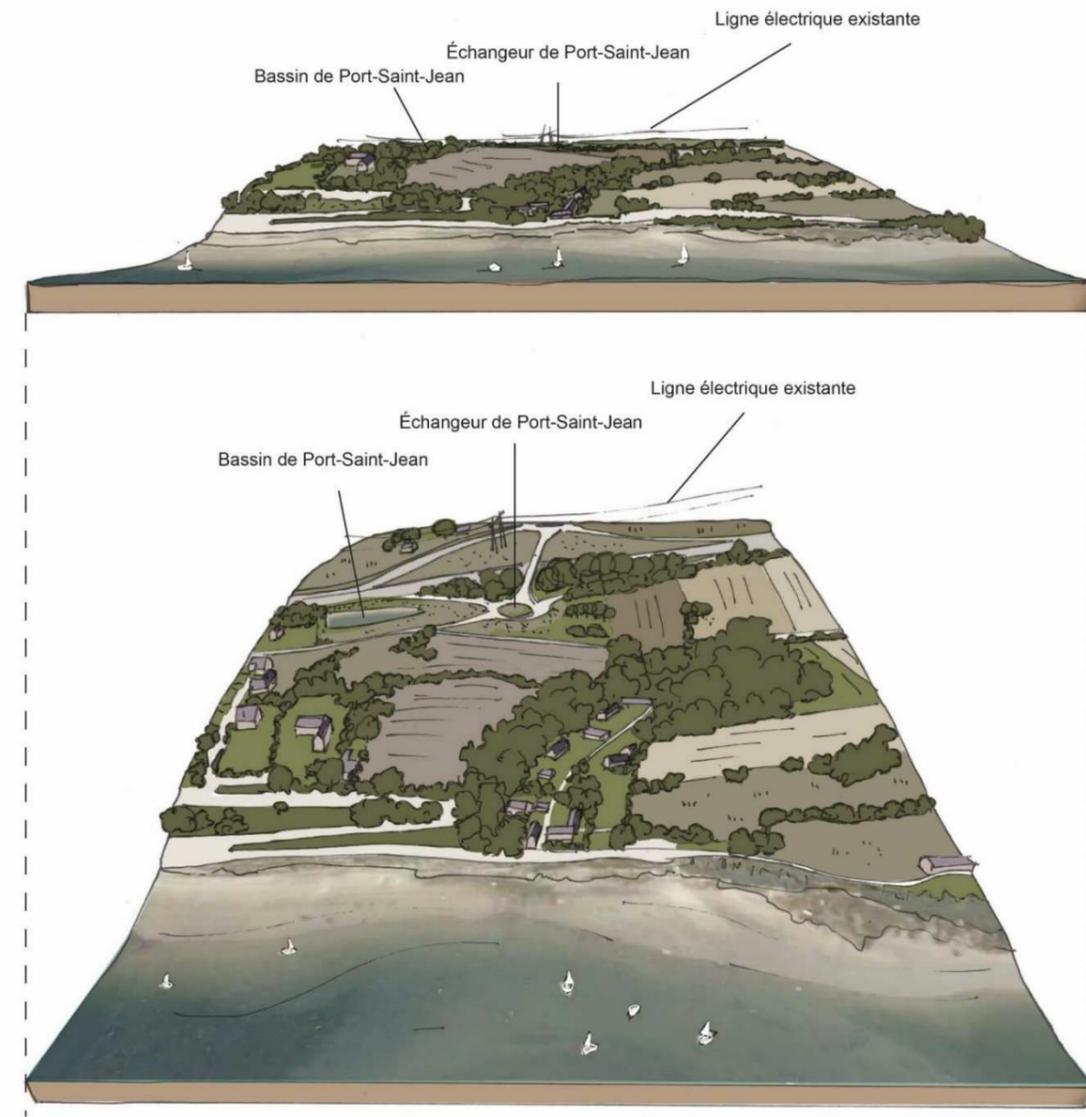


Figure 19 : Profil en 3 dimensions et bloc diagramme illustrant l'insertion paysagère de l'échangeur de Port Saint-Jean (source AEPE GINGKO)

### **5.2.6 Impact de la mise en compatibilité sur le milieu humain**

La réduction des EBC au niveau de Pontlivard est également nécessaire pour la création d'un merlon acoustique de protection du hameau de Pontlivard du fait de l'augmentation du niveau sonore lié à la mise à 2x2 voies.

