



DREAL BRETAGNE

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

VOLUME 3

PIECE I - AVIS EMIS SUR LE PROJET

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 32

Indice	Date	Objet de l'édition/révision	Etabli par	Vérifié par	Approuvé par
A01	15/01/2019	Première diffusion	CAR	TDE	SBI
B01	11/03/2019	2 nd diffusion	CAR	TDE	SBI
C01	18/03/2019	3 ^{ème} diffusion	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

1 AVIS DE L'AUTORITE COMPETENTE EN MATIERE D'ENVIRONNEMENT	4
2 AVIS DES CDNPS DES COTES D'ARMOR ET D'ILLE ET VILAINE	13
3 AVIS DU MINISTRE EN CHARGE DES SITES	18
4 AVIS DES CHAMBRES D'AGRICULTURE DES COTES D'ARMOR ET D'ILLE ET VILAINE	21
5 AVIS DU CENTRE NATIONAL DE LA PROPRIETE FORESTIERE	22
6 AVIS DE FRANCE DOMAINE	23
7 AVIS DES COLLECTIVITES LOCALES CONCERNEES	27

1 AVIS DE L'AUTORITE COMPETENTE EN MATIERE D'ENVIRONNEMENT

En vertu de l'article R.122-7 du Code de l'Environnement, l'étude d'impact et le dossier de demande d'autorisation (ici le dossier d'enquête publique) sont soumis pour avis à l'autorité de l'Etat compétente en matière d'environnement.

Conformément au III de l'article R.122-6 du Code de l'Environnement, l'autorité compétente en matière d'environnement est la formation d'autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD).

Le CGEDD a été saisi par le préfet d'Ille-et-Vilaine le 25 septembre 2018 et a rendu un avis délibéré le 19 décembre 2018.



Autorité environnementale

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la mise à 2x2 voies de la RN 176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie (35) et sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de La Ville-ès-Nonais

n°Ae : 2018-84

Avis délibéré n° 2018-84 du 19 décembre 2018

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae s'est réunie le 19 décembre 2018 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la mise à 2x2 voies de la RN 176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie (35) et sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de La Ville-ès-Nonais.

Étaient présents et ont délibéré collégalement : Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, Pascal Douard, Christian Dubost, Sophie Fonquernie, Philippe Ledenic, François Letourneux, Eric Vindimian, Annie Viu, Michel Vuillot, Véronique Wormser.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CCEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Étaient absents : Marie-Hélène Aubert, Serge Muller, Thérèse Perrin, Louis Hubert, Christine Jean

=
=
=

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet d'Ille-et-Vilaine, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 25 septembre 2018.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de trois mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 8 octobre 2018 :

- le préfet de département d'Ille-et-Vilaine,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) Bretagne, qui a transmis une contribution en date du 6 novembre 2018.

Sur le rapport de Antoine Pichon et François Vauglin, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 12211 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 12213 du code de l'environnement).

Conformément à l'article L. 1221 V du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 12319.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

¹ Formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CCEDD).

Synthèse de l'avis

La RN 176 relie les Côtes-d'Armor et l'Ille-et-Vilaine en traversant l'estuaire de la Rance à une dizaine de kilomètres au sud du barrage de l'usine marémotrice. Cette route, importante pour les déplacements locaux et régionaux, est à 2x2 voies sur la presque totalité de son parcours, à l'exception d'une portion située au niveau du franchissement de La Rance.

Le projet présenté consiste en la mise à 2x2 voies des 4,2 km de la RN 176 compris entre l'ouest de La Rance et l'échangeur de La Chênaie, qui marque son intersection avec la RD 137 (Rennes - Saint-Malo), avec une vitesse maximale autorisée de 110 km/h.

Selon le dossier, l'objectif de l'aménagement est d'améliorer la fluidité du trafic et de réduire les temps de parcours, d'améliorer la sécurité des usagers de la route, d'améliorer la desserte locale, de faciliter les déplacements entre la Bretagne et la Normandie, d'améliorer l'attractivité de la région et de faciliter l'entretien des infrastructures.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux concernent la maîtrise des nuisances :

- celles liées à l'élargissement et au fonctionnement d'une infrastructure exploitée à 110 km/h : bruit, pollution de l'air et émissions de gaz à effet de serre dus à l'augmentation de la vitesse et de la capacité, impact paysager accru du pont Chateaubriand dans un site classé, rejet des eaux de ruissellement dans le milieu naturel, augmentation de l'effet de coupure écologique de La Rance qui est un corridor d'importance régionale ;
- celles liées aux travaux, avec la mise en place de déviations susceptibles de créer des nuisances temporaires nouvelles pour les riverains, et susceptibles d'induire des risques de pollution des eaux de La Rance pendant le chantier.

L'étude d'impact est complète, claire et bien documentée. Elle s'est appuyée sur des études préalables réalisées très en amont (dès 1999) conduisant à une démarche « éviter, réduire, compenser » manifestement bien maîtrisée par le pétitionnaire.

Compte tenu du fait que l'espace nécessaire à l'élargissement avait déjà été réservé et les ouvrages presque tous dimensionnés pour accueillir une plateforme à 2x2 voies, les impacts sur le milieu naturel restent modestes, malgré la sensibilité environnementale présente. La mise en place d'un traitement des eaux de ruissellement constitue un impact positif du projet.

L'Ae émet toutefois quelques recommandations permettant d'améliorer la portée de la démarche de prise en compte de l'environnement par le projet, notamment :

- 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 ;
- d'évaluer les effets du projet sur le bruit pour l'ensemble du réseau routier où le projet induit une modification significative.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae est présenté dans l'avis détaillé.



Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte et périmètre du projet

La RN 176 relie les Côtes-d'Armor et l'Ille-et-Vilaine en traversant l'estuaire de la Rance à une dizaine de kilomètres au sud du barrage de l'usine marémotrice. Cette route, importante pour les déplacements locaux et régionaux, est à 2x2 voies sur la presque totalité de son parcours, mais est à 2x1 voie entre l'ouest de La Rance et l'échangeur de La Chênaie, qui marque son intersection avec la RD 137 (Rennes - Saint-Malo).



Figure 1 : Territoire du projet (source : dossier)

Le trafic moyen journalier annuel (TMJA) de la RN 176 au droit du franchissement de la Rance est compris entre 18 et 19 000 véh/j (véhicules par jour) dont 13 % de poids lourds. Il s'est accru de 20 % au cours des vingt dernières années.

Le passage entre la section à 2x2 voies et la section à 2x1 voie (en venant de l'ouest) constitue un goulet d'étranglement qui occasionne des ralentissements pendant les périodes de trafic intense.



Une accidentologie marquée par plusieurs décès était constatée jusqu'à la réalisation d'aménagements de sécurité en 2011.

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

Le projet présenté par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Bretagne est la mise à 2x2 voies de 4,2 km de la RN 176 compris entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie, avec une vitesse maximale autorisée de 110 km/h. Il concerne deux communes des Côtes-d'Armor, Plouër-sur-Rance et Pleudihen-sur-Rance ainsi que sur une commune d'Ille-et-Vilaine, la Ville-es-Nonais.

Selon le dossier, l'objectif de l'aménagement est d'améliorer la fluidité du trafic et de réduire les temps de parcours, d'améliorer la sécurité des usagers de la route, d'améliorer la desserte locale, de faciliter les déplacements entre la Bretagne et la Normandie, d'améliorer l'attractivité de la région et de faciliter l'entretien des infrastructures.

Le projet comporte aussi la création d'un dispositif de traitement des eaux de ruissellement de la plateforme routière, ces eaux étant actuellement directement rejetées dans le milieu sans traitement. À ce titre, trois bassins multifonctions seront créés.

Des merlons ou des écrans acoustiques sont prévus selon les besoins et la configuration des lieux.



