



DREAL BRETAGNE

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

VOLUME 3

## PIECE J1 - REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE A L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE DU CGEDD

**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** 5

Indice	Date	Objet de l'édition/révision	Etabli par	Vérifié par	Approuvé par
A01	15/01/2019	Première diffusion	CAR	TDE	SBI
B01	12/03/2019	Prise en compte remarques DREAL + DIT	CAR	TDE	SBI
C01	18/03/2019	Prise en compte des remarques DMOI	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.

## 1 CONTEXTE, PRESENTATION DU PROJET ET ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

### 1.1 Contexte et périmètre du projet

Pas de réponse à formuler.

### 1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

Pas de réponse à formuler.

### 1.3 Procédures relatives au projet

Pas de réponse à formuler.

### 1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae

Pas de réponse à formuler.

## 2 ANALYSE DE L'ETUDE D'IMPACT

### 2.1 État initial

Pas de réponse à formuler.

### 2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

Pas de réponse à formuler.

### 2.3 Analyse des incidences du projet et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces incidences, suivi prévu

#### 2.3.1 Trafic

Remarque de l'Autorité Environnementale : L'Ae recommande de ne présenter des résultats du modèle de trafic projeté qu'exclusivement sans hypothèse de mise en place d'une écotaxe sur le réseau routier national.

Réponse du maître d'ouvrage : L'étude de trafic, dont les résultats sont présentés dans l'étude d'impact, a été réalisée en plusieurs étapes et mise à jour au fur et à mesure de l'avancée des études. Au moment de la rédaction de l'état initial et de la comparaison des variantes, au stade de la concertation publique, il était alors toujours question de la mise en place d'une écotaxe poids lourds. Les études avaient donc été réalisées en ce sens. Néanmoins suite à l'abandon de l'écotaxe, des études de trafic complémentaires ont bien été réalisées sans application de l'écotaxe poids lourds (voir Volume 2 - Pièce F – Partie 4 – Annexe 5 à partir du §7). Ce sont les résultats de ces derniers tests qui sont présentés dans l'étude d'impact et utilisés dans les différents domaines (étude socio-économique, étude acoustique, étude air et santé etc). L'étude d'impact n'a donc pas été modifiée sur ce point par le maître d'ouvrage par rapport à la version soumise à l'Autorité Environnementale.

#### 2.3.2 Gestion des eaux, zones humides, risque d'inondation

Remarque de l'Autorité Environnementale : L'Ae recommande de s'assurer de la fonctionnalité des ouvrages de rétablissement hydraulique et d'indiquer notamment la manière dont les préconisations du SETRA seront prises en compte.

Réponse du maître d'ouvrage : La remarque concerne essentiellement l'ouvrage de rétablissement du ruisseau de Pontlivard/

Le dimensionnement de cet ouvrage de Pontlivard est d'abord basé sur le dimensionnement nécessaire à la transparence hydraulique. Pour une longueur de 40 m, le ratio de 0.50 pour un rapport ouverture / longueur indiqué par l'autorité Environnementale et préconisé par le SETRA conduirait à une section de 20 m<sup>2</sup>.

Le SETRA préconise néanmoins aussi par ailleurs de conserver une largeur d'ouvrage cohérente avec la largeur du lit mineur, ainsi la largeur de l'ouvrage a ici été fixée à 2m.

Pour avoir une ouverture de 20 m<sup>2</sup>, il serait alors nécessaire d'avoir une hauteur d'ouvrage de 10 m, ce qui n'est pas possible ici en raison de la moindre hauteur du remblai de la route existante.

D'une manière générale, le dimensionnement recommandé par le SETRA correspond à des ouvrages répondant à de très forts enjeux de circulation de la faune, ce qui n'est pas le cas ici. L'ouvrage est adapté dans ses dimensions aux enjeux connus. Rappelons également qu'à l'heure actuelle, il n'existe aucun ouvrage hydraulique ou passage favorable au transit de la petite faune au travers de cette section de la RN 176 (hormis l'ouvrage de franchissement de la Rance), en effet l'ouvrage de rétablissement actuel du ruisseau de Pontlivard est une buse Ø1000 colmatée.

La conception des abords qui relève des études de détail de niveau projet pourra néanmoins chercher à atténuer l'effet de variation brutale de luminosité.

Le projet va donc au final constituer une amélioration nette de la situation par rapport à l'existant et s'adapte à la configuration du site pour offrir la meilleure solution possible.