### **5.2.7 Conclusion**

Le projet s'intègre dans l'existant et reste peu perceptible, notamment grâce aux plantations prévues dans le cadre du projet. Les aménagements prévus ne dénaturent pas le caractère des sites, ne compromettent pas leur qualité architecturale et paysagère et ne portent pas atteinte à la préservation des milieux.

En conclusion, les impacts de la mise en compatibilité seront limités. Il n'y aura donc pas d'impact significatif sur l'environnement découlant de la mise en compatibilité.

### 5.3 Raison du choix du projet eu égard à la protection de l'environnement

L'analyse des scénarios prenant en compte les différentes solutions possibles, pour chacune des sections de la RN176, entre la rive ouest de la Rance et l'échangeur de la Chênaie, s'organise autour des 5 variantes suivantes :

- une variante 0 (V0), qui préconise de conserver le pont en état et de maintenir la circulation à 2x1 voie sur l'ensemble du tronçon ;
- une variante 1, qui préconise une section courante à 2X2 voies et une mise en conformité du pont, maintenu à 2X1 voie ;
- une variante 2, qui préconise la mise à 2x2 voies de l'ensemble du tronçon, via l'élargissement du pont Chateaubriand ;
- une variante 3a, qui préconise la mise à 2x2 voies de l'ensemble du tronçon, via la création d'un pont arc au sud du pont Chateaubriand ;
- une variante 3b, qui préconise la mise à 2x2 voies de l'ensemble du tronçon, via la création d'un pont arc au nord du pont Chateaubriand.

Le complément de l'échangeur avec la RD366 est pris en compte dans un second temps dans chacune des variantes.

Le tableau ci-dessous synthétise l'ensemble de ces critères qui ont été détaillés au fur et à mesure de la description des différentes solutions. Le coût indiqué (montant TTC) est le coût estimé au stade de la comparaison des variantes, il diffère du cout actuel, de par l'évolution du projet (notamment évolution du Pont chateaubriand).

Variante	V0 pas de modification	V1 section courante à 2x2 voies et mise en conformi- té du pont à 2x2 voies	V2 mise à 2x2 voies avec élargissement du pont	V3a mise à 2x2 voies grâce à un nouveau pont arc au sud	V3b mise à 2x2 voies grâce à un nouveau pont arc au nord
Spécificités de l'ouvrage d'art (OA)	Maintien de l'OA existant + travaux d'entretien de l'OA existant	Maintien de l'existant et mise en conformité + travaux d'entretien de l'OA existant	Élargissement du pont à 2x2 voies + travaux d'entretien de l'OA existant	Pont identique Arc existant + travaux d'entretien de l'OA existant	Pont identique Arc existant + travaux d'entretien de l'OA existant
Contraintes techniques et d'exploitation					
Impacts sur l'environnement					
Impacts sur le milieu humain					
Réponse aux objectifs du projet					
Coût	0,6 à 1 M€	9,4 à 9,7 M€	27 à 29 M€	33 à 37 M€	34 à 38 M€
Coût total avec l'aménagement de l'échangeur de la RD 366	-	-	28,5 à 30,5 M€	34,5 à 38,5 M€	35,5 à 39,5 M€

Très défavorable	Moyennement défavorable	Faiblement défavorable	Faiblement favorable	Moyennement favorable	Très favorable

Figure 20 : Tableau de comparaison des variantes (source ARCADIS)

À l'issue de l'analyse détaillée des variantes, les solutions étudiées doivent être appréciées en fonction de la réponse qu'elles apportent aux objectifs du projet d'aménagement routier, en fonction de leurs impacts cumulés sur l'environnement et le cadre de vie et en fonction de leur coût et de sa justification au regard des enjeux de développement régional et local.