Figure 2 : Profil en travers de la section courante, situation en remblais avec merlon (source : dossier)

Entre l'échangeur de la Chênaie et l'intersection avec la RD 366, les emplacements pour l'élargissement de l'infrastructure sont déjà disponibles et les ouvrages d'art avaient été dimensionnés pour accueillir cet élargissement, à l'exception d'un ouvrage de franchissement par la RD 407, qui sera prolongé. L'ouvrage hydraulique permettant de franchir le ruisseau de Pontlivard sera reconstruit, les caractéristiques du nouvel ouvrage devant en améliorer les fonctionnalités écologiques.

Le projet nécessite par ailleurs d'élargir le pont Chateaubriand qui traverse La Rance. Cet élargissement sera réalisé de part et d'autre de l'ouvrage existant, agrandissant le tablier à partir de son axe central.

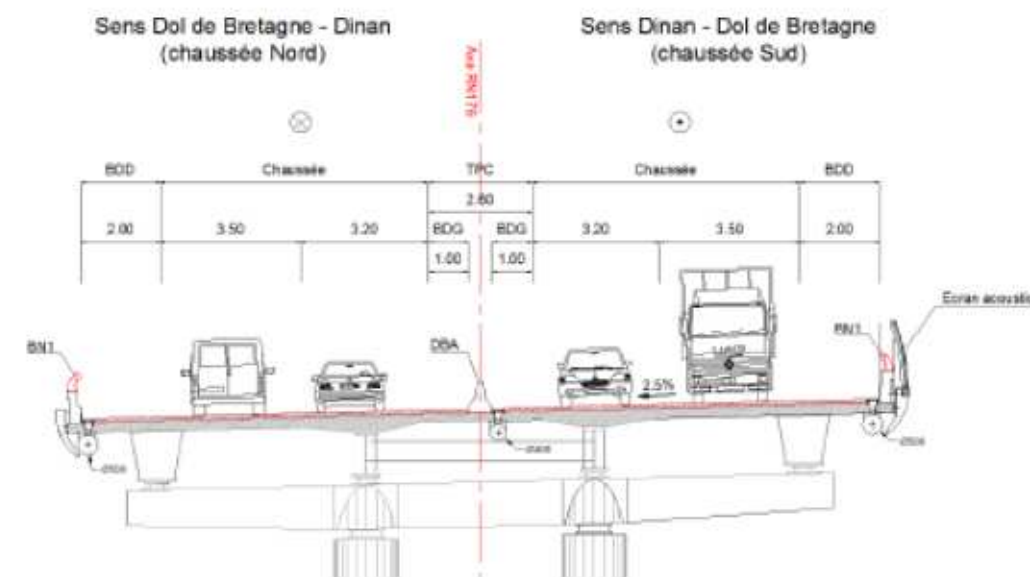


Figure 3 : Profil en travers du pont Chateaubriand (source dossier, le schéma présente de manière erronée des véhicules roulant « à gauche »)

Enfin, l'actuel demi-échangeur avec la RD 366 sera complété par la création d'une bretelle de sortie au Sud et d'une bretelle d'entrée au Nord. Deux nouveaux giratoires assureront leur raccordement sur la RD 366.

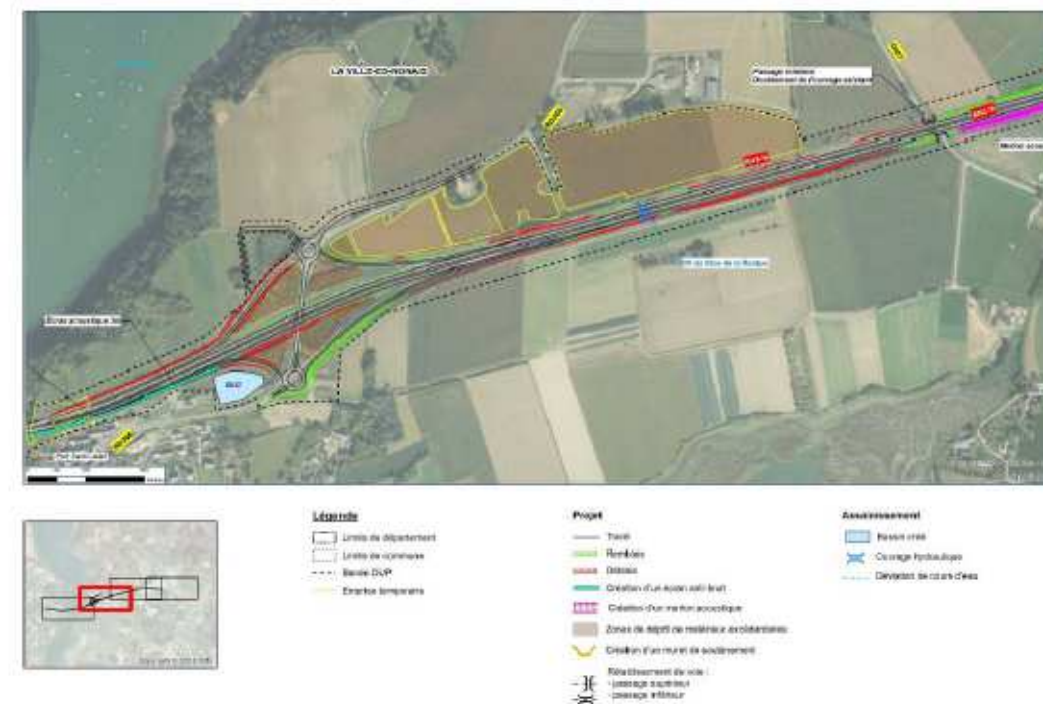


Figure 4 : Plan général des travaux au niveau des RD 366 et RD 407 (source : dossier)

Après réalisation des travaux (merlon compris), le projet produira un bilan déblais/remblais excédentaire estimé à 97 000 m³ environ, qui seront mis en dépôt sur des parcelles situées le long de la RN 176 à l'Est de l'échangeur avec la RD 366 (parcelles entourées en jaune sur la figure précédente).

Les aménagements nécessaires à l'organisation du chantier comprennent notamment des pistes d'accès et une aire de chantier. Une plateforme d'accès au pont en rive gauche sera accrochée entre les pilettes P1 et P2, et deux bretelles provisoires seront créées pour les besoins de la déviation des véhicules légers pendant le chantier, qui nécessitera une quinzaine de nuits de circulations alternées et dix à seize semaines de coupure totale de la circulation (étant précisé que cette estimation est susceptible d'évoluer avec l'affinement des études du projet détaillé). Les emprises des bretelles provisoires seront remises en état pour restitution à un usage agricole après les travaux.

Au total, le projet couvre une superficie de 25,6 ha, dont un impact foncier nouveau de 2,8 ha s'ajoutant aux emprises de l'élargissement qui avaient été pour la plupart déjà réservées.

Le coût du projet est évalué dans le dossier à 37,7 millions d'euros TTC (valeur 2015).

1.3 Procédures relatives au projet

Le dossier présenté est un dossier d'enquête publique préalable à la DUP du projet, procédure qui, si nécessaire, permettra d'assurer la maîtrise foncière nécessaire par voie d'expropriation.

Le projet est soumis à étude d'impact à la suite d'une décision de l'Ae du 9 février 2017.

L'enquête publique portera aussi sur :

- une demande d'autorisation environnementale unique au titre des articles L. 214-1 et suivants du code de l'environnement (loi sur l'eau) et des travaux en site classé,
- la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de La-Ville-ès-Nonais en application de l'article L. 153-54 du code de l'urbanisme. Le présent avis porte aussi sur ce sujet.

Le préfet a sollicité la mise en œuvre de la procédure commune d'évaluation environnementale prévue par les articles L. 122-14 et R. 122-27 du code de l'environnement.

Le pétitionnaire n'a pas envisagé de demande de dérogation au régime d'interdiction stricte protégeant certaines espèces et leurs habitats (article L. 411-1 du code de l'environnement). L'Ae revient sur ce point ci-dessous.

L'étude d'impact vaut évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000². Les éléments nécessaires sont présentés dans le dossier, conformément aux articles L. 414-4 et R. 414-22 du code de l'environnement.

² Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « Habitats faune flore » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « Oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux sont :

- les nuisances acoustiques potentielles du fait de l'augmentation du trafic et du rapprochement de l'infrastructure de certaines habitations ;
- les impacts paysagers, notamment du pont Chateaubriand dont le tablier sera élargi et qui est situé au cœur du site classé de l'estuaire de La Rance ;
- les impacts sur la qualité de l'air, les émissions de gaz à effet de serre et la santé humaine du fait de l'augmentation du trafic attendu et de celle de la vitesse maximale autorisée ;
- la pollution des eaux de ruissellement, celles-ci étant actuellement rejetées sans traitement dans le milieu ;
- l'effet de coupure accru par l'élargissement de l'infrastructure, alors que La Rance constitue un corridor écologique d'importance régionale ;
- en phase de travaux : les nuisances liées aux déviations mises en place pour les riverains proches et les risques de pollution des eaux de la Rance.

2 Analyse de l'étude d'impact

La démarche « éviter, réduire, compenser » (ERC) étant manifestement bien maîtrisée par le pétitionnaire, l'étude d'impact reflète cette qualité. Malgré de nombreuses répétitions liées au traitement séparé des différentes exigences réglementaires, elle est claire, bien illustrée, facile à comprendre. Elle n'omet pas de traiter de manière assez complète la phase travaux, ce qui est à souligner.

2.1 État initial

Trafic et accidentologie

Le passage entre la section à 2x2 voies et la section à 2x1 voie (en venant de l'ouest) constitue un goulet d'étranglement. Celui-ci occasionne des ralentissements pendant les périodes de trafic intense, qui correspondent au vendredi soir dans l'année courante (avec des pointes à 21 500 veh/j) et au samedi midi en période estivale (22 100 veh/j).

Ces ralentissements provoquent des remontées de file de 2,5 km pendant deux à trois heures, soit dix minutes perdues par usager, une dizaine de fois par an.

Une accidentologie marquée par plusieurs décès était constatée jusqu'en 2011. À la suite de la réalisation d'aménagements de sécurité (en particulier avec la création d'un terre-plein central avec glissière), il n'a pas été déploré depuis de nouvel accident corporel sur la section concernée.

Qualité des eaux

La qualité des eaux souterraines dans l'aire d'étude est dégradée par les pollutions dues aux nitrates, la vulnérabilité des nappes étant liée à la perméabilité des formations géologiques qui les recouvrent.

Les eaux de surface sont représentées par l'estuaire de La Rance et par deux ruisseaux qui se jettent dans celle-ci, la RN 176 traversant l'un d'eux (le ruisseau de Pontlivard) sur une buse largement obstruée par les sédiments.

L'état écologique de La Rance est moyen à cause de la prolifération d'algues vertes liées aux pratiques agricoles émettrices de nitrates, mais son état chimique est bon. Des zones de production de coquillages sont situées en aval direct du pont de Chateaubriand et trois zones de baignade sont présentes et de qualité bonne à excellente.

En revanche, l'absence actuelle de système d'assainissement avec bassins de rétention pour les eaux de ruissellement de la RN 176 induit la diffusion directe sans traitement de matières en suspension et de polluants dans La Rance.

Sur le ruisseau de Pontlivard, l'état physico-chimique et chimique (métaux lourds) est bon sur les stations où des mesures ont été faites. L'état biologique est médiocre ou mauvais en raison notamment de l'impact des effluents domestiques et agricoles ainsi que de la mauvaise qualité hydrologique et morphologique du ruisseau.

Qualité de l'air et santé humaine

Quatre établissements sensibles sont identifiés dans l'aire d'étude : trois écoles maternelles ou primaires et une maison de retraite. L'établissement le plus proche est une école située à environ 500 m de la route. Les trois autres sont situés à plus de 1 km de la RN 176, mais à proximité de la RD 137 sur la commune de Châteauneuf-d'Ille-et-Vilaine.

La qualité de l'air est caractérisée comme bonne dans l'ensemble, excepté à proximité immédiate de la route où des dépassements de l'objectif de qualité et la valeur limite fixée par la réglementation pour le NO₂ sont constatés.

Nuisances sonores

L'état initial sonore a été réalisé selon les règles de l'art. L'ambiance sonore est qualifiée de « modérée » au sens de la réglementation.

Milieux naturels

Le projet traverse le site Natura 2000 « Estuaire de la Rance » désigné au titre de la directive « Habitats - Faune - Flore ». La vulnérabilité de ce site tient notamment à l'altération de la qualité des eaux par les pollutions. Plusieurs habitats d'intérêt communautaire sont recensés au droit du projet, dont un est prioritaire (habitat n° 9180-1 « Frênaies de ravins »). Les relevés phytosociologiques (étude des plantes et de leur milieu) réalisés en 2013 sur cet habitat prioritaire ont montré que le périmètre du site Natura 2000 pouvait être étendu. Avec les autres habitats d'intérêt communautaire, l'ensemble de ces habitats représente un enjeu majeur.

Une zone humide a été identifiée et cartographiée au nord de Pontlivard.

Le projet est situé à proximité des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF)³ de type I « Anse de Pleudihen » et « Anse de Gareau », et traverse la ZNIEFF de type II « Estuaire de La Rance ». Ces espaces constituent de vastes zones de vasières et prés salés très attractives pour l'avifaune.

³ Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des ZNIEFF a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de ZNIEFF : les ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.



La Baie du Mont-Saint-Michel, située à une douzaine de kilomètres, constitue un vaste secteur de haute valeur paysagère accueillant une importante avifaune migratrice parmi d'autres, y compris en hivernage.

Les inventaires de la flore ont montré la présence de quelques stations d'Orchis bouc, espèce qui est considérée comme patrimoniale sans être protégée.

En revanche, la présence de nombreuses espèces animales patrimoniales ou protégées a été constatée : des amphibiens (Salamandre tachetée, Triton palmé), des reptiles (dont la Couleuvre à collier, l'Orvet fragile, le Lézard vert occidental...), des insectes (dont le Lucane Cerf-volant), de nombreuses espèces d'oiseaux protégées, quelques mammifères (dont le Phoque veau-marin dans l'estuaire de La Rance et cinq espèces de chauves-souris), ainsi que l'Anguille d'Europe.

Le schéma régional de cohérence écologique recense l'estuaire de La Rance comme corridor écologique et réservoir de biodiversité d'importances régionales.

Urbanisme

Le projet est situé dans des communes dans lesquelles s'applique la loi « littoral » du 4 janvier 1986.

Le schéma de cohérence territoriale (SCoT) du pays de Saint-Malo prévoit l'amélioration du franchissement du pont Chateaubriand, dont le doublement est jugé nécessaire. Des documents d'urbanisme locaux (plans locaux d'urbanisme - PLU) sont en vigueur dans les communes concernées par le projet.

Paysage et patrimoine

La RN 176 traverse le site inscrit de « L'Estuaire de La Rance Littoral » et elle est visible depuis le site classé « L'Estuaire de La Rance ». Des monuments historiques sont présents, dont l'enceinte médiévale de Saint-Suliac dans l'anse de Gareau.

La qualité paysagère de l'estuaire de La Rance, en particulier au niveau de sa traversée par la RN 176, fait du paysage un enjeu fort du projet.

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

Le dossier présente les variantes étudiées, dont la variante « V0 » qui consiste à ne rien faire. Les autres variantes correspondent toutes à une mise à 2x2 voies de la route, mais l'une prévoit de laisser à 2x1 voie le pont, et les autres prévoient le doublement du pont soit par son élargissement structurel soit par la construction d'un autre pont accolé au pont existant, tantôt côté nord, tantôt côté sud.

Des sous-variantes sont présentées portant sur la configuration de l'échangeur avec la RD 366, ainsi que sur les déviations prévues pendant la phase de travaux.

Cette partie est claire, bien conduite et montre que le choix réalisé est celui, parmi ceux qui permettent d'atteindre l'objectif visé, de moindre impact environnemental. Elle n'appelle pas de remarques de l'Ae.



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

L'analyse des impacts est bien conduite et les mesures prévues semblent proportionnées. L'aspect paysager a été bien traité ; le dossier a fait l'objet d'un passage en CDNPS⁴. Le suivi est bien dimensionné selon la nature des impacts et des mesures prévues. L'Ae ne revient ci-après que sur les points sur lesquelles elle a des observations.