En ce qui concerne le 2ème ouvrage hydraulique, celui du Clos de la Rompe (buse de diamètre 800m), il s'agit d'un ouvrage de rétablissement purement hydraulique permettant l'évacuation du trop plein éventuel des fossés situés au nord et qui pourra jouer le rôle complémentaire de passage petite faune lorsqu'il ne sera pas en eau (la plupart du temps).

Le projet a également été soumis à plusieurs reprises aux services de l'État compétents (DDTM35, DREAL SPN) qui n'ont pas émis de remarques sur ces principes de conception.

#### 2.3.3 Milieux naturels et étude d'incidences Natura 2000

Remarque de l'Autorité Environnementale : L'Ae recommande de consolider l'argumentaire conduisant à ne pas solliciter de dérogation au régime d'interdiction stricte portant sur les espèces protégées et leurs habitats, ou de compléter l'autorisation environnementale par un dossier de demande de dérogation.

Réponse du maître d'ouvrage :

La remarque de l'Ae concerne la faune.

La démarche pour démontrer la nécessité ou non de réaliser un dossier de demande d'autorisation pour intervention sur espèces protégées consiste à examiner si le projet remet en cause, d'une part le bon état de conservation des populations des espèces protégées concernées et d'autre part leur maintien sur le site ou à proximité. Le niveau d'enjeu des espèces et leur sensibilité aux différents impacts du projet ont été pris en compte et, après la définition et les propositions de mise en œuvre

des mesures d'évitement et de réduction, il ressort que le projet n'aura aucun impact résiduel significatif sur ces populations d'espèces protégées (voir tableau de synthèse des impacts dans le dossier d'étude d'impact § 5,4,3,6). S'agissant d'un dossier de mise à 2x2 voies pour lequel la plupart des emprises nécessaires au doublement ont été acquises dès la réalisation de la 2 voies, les impacts initiaux ont principalement été jugés faibles ; en effet, sur les emprises du doublement à réaliser, les quelques espèces présentes sont plutôt communes et/ou ne disposent pas d'habitats particulièrement intéressants du fait des entretiens réalisés par le gestionnaire de la route. Dans tous les cas, il y aura une absence de destruction d'espèces du fait de l'adaptation de la date des défrichements hors période de nidification. A court terme, les destructions d'habitats (réseau de haies) sont également non significatives à l'échelle de cet habitat sur la zone d'étude. A long terme, ces destructions d'habitats sont compensées par de nouvelles plantations.

A ce titre, il a été jugé et conclu qu'une procédure d'intervention sur espèces protégées n'était pas nécessaire. Cette absence de nécessité de dossier de dérogation au titre des espèces protégées avait été validée par avis du 14 avril 2017 par le Service Patrimoine Naturel de la DREAL Bretagne lors de la concertation formelle des services de l'État sur le projet d'étude d'impact.

L'étude d'impact n'a donc pas été modifiée sur ce point par le maître d'ouvrage par rapport à la version soumise à l'Autorité Environnementale.

### 2.3.4 Qualité de l'air et santé humaine

Remarque de l'Autorité Environnementale : L'Ae recommande de reprendre l'évaluation des émissions de polluants aériens à partir des connaissances les plus récentes en la matière, traduites dans la version V du logiciel COPERT.

Réponse du maître d'ouvrage : COPERT est une méthodologie de détermination des émissions de polluants à partir des données de trafic. L'inventaire des émissions de trafic a été effectué à partir du logiciel TREFIC version 4.3 se basant sur la méthodologie COPERT IV. Lors de la réalisation de l'étude air et santé, début 2017, il s'agissait de la version en vigueur du logiciel. La méthodologie COPERT V date bien de 2016 mais la mise à jour du logiciel TREFIC intégrant cette nouveauté n'est apparue qu'en juillet 2018. Le maître d'ouvrage en avait déjà fait état à l'AE lors d'un précédent avis fin 2017 sur un autre projet, qui avait conduit à la même remarque de l'Ae. La conduite de ce type de projets d'infrastructure linéaire est un processus long, avec une grande inertie liée aux différentes phases d'études, de procédures et de concertation. Le maître d'ouvrage ajuste en permanence le contenu de ses études au strict respect du droit en vigueur - qui a d'ailleurs beaucoup évolué depuis 2016 – et adopte pour ses études les hypothèses et outils les plus récents, et ne pouvait ici remettre à jour l'ensemble du volet air et santé pour un dossier construit depuis plus d'un an et demi sur les hypothèses alors disponibles, pour un dossier déposé en septembre 2018.

Notons par ailleurs que la méthodologie COPERT V propose une méthode de calcul modifiée pour les véhicules à moteur diesel ; jusqu'à la version précédente, les émissions étaient basées sur des accélérations douces, de longs modes de vitesse constante et une vitesse maximale plutôt basse. Les niveaux d'émission des NOx pouvaient alors s'écarter des niveaux réels.