#### La variante 0 ne répond donc pas aux objectifs d'amélioration du trafic sur la RN176 :

La conservation en l'état (V0) serait la variante la plus facile à mettre en œuvre. Ne rien faire ne présente, en effet, aucune difficulté technique et un impact environnemental quasi-nul : des destructions d'habitat et des dérangements d'espèces très faibles, limités à la récréation de la piste de chantier en rive est de la Rance, aucun dérangement des riverains. Cependant, le problème de rejet des eaux de ruissellement non traitées ne serait pas réglé ; les difficultés de circulation et les problèmes de sécurité des déplacements perdureraient. Cette solution n'assure pas non plus la transparence écologique, hydraulique et sédimentaire du ruisseau de Pontlivard.

L'option V0 ne répond donc pas aux objectifs d'amélioration du trafic sur la RN176.

#### La variante 1 : une amélioration partielle de la situation

La mise à 2x2 voie de la section courante, sans augmentation de la capacité du franchissement de la Rance, a des impacts limités sur l'environnement, mais **elle ne répond que partiellement aux objectifs fixés.**

Si elle améliore la sécurité sur la section courante mise à 2x2 voies (déjà largement traitée par les travaux de pose de glissières en axe en 2011) et permet de traiter les eaux de ruissellement, avant rejet, elle n'est en effet pas compatible avec l'aménagement d'un échangeur complet avec la RD366 et les difficultés de circulation et les problèmes de sécurité perdureraient au droit des rétrécissements de 2 à 1 voie sur le pont.

#### Variante 2, 3a et 3b : une amélioration du trafic, avec des impacts variés sur l'environnement et le cadre de vie

Toutes les variantes proposant la mise à 2x2 voies de toute la section, y compris le pont Chateaubriand, sont celles qui répondent le mieux aux objectifs du projet.

- La variante 2 est techniquement la plus complexe à réaliser et la plus contraignante en phase travaux, mais elle présente un impact maîtrisable et limité sur l'environnement, dont les habitats prioritaires, pour un coût moindre que les autres variantes de doublement de l'ouvrage ;
- Les variantes 3a et 3b, de création d'un nouveau pont arc identique au pont Chateaubriand, au sud ou au nord, si elles permettent d'éliminer les contraintes en phase chantier, entraînent un impact élevé sur l'environnement, en particulier les habitats prioritaires ;
- La variante 3a présente en outre un impact important sur le milieu humain, elle implique à ce titre plus de mesures de préservation du cadre de vie des habitants de Port Saint-Jean ;
- La variante 3b a un impact encore plus fort sur la zone Natura 2000 et un coût supérieur en raison du déplacement de la ligne très haute tension qu'elle nécessite.

#### Pas d'échangeur complet sans mise à 2x2 voies sur tout le tronçon

L'aménagement d'un échangeur complet avec la RD366 est difficilement compatible avec le maintien à 2x1 voie du pont Chateaubriand. Les flux supplémentaires augmenteraient la congestion et l'insécurité au droit du pont.

Le réaménagement de l'échangeur trouve en revanche pleinement sa place dans un projet incluant la mise à 2x2 voies de toute la RN176, permettant d'améliorer du même coup les déplacements locaux. Il présente néanmoins un surcoût de 1,5 M€.

## 5.4 Indicateurs retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité

Le principal indicateur pour suivre les effets de la mise en compatibilité sur l'environnement est la surface d'Espaces Boisés Classés déclassés à mettre en parallèle avec la surface replantée dans le cadre du projet.

## 5.5 Méthodologie

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité a été effectuée par l'intermédiaire d'une méthode similaire à celle employée pour l'étude d'impact du projet, comportant trois étapes :

- l'identification des éléments d'intérêt du milieu physique, humain et naturel, dans la zone du projet pour la commune ;
- l'analyse des effets potentiels du projet pour la commune, sur les thèmes étudiés portant sur le milieu physique, humain et naturel ;
- la description des mesures pour éviter, réduire ou compenser ces effets potentiels dans la commune.