Les parties de l'étude présentant les impacts du projet sur le trafic et sur le bruit sont très synthétiques et renvoient aux annexes détaillées⁵. Il serait approprié de fournir plus d'informations directement dans le corps de l'étude d'impact.

2.3.1 Trafic

Les projections d'évolution du trafic découlent de l'augmentation tendancielle, qui surviendrait même en l'absence de projet, et de l'attrait de flux supplémentaires dus à une plus grande attractivité de l'infrastructure modifiée, notamment en raison de la création de nouvelles bretelles.

Le modèle de trafic présenté est daté du 17 mai 2013. Il prend pour hypothèse une écotaxe poids lourds sur le réseau routier national, hormis la RN 164 en Bretagne, alors que ce projet a été abandonné depuis plusieurs années. En conclusion de l'étude de trafic, il est mentionné que les résultats ont été produits sans application de l'écotaxe poids lourds, ce qui semble contradictoire avec le reste du document.

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.

Cette réserve signalée, le modèle de trafic projette une circulation de l'ordre de 22 000 veh/j sur le pont Chateaubriand en 2025, portée à 23 500 véh/j avec la réalisation de l'échangeur complet de La Ville-ès-Nonais, contre 21 600 véh/j dans le scénario de référence. L'évolution tendancielle à plus long terme reste modérée, et des analyses de sensibilité, selon l'évolution de la croissance économique, sont présentées.

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

La gestion des eaux de la plateforme sera améliorée par la mise en place d'un dispositif de décantation et de traitement : construction de trois bassins multifonctions pour la rétention des eaux de ruissellement et leur assainissement avant rejet, tous situés côté Est de la Rance. Celui qui traite les eaux de ruissellement du pont était initialement envisagé côté Nord de la RN 176. En raison de la présence du site inscrit, il a finalement été positionné au sud de celle-ci, à proximité de la boucle d'un délaissé de l'échangeur avec la RD 336.

Le projet affectera une superficie de zones humides évaluée à 120 m². La compensation prévue, au voisinage du ruisseau de Pontlivard, sera réalisée sur⁶ 380 m².

L'ouvrage hydraulique mis en place pour le franchissement du ruisseau de Pontlivard sera dimensionné à 2x2 m pour une longueur de 44 m, remplaçant la buse actuelle obstruée par des sédiments. Il comportera une banquette permettant à la petite faune de le traverser. Pour éviter

⁴ Commission départementale de la nature, des paysages et des sites.

⁵ Dans l'annexe (Pièce F, partie 4), deux erreurs matérielles figurent entre le titre du schéma des niveaux sonores relevés et celui figurant au bas des figures pages 55 et 63 (avec ou sans projet, variante A / variante B), qu'il conviendra de corriger.

⁶ Le résumé non technique mentionne une compensation sur 250 m² (page 10) ainsi que le tableau de synthèse des impacts et mesures de l'étude d'impact (volume 2, pièce F3, page 114). Il conviendra de les corriger sur ce point.



des débordements dans Pontlivard au sud de la RN 176, un ouvrage de régulation avec orifice de fuite régulant le débit à 1 m³/s sera construit. Une rampe sera aménagée en sortie de banquette pour que la petite faune puisse contourner l'ouvrage.

Un second ouvrage hydraulique sera installé au clos de la Rompe à l'Est de l'échangeur avec la RD 366 pour permettre l'évacuation du trop-plein des fossés situés au nord de la RN 176 en cas de fortes précipitations.

Une amélioration de l'écoulement des eaux de surface grâce à ces nouveaux ouvrages est attendue.

Toutefois, leur dimensionnement semble insuffisant pour conduire à leur utilisation par la faune terrestre ou aquatique. Le rapport de l'ouverture à la longueur et l'apport de lumière dans le conduit des ouvrages sont en effet des facteurs déterminants de leur attractivité. En la matière, les recommandations faites aux maîtres d'ouvrages sont présentées dans des notes du service d'études sur les transports (SETRA)⁷, mais le dossier ne s'y réfère pas explicitement et les caractéristiques des ouvrages hydrauliques, qui sont allongés dans le cadre du projet, ne respectent pas ces recommandations : ainsi l'ouvrage du ruisseau de Pontlivard rétabli présente un ratio ouverture/longueur inférieur à 0,1 alors que les références citées par l'ouvrage évoqué ci-dessus sont d'atteindre au moins un ratio de 0,5 pour la faune piscicole.

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.

2.3.3 Milieux naturels et étude d'incidences Natura 2000

La Rance, corridor d'importance régionale de la trame verte et bleue, sera l'objet de mesures visant à réduire la coupure accrue induite par l'élargissement de l'infrastructure : rétablissements hydrauliques avec passage à faune comme mentionné supra, dispositifs facilitant le franchissement par les oiseaux et les chauves-souris (« hop-over »), etc.

Le projet nécessitera en phase chantier d'utiliser des pistes d'accès conduisant jusqu'au bord de l'Estuaire de La Rance. Le dossier présente les pistes qui avaient été utilisées lors de la construction du pont Chateaubriand et montre la manière dont la nature a plus ou moins reconquis ces espaces selon les endroits. Cette présentation est utile pour apprécier les impacts résiduels après le chantier, et démontre que le chantier est la phase pendant laquelle les impacts seront les plus importants.

Malgré la présence signalée et recensée de nombreuses espèces animales protégées et la présence d'habitats intéressants, le pétitionnaire ne projette pas de solliciter une dérogation au régime d'interdiction stricte d'atteinte aux espèces protégées et à leurs habitats. Même en tenant compte des mesures d'évitement et de réduction prévues, il semble pourtant peu crédible de prévoir de réaliser un projet de cette ampleur sans aucune destruction ni perturbation d'individus d'espèces protégées, dans une aire comprenant huit habitats d'intérêt communautaire dont un est prioritaire, en présence d'espèces par nature peu mobiles comme, par exemple, les amphibiens, le Lucane Cerf-volant et certains passereaux.

⁷ « Petits ouvrages hydrauliques et continuités écologiques », note de décembre 2013 disponible à l'adresse : http://www.trameverteetbleue.fr/sites/default/files/references_bibliographiques/1338w-ni_faune_piscicole.pdf
« Routes et passages à faune, 40 ans d'évolution », note d'août 2006 disponible à l'adresse : http://www.trameverteetbleue.fr/sites/default/files/references_bibliographiques/routes_et_passages_faune.pdf



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.

L'étude d'incidences Natura 2000 prend en compte la phase de travaux et la phase d'exploitation. Pour cette dernière, l'effet d'emprise dû à l'élargissement de la route est apprécié à travers la superficie supplémentaire artificialisée, ainsi que l'effet accru d'ombre portée du pont sur les habitats prioritaires.

Elle conclut à une absence d'incidences négatives significatives, en tenant compte des mesures d'évitement et de réduction prévues. Cette conclusion n'appelle pas d'observation de l'Ae.

2.3.4 Qualité de l'air et santé humaine

Les augmentations de trafic relativement modestes, dans un secteur où les habitants sont peu exposés à la pollution routière, ne conduisent pas à des impacts significatifs de pollution. La hausse de l'indice pollution population (IPP) est essentiellement due à la hausse de trafic qui interviendra entre l'état initial et le scénario de référence, la part spécifiquement due au projet restant marginale.

Toutefois, l'évaluation de l'impact du projet sur la qualité de l'air en phase d'exploitation a été menée avec le modèle COPERT IV⁸, dont les modèles d'émission de polluants sont désormais périmés.

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.

2.3.5 Nuisances sonores

La modification induite par le projet est considérée comme significative au regard de la réglementation applicable (+ 2 dB(A)). Il y a dès lors une obligation du pétitionnaire à respecter des seuils maximaux pour les habitations et établissements sensibles. C'est dans ce but que des merlons acoustiques et des écrans antibruits seront créés.