Appliqué au projet de doublement de la RN 176, la nouvelle version du logiciel ne modifierait que très peu les enjeux, en effet les véhicules sur cette section de 2x2 voies circuleront sans accélération brutale et à vitesse constante. L'étude conclut par ailleurs (§5,4,8 du volet F3) à l'absence d'enjeu significatif du projet pour la santé lié à la qualité de l'air.

### 2.3.5 Nuisances sonores

Remarque de l'Autorité Environnementale : L'Ae recommande d'évaluer les effets du projet sur le bruit sur l'ensemble du réseau routier où le projet induit une modification significative.

Réponse du maître d'ouvrage : L'Ae souhaite que soit examinée les évolutions de nuisances sonores sur les voiries locales proches du projet et susceptible de connaître des évolutions de trafic et donc parfois des hausses du niveau de bruit. En effet, l'étude acoustique du maître d'ouvrage ne modélise que la RN176 (et son échangeur) elle-même, et ne tient pas compte du bruit produit au niveau des voiries locales attenantes.

L'Ae recommande d'examiner si des habitations proches de ces voiries locales connaissent une augmentation du bruit supérieure à 2 dB(A), l'Ae estimant alors que des mesures de protection seraient nécessaires.

Le maître d'ouvrage tient à rappeler que, au sens de la réglementation, même si cette augmentation dépassait le seuil de 2 dB(A) d'augmentation, au sens de l'article R.571-45 du Code de l'Environnement, il ne s'agit pas d'une modification significative entrant dans le champ de la réglementation car aucun travaux n'est exécuté sur ces voiries annexes. Ce point est confirmé par exemple par :

- la circulaire n° 97-110 du 12/12/97 relative à la prise en compte du bruit dans la construction de routes nouvelles ou l'aménagement de routes existantes du réseau national qui précise dans son article 6.1 1°) que pour l'application de cette réglementation « des travaux doivent être réalisés sur l'infrastructure concernée »
- ou encore la circulaire du 28 février 2002 relative aux politiques de prévention et de résorption du bruit ferroviaire, qui relève de la même réglementation, qui précise bien que ces règles « n'ont pas vocation à s'appliquer hors du périmètre des travaux »

En l'espèce, en dehors des voies modélisées dans l'étude acoustique, les augmentations de trafic à l'horizon 2035 sont faibles sur le réseau routier. Il convient de consulter les cartes de trafic correspondantes (voir Volume 2 - Pièce F – Partie 4 – Annexe 5 à partir du §7) : carte page 96 pour la situation 2035 sans projet et carte page 102 pour la situation 2035 avec projet. Le trafic sur la RD366 diminue, et l'augmentation relative la plus importante est constatée pour la RN 176 à l'Ouest du projet (au-delà de l'échangeur avec la RD 12 et la RD 366) où le trafic moyen journalier annuel passe de 23 300 veh/jours sans projet à 23 600 veh/jour (avec projet) soit une augmentation de 0.06 dB (A) de la contribution sonore de l'axe. Cette modification est donc, quoi qu'il en soit, inférieur au seuil de 2 dB(A). D'autres voies pour lesquelles le trafic est modifié voient une augmentation maximale de 0.02 dB(A) – voire une diminution de trafic pour le barrage de la Rance.

### 2.4 Analyses spécifiques aux infrastructures de transport

Remarque de l'Autorité Environnementale : L'Ae recommande de mettre à jour le bilan socio-économique en tenant compte des dernières estimations du montant d'investissement du projet.

Réponse du maître d'ouvrage : Les 50M€ mentionnés oralement lors de la visite des auditeurs sont une estimation en Euros courants (pour l'époque de réalisation), comprenant non seulement la mise à 2x2 voies de la RN 176 entre l'échangeur de la Chênaie et la Rance, mais aussi la fin de la restructuration de l'échangeur de la Chênaie, opération qui a déjà été déclarée d'utilité publique par ailleurs. Il s'agit du montant de financement public restant à investir dans le secteur. L'estimation indiquée dans le bilan socio-économique est donc bien à jour et correspond à l'évaluation financière actuelle du projet soumis à enquête.

### 2.5 Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Pas de réponse à formuler.

## 2.6 Résumé non technique

Remarque de l'Autorité Environnementale : L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.

Réponse du maître d'ouvrage : L'étude d'impact ne nécessite pas de modifications par rapport à la version soumise à l'autorité environnementale suite à son avis. Le résumé non technique n'a donc pas été modifié.