Spécifiquement pour l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité, une analyse des conséquences sur l'environnement de la mise en compatibilité est réalisée, basée sur les effets identifiés et les mesures mises en œuvre, afin de conclure quant à la présence ou l'absence d'incidence significative sur l'environnement découlant de la mise en compatibilité.

## 5.6 Résumé non technique

### 5.6.1 Le projet et ses incidences sur le PLU de la Ville es Nonais

Le projet consiste en la mise à 2x2 voies de la RN176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie. Le projet comprend l'élargissement à 2x2 voies du pont existant.

Ce projet présente deux incompatibilités avec le PLU applicable sur la commune de la Ville-es-Nonais : la réalisation de défrichements en EBC, et la réalisation de travaux en zone NPLt que son règlement ne permet pas.

La mise en compatibilité du PLU de la Ville-es-Nonais porte sur :

- le déclassement de 10 045 m<sup>2</sup> d'espaces boisés classés actuellement situés à proximité de la RN 176 ;
- la modification du règlement pour autoriser les travaux liés au projet en zone NPL.

### 5.6.2 Les principales mesures d'insertion environnementale du projet

Les principales mesures dans le secteur concerné par la mise en compatibilité concernent le milieu naturel avec notamment des mesures de réduction en phase chantier (calendrier des travaux, protection des secteurs sensibles) et des mesures de compensation (plantation de haies).

Il est également prévu la restauration d'une zone humide à hauteur de 200 %.

## Annexe 1 Compte rendu de la réunion d'examen conjoint



Préfecture  
Direction des collectivités territoriales  
et de la citoyenneté  
Bureau de l'Urbanisme

Commune de LA VILLE ES NONAIS

Projet de mise à 2 x 2 voies de la RN176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie

Mise en compatibilité du document d'urbanisme de la commune  
Articles L.153-49 à 59 et R. 153-13 à 17 du code de l'urbanisme.

Réunion d'examen conjoint du 29 novembre 2018

### Compte-rendu

#### Participants :

La Ville ès Nonais : M. Michel LEFEUVRE, maire  
Conseil départemental 35 : M. Alain SORIN  
DREAL : MM. Paul MOITEAUX et Alain TERROM, Service IST- DMMO  
DDTM 35 : M. Eric FOURNEL – SEHCV ;  
Préfecture d'Ille-et-Vilaine - DCTC : M. Jean-Michel CONAN, directeur DCTC, M. Joseph BELLAMY et  
Mme Dominique ALIX, Bureau urbanisme.

#### Absents excusés :

M. le Directeur régional des affaires culturelles - UDAP 35

#### Absents :

M. le Président du PETR - SCOT du Pays de St-Malo  
M. le Président de la CC Bretagne Romantique  
M. le Président du Conseil Régional de Bretagne  
M. le Président - CCI de Rennes  
M. le Président - Chambre d'agriculture d'Ille-et-Vilaine  
M. le Président - Chambre métiers et artisanat d'Ille-et-Vilaine  
M. le Directeur de l'agence régionale de santé - DT 35  
M. le Directeur interdépartemental des Routes-Ouest  
M. le Président du CRPF - Bretagne Pays de Loire  
M. le Président de l'INAO - DT Ouest

### I- PROJET:

Il s'agit de la mise à 2 x 2 voies de la RN 176 (principal axe routier reliant le nord de la Bretagne à la Normandie) entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie, à la limite des départements de l'Ille-et-Vilaine (35) et des Côtes d'Armor (22).

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 les suivants :

- 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, en sa qualité de maître d'ouvrage, a étudié plusieurs variantes pour assurer la continuité de la RN176 à 2x2 voies en Bretagne.

Le projet a été calé afin de respecter l'ICTAAL (Instruction sur les conditions techniques d'aménagement des autoroutes de liaison), conserver les ouvrages d'art existants et - au mieux - la chaussée existante.