La nécessité de poser des écrans antibruits sur une partie du pont Chateaubriand a conduit le pétitionnaire à prévoir une pose symétrique pour des raisons paysagères, même à des endroits où la pose de protection acoustique n'était pas imposée par la réglementation. Cet écran sera en polycarbonate transparent permettant d'offrir aux automobilistes une vision sur l'estuaire de La Rance. Ses caractéristiques techniques sont signalées comme ayant été améliorées par rapport aux écrans posés par le passé sur d'autres ouvrages, qui avaient tendance à jaunir à la lumière avec le temps.

En outre, neuf habitations bénéficieront d'isolations de façade.

Il est toutefois à souligner que l'étude d'impact ne présente l'évolution du bruit que dans l'aire d'étude, limitée aux zones où des travaux auront lieu. Or l'effet du projet est susceptible d'induire des hausses de trafic (et de bruit) sur d'autres parties du réseau routier. Il est attendu de l'étude d'impact qu'elle étudie à ce titre les effets du projet sur l'ensemble du réseau sur lequel le projet entraîne une modification significative de bruit (+ 2 dB(A)).

⁸ Le modèle COPERT V est disponible depuis 2016 et utilise les facteurs d'émission les plus récents connus, tenant compte des émissions en situation réelle significativement plus élevées que celles correspondant aux tests normés pour l'habilitation réglementaire du véhicule.

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.

Dans la mesure du possible, il pourrait être intéressant, compte tenu de la durée programmée des travaux, que les protections acoustiques puissent être réalisées en début de chantier, au moins pour les isolations de façades.



Figure 5 : Photomontage du pont élargi vu depuis la rive droite (source : dossier)

2.4 Analyses spécifiques aux infrastructures de transport

L'écart de consommation de carburant projeté entre le scénario de référence (évolution probable en l'absence de projet) et l'état projeté est estimé à +2,57 %. La consommation supplémentaire de carburant par les véhicules légers est de 2 100 l/JMA (jour moyen annuel), soit l'émission supplémentaire de 5 t de CO₂ par JMA.

Le bilan socio-économique présente les apports du projet, qui sont principalement dus aux gains de temps (25 s gagnées par usager moyen, hors gains liés à la décongestion), à la suppression de 1 100 heures de congestion par an, à l'amélioration du confort et de la sécurité⁹.

Le bénéfice net actualisé (BNA) est estimé à 54 millions d'euros et le taux de rentabilité immédiate (TRI) en 2025 est évalué à 13 % en prenant en compte un investissement de 31,4 millions d'euros HT (valeur 2015) alors qu'il a été indiqué oralement aux rapporteurs que le coût total du projet pourrait avoisiner 50 millions d'euros.

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

⁹ L'Ae avait relevé dans sa note n°2017-N-05 du 13 septembre 2017 relative aux évaluations socio-économiques des projets d'infrastructures linéaires de transport qu'avec la méthode de référence utilisée, les valorisations liées aux gains de temps sont toujours particulièrement élevées et « écrasent les enjeux environnementaux ».

2.5 Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Le projet est situé pour partie en espace boisé classé dans la commune de La Ville-ès-Nonais. C'est pourquoi le dossier comprend la mise en compatibilité du PLU de cette commune.

L'Ae n'a pas d'observation sur cette partie.

2.6 Résumé non technique

Le résumé non technique présente les mêmes qualités que l'étude d'impact.

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



2 AVIS DES CDNPS DES COTES D'ARMOR ET D'ILLE ET VILAINE

Une petite partie des travaux étant concernée par un site classé et conformément à l'article R341-16 du code de l'environnement, les Commissions Départementales de la Nature, des Paysages et des Sites d'Ille et Vilaine et des Côtes d'Armor ont émis un avis sur le projet respectivement lors de la séance du 18 septembre 2018 et du 5 octobre 2018. Par ailleurs, la CDNPS d'Ille-et-Vilaine a également émis à un avis sur le déclassement des Espaces Boisés Classés au PLU de La Ville-es-Nonais.



PRÉFECTURE D'ILLE-ET-VILAINE

DIRECTION DÉPARTEMENTALE
DES TERRITOIRES ET DE LA MER
Service Espace, Habitat et Cadre de Vie
Urbanisme et Cadre de Vie

Rennes, le 08 Novembre 2018

Affaire suivie par Mme Chantal Desoize-Lecomte
02 90 02 33 75
cdtm-cdnps@ille-et-vilaine.gouv.fr

Commission départementale de la nature, des
paysages et des sites
Formation "sites et paysages"

PROCÈS VERBAL des délibérations de la réunion du 18 septembre 2018

La formation "sites et paysages" de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites se sont réunies dans les locaux de la DDTM le mardi 18 septembre 2018 à 14 H 50 sous la présidence de M. Lionel BRAS, chef du service Espace Habitat Cadre de Vie à la DDTM.

Participaient à la réunion :

Mmes	CAMILLE LE MAO	représentant le directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement
	SANDRA LE DEVEHAT	représentant le directeur régional des affaires culturelles
	ELODIE BAIZEAU	architecte
	ERIC FOURNEL	représentant le directeur départemental des territoires et de la mer
MM	ROBERT MONNIER	maire de Saint-Pierre de Plesguen
	JEAN-PIERRE CRUSSON	architecte
	GERARD PRODHOMME	Bretagne Vivante – SEPNB
	JEAN-FRANÇOIS BOHOUCON	Rennes métropole
	PIERRE LEBER	paysagiste
	YVES DESMIDT	Fédération de chasse

Étaient également présents :

MM	PATRICK GOMI	direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
	PAUL MOITEAUX	direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
	THOMAS LAVIGNE	architecte
Mme	MARIE-CHRISTINE MAURICE	maire de Etreilles
M	Julien MAUDET	pétitionnaire - Etreilles
Mme	Pauline CROCQ	pétitionnaire – Etreilles
Mme	Morgane MARTINAIS	pétitionnaire – Saint-Erblon
M.	Jérôme LE CORVAISIER	pétitionnaire – Mont Dol
M	Julien GAUTIER	pétitionnaire – Saint Père Marc en Poulet
MM	Corentin COSSE	pétitionnaire - Cherruex
	Jean-Pierre HERMANT	architecte
	Romuald MENANT	technicien élevage
M.	Jean-Luc BOURGEOUX	maire de Cherruex
M.	Eric PELTIER	DDTM – secrétariat CDNPS
Mme	Chantal DESOIZE-LECOMTE	DDTM - secrétariat CDNPS

Après avoir vérifié que le quorum était atteint, le Président propose d'ouvrir la séance.

1
CDNPS – PV réunion du 18 septembre 2018

2 – 2 – La Ville es Nonais – RN 176 – Mise à 2X2 voies – bretelle située en site classé – Mise en compatibilité PLU – EBC - DREAL - Ministère

Entrée de MM. GOMI, MOITEAUX, LAVIGNE

Rapporteur : Mme LE MAO (DREAL) pour les travaux et M. FOURNEL pour la mise en compatibilité du PLU

L'élargissement de la RN 176 impacte directement et principalement les sites inscrits de la Rance. Le site classé est également impacté mais de manière réduite.

Dans ces espaces, outre le doublement de la section courante, un certain nombre d'aménagements sont également prévus. En particulier, le doublement du pont Chateaubriand, bien que réalisé en totalité dans l'emprise du site inscrit sera visible depuis le site classé. Aussi cet aspect du projet est particulièrement sensible.

2
CDNPS – PV réunion du 18 septembre 2018

Les différents aménagements sont ci-après décrits dans le sens de circulation depuis l'estuaire de la Rance vers l'échangeur de la Chênaie.

Le doublement de la voie, ne modifiera pas les caractéristiques d'implantation de la route qui demeurera en déblai sur sa majorité du tronçon (elle est en remblai au niveau de l'échangeur avec la RD 366 et au niveau du hameau de Pontlivard).

Le pont Chateaubriand passera en 2x2 voie par un élargissement du tablier du pont de 9 m, pour une largeur totale de 20,72 m. Afin de reprendre les efforts du tablier, une reprise de l'ouvrage par la mise en place de caissons et de chevêtres métalliques, ces derniers étant mis en place sur les têtes de pilettes du pont existant. Les pilettes seront donc réduites dans leur hauteur tandis que l'arc est conservé.