Le projet porte sur deux communes des Côtes d'Armor (Plouër-sur-Rance et Pleudihen-sur-Rance) ainsi qu'une commune d'Ille-et-Vilaine (la Ville-ès-Nonais) et prévoit :

- 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 Côte-d'Armor et 3 km en Ille-et-Vilaine), y compris la mise à 2 x 2 voies du pont Châteaubriand en conservant son axe, c'est-à-dire par élargissement 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 des emprises foncières déjà acquises et terrassées en 1991.
- l'aménagement du demi-échangeur de la Ville-ès-Nonais en échangeur complet.
- les ouvrages liés au fonctionnement de l'infrastructure (bassins de recueil et de traitement des eaux de la plate-forme routière, écrans et merlons acoustiques, etc.).

Il sera soumis à une enquête publique unique portant sur :

- la déclaration d'utilité publique du projet valant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de la Ville-ès-Nonais ;
- l'autorisation environnementale unique relative à la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau et aux travaux en site classé.

En ce qui concerne la mise en compatibilité du PLU de La Ville-ès-Nonais, le dossier d'enquête publique comprendra, entre autres, le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint.

A l'issue de l'enquête, la commune de la Ville-ès-Nonais émettra un avis dans un délai de deux mois (à défaut, l'avis sera réputé favorable) et la décision de mise en compatibilité, éventuellement modifiée pour tenir compte des résultats de l'enquête publique, sera approuvée par la DUP.

## **II - MISE EN COMPATIBILITÉ DU DOCUMENT D'URBANISME**

Le projet est compatible avec le rapport de présentation, le PADD et les orientations d'aménagement du PLU de La Ville-es-Nonais approuvé le 25 février 2014.

Il présente toutefois deux incompatibilités : la réalisation de défrichements en espaces boisés classés (EBC) et la réalisation de travaux en zone NPL que son règlement ne permet pas.

La mise en compatibilité du PLU de la Ville-es-Nonais porte donc sur :

### **1 / La modification du règlement de la zone NPL pour autoriser les travaux liés au projet**

Le giratoire au sud de l'échangeur de la RD366, la rectification du tracé de la RD366 au nord de l'échangeur, la nouvelle bretelle d'entrée nord-ouest ainsi que l'élargissement côté nord du déblai à l'ouest de l'échangeur empiètent sur la zone NPL.

Le rétablissement de l'accès aux 2 habitations situées au nord-ouest de l'échangeur est dans la zone NPL.

Dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU, le règlement de ce zonage est modifié pour permettre uniquement les aménagements prévus par le présent projet.

Cette modification ne permettra la réalisation d'aucun autre aménagement actuellement incompatible.

### **2 / le déclassement d'espaces boisés classés (EBC)**

Le projet nécessite le déclassement de 10.045 m<sup>2</sup> d'EBC actuellement situés à proximité de la RN 176 :

- Pour la création des bassins à Pontlivard et pour les déblais au Nord et au Sud de la RN 176 entre Pontlivard et la RD 407 ;
- Au niveau de l'aménagement de l'échangeur avec la RD 366.

Par ailleurs, le dossier de mise en compatibilité comporte une évaluation environnementale qui sera soumise pour avis à l'Autorité environnementale (Ae).

## **III - AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIÉES**

### **1 / La modification du règlement de la zone NPL pour autoriser les travaux liés au projet**

M. Lefeuve, maire de la Ville es Nonais, est très favorable au projet de mise à 2 \* 2 voies de la RN 176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie.

Il regrette que les zones concernées aient été classées en NPL lors de l'approbation du PLU en 2014 car il aurait été préférable d'anticiper pour ne pas avoir aujourd'hui à mettre en oeuvre une procédure de mise en compatibilité.

M. Fournel précise qu'au titre de la loi littoral, les aménagements en espaces remarquables doivent rester légers. Tel paraît bien être le cas pour le projet mais la jurisprudence est parfois contradictoire et la loi ELAN récemment promulguée prévoit un futur décret pour restreindre la notions d'aménagements légers.

### **2 / le déclassement d'espaces boisés classés (EBC)**

Ce déclassement concernant 10.000 m<sup>2</sup> sera compensé par 20.000 m<sup>2</sup> de nouvelles plantations réalisées dans le cadre de l'opération.

M. Fournel indique que la commission des sites a émis un avis favorable.

**Avis reçus par courrier ou courriel** : Néant.

Sur un plan général, divers points sont évoqués :

### **- la déviation de la circulation pendant la phase travaux :**

Il est prévu une déviation du trafic par la RD 366 et le Pont St-Hubert : il s'agira d'une déviation locale interdite aux poids-lourds.

M. Lefeuve s'interroge sur les mesures de sécurité, notamment pour les piétons et les cyclistes, et les dégradations potentielles sur la voirie et les habitations : il souhaite que ce point soit pris en compte dans le cadre de l'opération, d'autant plus au regard de la fragilité de certaines maisons anciennes qui pourrait conduire à des contentieux.

M. Sorin indique qu'une concertation a eu lieu avec les communes et le CD 35 souhaite pouvoir améliorer la situation, ou a minima ne pas la détériorer. En effet, il faut s'attendre à un trafic de 10.000 véhicules / jour passant par le Pont St Hubert (alors qu'avant la création du pont Châteaubriand, le trafic était d'environ 3.000 véhicules / jour).

M. Moiteaux précise que des études de détail seront lancées après l'enquête publique, afin de définir des mesures pour prendre en compte ces difficultés. Un état de la voirie et des habitations sera réalisé avant la phase travaux et une réunion d'information est prévue au début de l'année 2019.

### **- l'assainissement et le busage du secteur de Pont Livard**

Ce secteur, situé sur la Ville es Nonais et Pleudihen, est en assainissement non collectif.

La Ville es Nonais dispose d'une station d'épuration permettant de satisfaire les besoins pour 560 habitants : les élus des communes concernées sont d'accord pour qu'elle reçoive, à terme, les effluents des habitants de Pont Livard. A cet effet, il convient de prévoir l'implantation future d'une station de relevage et d'une canalisation.

M. Moiteaux indique que la prise en compte de la canalisation sera examinée dans le cadre des études de détail, après enquête publique. Il conseille aux maires de réaliser une étude définissant leurs besoins (emplacement de la station de relevage, dimensions et emplacement de la canalisation) : sur cette base, ils devront confirmer officiellement leur demande.

S'agissant du busage du Pont Livard, M. Moiteaux confirme que la buse actuelle sera remplacée par un ouvrage permettant la traversée de la faune et la régulation des eaux pluviales afin de limiter leur débit, notamment en cas d'orages, et ainsi éviter des inondations.

### **- la procédure et le calendrier des travaux**

La procédure de DUP avec Mecdu est conduite et prise en charge par les services de l'État : le conseil municipal de la Ville es Nonais sera sollicité après l'enquête publique pour émettre un avis sur la Mecdu.

Préalablement au lancement de l'enquête publique, ont été saisis pour avis (qui seront joints au dossier mis à disposition du public :

- les services ministériels pour observations éventuelles sur la DUP car le secteur concerné est partiellement en site classé (saisine le 13/11/2018, délai de réponse = 2 mois, absence de réponse = avis favorable).

- l'Autorité environnementale pour avis sur l'évaluation environnementale.

Par ailleurs, et indépendamment de la procédure d'enquête publique, une saisine ministérielle est également nécessaire pour l'autorisation de travaux en site classé (délai de réponse = 6 mois, absence de réponse = avis défavorable).

Le calendrier des travaux n'est pas déterminé à ce jour : il ne pourra être établi que lorsque les partenaires assurant le financement seront connus.

Rennes, le 3 décembre 2018  
Pour la préfète, et par délégation  
Le Directeur des collectivités territoriales et de la citoyenneté

  
Jean-Michel CONAN