Un mur anti-bruit est nécessaire en rive droite du pont, sur son côté sud, afin de réduire les nuisances pour le hameau de Port Saint Jean. Il est implanté sur une longueur de 160 m et 2m de haut, et est en panneau plein de polycarbonate transparent. Afin de maintenir la symétrie de l'ouvrage, des panneaux anti-bruit sont posés à l'identique depuis la rive gauche.

Des murs anti-bruits seront également réalisés sur la section courante au droit du hameau de Port Saint Jean, au sud de la voie. Ils prolongeront les écrans anti-bruits installés sur le pont en rive est, sur une longueur totale de 310 m pour une hauteur maximale de 4 m (puis 3 IVARm sur les 130 derniers mètres). Les murs en bétons seront équipés d'une treille afin de favoriser leur recouvrement par une végétation grimpante. Côté extérieur à la voie des plantations seront réalisées pour favoriser l'intégration des murs.

L'échangeur de la RD 366 est caractérisé par l'implantation d'un giratoire de part et d'autre de la voie rapide. Sur ce secteur, l'aménagement se fera en remblai.

Des boisements seront créés entre le giratoire sud, et la voie rapide, de même qu'un bassin de rétention des eaux pluviales qui sera réalisé à l'ouest du giratoire entre la route de sortie du hameau de Port Saint Jean et la voie rapide.

La courbure de la RD 366 en sortie de giratoire dans la direction de la Ville-Es-Nonais doit être accentuée afin de respecter les principes de sécurité routière. Cette modification du tracé vient empiéter le site classé sur quelques centaines de mètres carré.

De la même manière, l'accès aux maisons situées à l'ouest de l'échangeur qui se faisant dans la bretelle d'accès à la RD 176 est sécurisé et se fera depuis ce même giratoire. Une voie communale est ainsi emprunté sur une centaine de mètres dans un axe est-ouest puis une voie menant jusqu'aux maisons sera créée vers le sud. La voie communale et la voie créée sont comprises dans le site classé.

Débat :

M. LAVIGNE indique que l'architecture du pont est conservée pour intégrer cet ouvrage dans le paysage. Le pont a été dimensionné à l'origine pour permettre son élargissement.

Mme LE DEVEHAT demande que les murs anti-bruit bénéficient d'un traitement anti-reflet. Ils ont été prévus rive droite afin de réduire les nuisances pour le hameau de Port-Saint-Jean et rive gauche pour maintenir la symétrie de l'ouvrage.

M. CRUSSON demande si ces murs vont rester transparents.

M. LAVIGNE précise que le matériau utilisé est le polycarbonate, le verre étant davantage utilisé pour les passerelles que pour les ponts autoroutiers. Il précise que la qualité du polycarbonate s'est fortement améliorée.

Mme BAIZEAU s'interroge également sur la longueur d'implantation de ces murs sur 160 m.

M. GOMI répond que c'est la longueur réglementaire.

M. GOMI répond à M. PRODHOMME, qui s'interrogeait sur les continuités écologiques, que le nombre de passages prévus pour la faune est suffisant d'après l'ONFCS

M. LEBER s'inquiète sur la façon dont seront nivelés les terrains recevant les remblais

M. GOMI précise que les terrains seront uniformément surélevés de 1,30 m pour les dépôts de matériaux excédentaires.

M. FOURNEL présente le projet de déclassement d'espaces boisés classés du PLU. La réalisation de ce projet nécessite une réduction de la trame de certains boisements. 10 045 m² d'espaces boisés classés se situent dans l'emprise du projet. Hormis l'espace nécessaire au bassin tampon de Pont Livard, il s'agit de faibles réductions en lisière ou de plantations qui avaient accompagné la réalisation de la voie actuelle. En compensation, 20 140 m² d'arbres et d'arbustes seront plantés en dehors de la zone classée.

M. LEBER demande si le projet est accompagné d'un aménagement particulier en terme de végétalisation annonçant l'évènement que constitue la traversée de la Rance et le caractère exceptionnel de ce pont.

Mme LE MAO répond que non mais précise que le projet pourra bénéficier du travail du paysagiste conseil de la DREAL.

Sortie de MM. GOMI, MOITEAUX et LAVIGNE

M. CRUSSON reste interrogatif sur la transparence, à long terme, du polycarbonate prévu sur les murs anti-bruit du pont.

M. PRODHOMME demande si le projet présenté en CDNPS est le projet définitif.

Mme LE MAO explique qu'il n'y a pas de projet alternatif. Si le projet est réalisé, ce sera celui-là. Ce projet a fait l'objet de consultation des services de l'État en amont de son dépôt pour instruction et le porteur de projet a systématiquement adapté son projet aux différentes demandes.

Le président rappelle que l'avis de la commission porte uniquement sur la partie du projet en site classé et sur la mise en compatibilité du PLU.

Pour ce qui concerne la partie en site inscrit, la commission ne peut qu'émettre des préconisations.

Ainsi il est proposé :

- un avis favorable à l'unanimité pour la partie du projet en site classé sous réserve du respect du calibre de la voie communale existante
- un avis favorable à la mise en compatibilité du PLU,
- des préconisations pour le reste du projet situé en site inscrit : mise en place d'un suivi de la bonne reprise puis de la croissance des végétaux couvrant les murs anti-bruit pendant les 5 premières années après la réalisation de l'aménagement, choix du bois à lame posées verticales pour les murs anti-bruits, présentation du dessin précis des panneaux polycarbonates du pont avant réalisation pour assurer la qualité du dessin de l'ouvrage, choix pour les ouvrages de franchissement de teintes proches de l'environnement, mise en place d'un suivi naturaliste en phase de travaux pour s'assurer du non dérangement des chiroptères



PRÉFET DES COTES D'ARMOR

<p>Préfecture Direction des relations avec les collectivités territoriales Bureau du développement durable</p> <p>Affaire suivie par : Jérôme LABRO ☎ 02.96.62.43.39</p> <p>pref-environnement@cotes-darmor.gouv.fr</p>	<h3>Compte-rendu de la réunion du vendredi 5 Octobre 2018</h3>
---	--

<p>OBJET DE LA SÉANCE :</p> <p style="text-align: center;">Commission départementale de la Nature, des Paysages et des Sites « formation sites et paysages »</p>
<p>Présidente :</p> <p>- Mme Béatrice OBARA, Secrétaire Générale de la Préfecture,</p> <p>Présents :</p> <ul style="list-style-type: none">- Mme Magali LECLERCQ, direction départementale des territoires et de la mer,- M. Eric PARIZE, direction départementale des territoires et de la mer,- Mme Emmanuelle PRIS, service territorial de l'architecture et du patrimoine,- Mme Camille LE MAO, direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Bretagne,- Mme Edwige KERBORIOU, Chambre d'Agriculture,- Mme Véronique MEHEUST, Conseillère Départementale,- Mme Christiane GUERVILLY, vice-présidente de la Communauté de Communes « Lamballe Terre et Mer »,- M. Baudouin CAPELLE, délégué de l'association des vieilles maisons françaises,- Mme Isabelle HERVIO, Conseil Architecture Urbanisme et Environnement,- M. Jean-François COURCOUX, représentant la profession sylvicole. <p>Étaient également présents :</p> <ul style="list-style-type: none">- Mme Sophie HYS-LE MÉHAUTÉ, Directrice des Relations avec les Collectivités Territoriales,- M. Jérôme LABRO, chef du bureau du développement durable,- M. P GOMI, direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Bretagne,- M. P MOITEAUX, direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Bretagne,- M. LAVIGNE, Architecte,- Mme S. BIETH, Bureau d'Études Archadis <p>Absents :</p> <ul style="list-style-type: none">- M. Jean LE MERDY, M. Gérard CHÉNÉ, Côtes d'Armor Nature Environnement excusés,- Mme Edwige KERBORIOU, M. Jean-Pierre LE BIHAN, Chambre d'Agriculture, excusés,- M. Serge SIMON, maire de Plouër-sur-Rance, excusé.
<p>- Document rédigé par : Jérôme LABRO</p>

4) PLOUER-SUR-RANCE - PLEUDIHEN-SUR-RANCE – Mise en 2X2 voies de la RN176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie Rapporteur : DREAL

Madame Camille LE MAO de la DREAL présente ce dossier qui concerne la mise à deux fois deux voies de la RN 176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie sur les communes de Plouër sur Rance et de La Ville-es-Nonais.

Elle est accompagnée de Monsieur GOMI, chef de l'unité maîtrise d'ouvrage routière de la DREAL, de Monsieur MOITEAUX responsable d'opérations de la DREAL, de Monsieur LAVIGNE, architecte et de Madame BIETH du bureau d'étude Archadis.

Cette opération comprend :

- le doublement de la voie,
- la modification de l'échangeur avec la RD 366 et de la desserte de certaines maisons proches,
- l'élargissement du pont Chateaubriand,
- la mise en place d'infrastructures de gestion des eaux pluviales,
- la mise en place d'infrastructures de réduction des nuisances sonores,
- la dépose des matériaux excédentaires.

Le pont « Chateaubriand » passera en 2 × 2 voies par un élargissement du tablier du pont de 9 m, pour une largeur totale de 20, 72 m.

L'élargissement de la RN 176 impacte directement et principalement les sites inscrits de la Rance. Elle sera visible depuis le site classé notamment au niveau du pont « Chateaubriand » et de manière limitée impactera le site classé sur la commune de La Ville-es-Nonais. À ce titre une autorisation spéciale sera demandée au Ministre en charge des sites.

Un avis favorable est proposé à cet aménagement sous réserve de la mise en place d'un suivi de la bonne reprise puis de la croissance des végétaux couvrant les murs anti-bruits pendant les 5 premières années après la réalisation de l'aménagement.

Les murs anti-bruits des séquences 1 et 2 seront préférentiellement en bois posé à lame verticale. La voie de desserte créée dans le site classé sera réalisée en respectant la largeur de la voie communale aujourd'hui existante.

Aucun dépôt de matériaux excédentaire ne sera réalisé dans le site classé. Les dépôts en site inscrit auront un modelé pouvant être celui d'un terrain naturel. Il est également souhaité que l'ensemble des végétaux implantés soient labellisés végétaux locaux sauvages.

En phase travaux, le chargé de mission animateur du site Natura 2000 sera associé.

La commission départementale de la nature des paysages et des sites d'Ille et Vilaine a émis sur cette demande un avis favorable le 18 septembre 2018.

Monsieur Jean-François COURCOUX représentant la profession sylvicole souhaite savoir si les murs anti-bruits peuvent être tagués.

Monsieur LAVIGNE, lui précise que ce mur est constitué de panneaux pleins de polycarbonate transparent, permettant de conserver la vue sur la Rance pour les usagers. Celui-ci étant difficilement accessible, l'apposition de tags est peu probable.

En réponse à Madame Isabelle HERVIO du Conseil Architecture Urbanisme et Environnement, qui s'interroge sur l'éventuel impact de cette opération sur les chemins de randonnée, Madame LE MAO lui précise que ces travaux n'affecteront pas les différents circuits présents dans le secteur concerné.

Monsieur Jean-François COURCOUX souhaite avoir des précisions sur la durée des travaux et leurs incidences sur le trafic.

Monsieur GOMI lui précise que la durée des travaux est estimée à 3 ou 4 ans. Ils se dérouleront sur cinq périodes de 5 à 7 semaines durant lesquelles le pont actuel sera fermé. Il sera alors nécessaire durant ces différentes périodes pour les usagers d'utiliser le pont Saint-Hubert qui est tout proche.

Des déviations seront mises en place afin que soit évité le bourg de Plouër-sur-Rance grâce à la création de deux bretelles provisoires.

Madame Véronique MEHEUST, Conseillère Départementale, souligne l'importance de ces travaux qui auront peu d'incidences sur le plan environnemental.

Les membres n'ayant plus d'observations, la Présidente soumet le dossier au vote :

Avis favorables : 9 Avis défavorable : 0 Abstention : 0

La commission départementale de la nature, des paysages et des sites donne un avis favorable à la demande.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 11h 15.

La Présidente,


Béatrice OBARA



PREFET D'ILLE-ET-VILAINE

Direction Départementale des Territoires et de la Mer

Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites

Avis émis lors de la séance du 18 septembre 2018

Déclassement des espaces boisés classés au titre de l'article L.113-1 du code de l'urbanisme par le PLU de La Ville-es-Nonais dans le cadre de la loi littoral (art L121-27 du code de l'urbanisme).

La CDNPS émet un avis favorable au déclassement des espaces boisés classés proposé dans le dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme à l'occasion de la mise à 2X2 voies de la RN 176.

Le 8 octobre 2018
Le Président de la CDNPS


Lionel BRAS

3 AVIS DU MINISTRE EN CHARGE DES SITES

Dans le cadre des travaux en site classé, conformément aux articles R.181-25 du Code de l'environnement et R.122-2 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, le ministre en charge des sites a été saisi par le préfet de la région Bretagne par courrier du 13 novembre 2018 et a rendu un avis le 2 janvier 2019.



MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Paris, le -2 JAN. 2019

Direction générale de l'aménagement,
du logement et de la nature

Direction de l'habitat, de l'urbanisme
et des paysages

Sous-direction de la qualité du cadre de vie

Bureau des sites et espaces protégés

QV1189 - 2018 A 368 D
Affaire suivie par : Pierre-Elie FEIGNA
pierre-elie.feigna@developpement-durable.gouv.fr
Tél. : 01 40 81 32 19 - Fax : 01 40 81 34 08

Le ministre d'État

à

Monsieur le Préfet de la région Bretagne
Préfet de l'Ille-et-Vilaine

Copie à

Monsieur le préfet des Côtes d'Armor

Objet : Site classé de l'estuaire de la Rance
Mise à 2x2 voies de la RN 176 dans le secteur du franchissement de la Rance à Plouer-sur-Rance,
Pleudihen-sur-Rance (Côtes d'Armor) et La Ville-ès-Nonais (Ille-et-Vilaine)
Pétitionnaire : DREAL Bretagne

Réf. : votre courrier du 13 novembre 2018
PJ : une décision administrative

Par courrier visé en référence, vous m'avez transmis ;
- pour avis, conformément aux dispositions des articles L. 181-1 et R. 181-25 du code de l'environnement, la demande d'autorisation spéciale de travaux citée en objet ;
- pour observations, conformément à l'article R.122-2 du code de l'expropriation, les éléments concernant le site classé, du dossier d'enquête publique de la procédure de déclaration d'utilité publique en vue de l'expropriation.

Cette demande concerne le projet de mise à 2x2 voies de la RN 176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie, dans les communes de Plouer-sur-Rance, Pleudihen-sur-Rance et La Ville-ès-Nonais. Le projet ne se situe que partiellement en site classé, à La Ville-ès-Nonais, mais il concerne pour une large part le site inscrit de l'estuaire de la Rance.

1 - Avis du ministre au titre des sites dans le cadre de l'autorisation environnementale unique

La commission départementale de la nature, des paysages et des sites d'Ille-et-Vilaine, la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement et l'architecte des bâtiments de France ont émis un avis unanimement favorable au projet pour la partie située en site classé. Après examen du dossier, j'ai l'honneur de vous faire savoir que j'émet un avis favorable à ces travaux, sous réserve du respect des prescriptions édictées au cours de l'instruction locale et centrale.

Vous voudrez bien trouver, ci-joint, la décision administrative correspondante.

2 - Observation du ministre sur la partie du projet située en site classé, concernant le dossier d'enquête publique de la procédure de déclaration d'utilité publique en vue de l'expropriation.

En site classé, le projet prévoit, dans le cadre de la modification de l'échangeur avec la RD 366, une légère déviation de la RD 366 à La Ville-ès-Nonais, sur une surface de quelques centaines de mètres carrés, dans un secteur actuellement occupé par des terrains agricoles. Il est également prévu la sécurisation de la voie communale d'accès au giratoire créé au nord de la RD 176, dans un axe est-ouest sur environ 100 mètres, ainsi que la création d'une voie d'accès à deux maisons, sur environ 75 mètres, dans un axe nord sud, à travers des terrains agricoles,

Ce dossier appelle de ma part les observations suivantes :

- la voie de desserte des deux maisons sera réalisée en respectant le calibre de la voie communale existante ;
- aucun dépôt de matériaux excédentaire ne sera réalisé dans le site classé ;
- les terrains concernés par l'expropriation devront conserver leur vocation agricole pour les parties qui ne seront pas transformées en voirie.

3 - Recommandations du ministre concernant les travaux prévus en site inscrit

Les travaux prévus en site inscrit auront également un impact sur la perception du paysage depuis le site classé. Afin d'atténuer cet impact, je recommande :

- un suivi de la bonne reprise puis de la croissance des végétaux couvrant les murs anti-bruit sera mis en place pendant 5 ans après la réalisation de l'aménagement ;
- les murs anti bruit seront préférentiellement en bois à lames verticales, notamment sur les séquences 1 et 2 ;
- le dessin précis des panneaux polycarbonate du pont de Chateaubriand sera présenté à l'architecte des bâtiments de France pour validation avant mise en œuvre. Les panneaux recevront un traitement anti reflet afin d'éviter un effet miroir qui serait préjudiciable depuis la Rance et ses berges ;
- les ouvrages de franchissement seront de teinte proche de celle de l'environnement naturel dans lequel ils seront installés.
- les dépôts de terre en site inscrit seront modelés de manière à évoquer ceux d'un terrain naturel ;
- l'ensemble des végétaux implantés seront garantis être d'origine locale.

Pour le Ministre d'État et par délégation
Par empêchement du directeur de l'habitat,
de l'urbanisme et des paysages
L'adjoind à la sous-directrice de la qualité du cadre de vie

Patrick BRIE

DU n°9
2018 A3680

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE
DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AMÉNAGEMENT, DU LOGEMENT ET DE LA NATURE
DIRECTION DE L'HABITAT, DE L'URBANISME ET DES PAYSAGES
SOUS-DIRECTION DE LA QUALITÉ DU CADRE DE VIE
TRAVAUX EN SITE CLASSE

Le ministre d'Etat, ministre de la transition écologique et solidaire ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 181-1 et R. 181-25 ;

Vu le décret du 6 mai 1995 portant classement de l'estuaire de la Rance à Langrolay, Lanvallay, Pleudihen, Plouer, Saint-Helen, Saint-Samson-sur-Rance, Taden, La Vicomté-sur-Rance, Le Minihic, Pleurtuit, La Richardais, Saint-Jouan-des-Guérets, Saint-Malo, Saint-Père, Saint-Suliac et La Ville-ès-Nonais parmi les sites des départements des Côtes d'Armor et de l'Ille-et-Vilaine ;

Vu la demande d'autorisation spéciale de travaux déposée par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Bretagne concernant la mise à 2x2 voies de la RN 176 dans le secteur du franchissement de la Rance, dans les communes de Plouer-sur-Rance, Pleudihen-sur-Rance et La Ville-ès-Nonais. Il est notamment prévu :

• en site classé (pour partie) :

- la modification de l'échangeur avec la RD 366 et de la desserte de certaines maisons proches ;

• hors site classé :

- le doublement de la RD 176 ;
- l'élargissement du tablier du pont de Chateaubriand ;
- la mise en place d'infrastructures de gestion des eaux pluviales ;
- la mise en place d'infrastructures de réduction des nuisances sonores ;
- la dépose des matériaux excédentaires.

Vu les avis formulés par la commission départementale de la nature, des paysages et des sites de l'Ille-et-Vilaine en sa séance du 18 septembre, par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement, et par l'architecte des bâtiments de France ;

Considérant que le projet est acceptable sous réserve du respect de prescriptions destinées à atténuer son impact dans le site classé ;

Autorise

la réalisation des travaux envisagés par DREAL Bretagne, sous réserve du respect des prescriptions suivantes :

- la voie de desserte des deux maisons sera réalisée en respectant le calibre de la voie communale existante ;
- aucun dépôt de matériaux excédentaire ne sera réalisé dans le site classé ;
- les terrains concernés par l'expropriation conserveront leur caractère agricole pour les parties qui ne seront pas transformées en voirie.

Fait le **- 2 JAN. 2019**

Pour le Ministre d'Etat et par délégation
Par empêchement du directeur de l'habitat,
de l'urbanisme et des paysages
L'adjoint à la sous-directrice de la qualité du cadre de vie

Patrick BRIE

www.ecologie-solidaire.gouv.fr

4 AVIS DES CHAMBRES D'AGRICULTURE DES COTES D'ARMOR ET D'ILLE ET VILAINE

En application de l'article L 112-3 du Code Rural et de la Pêche Maritime, le présent dossier a été soumis pour avis :

- par courrier du Préfet d'Ille-et-Vilaine du 15 juin 2018 à la Chambre d'Agriculture d'Ille-et-Vilaine,
- par courrier du Préfet des Côtes d'Armor du 12 Juillet 2018 à la Chambre d'Agriculture des Côtes d'Armor.

Aucun avis n'a été émis suite à ces consultations.

5 AVIS DU CENTRE NATIONAL DE LA PROPRIETE FORESTIERE

En application de l'article L 112-3 du Code Rural et de la Pêche Maritime, le présent dossier a été soumis au Centre National de la Propriété Forestière (CNPFF) pour avis par courrier du Préfet d'Ille-et-Vilaine du 16 juillet 2018.

Le CNPFF n'a émis aucun avis sur le projet.

6 AVIS DE FRANCE DOMAINE

Conformément à l'article R.122-5 du Code de l'Expropriation, le présent dossier doit contenir l'estimation sommaire du coût des acquisitions à réaliser. Cette évaluation a été dressée par France Domaine en date du 30 septembre 2017 pour la Ville-es-Nonais et du 31 janvier 2019 pour Pleudihen sur Rance et Plouer sur Rance.



N°7300 SD

Le 30 Septembre 2017

DIRECTION GÉNÉRALE DES FINANCES PUBLIQUES

DIRECTION RÉGIONALE DES FINANCES PUBLIQUES DE BRETAGNE ET DU DÉPARTEMENT D'ILLE ET VILAINE

Pôle Gestion publique

Service : Pôle d'évaluation domaniale

Adresse : Cité Administrative - Avenue Janvier

BP 72102

35021 RENNES Cedex 9

POUR NOUS JOINDRE :

Affaire suivie par : Youri MOYSAN

Téléphone : 06 88 86 89 05

Courriel : drfp35.pole-evaluation@dgrfp.finances.gouv.fr

Réf. : Lido 2017-35358v0213

Le Directeur Régional des Finances Publiques

à

Monsieur Le Directeur Régional de l'Environnement et de l'Aménagement et du Logement de Bretagne

AVIS du DOMAINE sur la VALEUR VÉNALE

DÉSIGNATION DES BIENS : - DIVERSES PARCELLES ET EMPRISES NON BÂTIES

PARCELLES : SECTIONS B, ZA, ZB LISTE CI-DESSOUS POUR UNE CONTENANCE GLOBALE DE 12 H 41 A 70 CA

ADRESSE DES BIENS : LINEAIRE LE LONG DE LA RN176 - LA VILLE ES NONAIS

VALEUR VÉNALE: 97 227 € HT ET FRAIS MARGE D'APPRÉCIATION 10 %

1 - SERVICE CONSULTANT : DREAL

AFFAIRE SUIVIE PAR : ... KARINE AUFFRET REFS: IST-DMOI-KA-D143

2 - DATE DE CONSULTATION : 29 Juin 2017
DATE DE RÉCEPTION : 05 Juillet 2017
DATE DE VISITE : 27 Septembre 2017
DATE DE CONSTITUTION DU DOSSIER « EN ÉTAT » : 27 Septembre 2017

3 - OPÉRATION SOUMISE À L'AVIS DU DOMAINE - DESCRIPTION DU PROJET ENVISAGÉ

Ensemble de parcelles non bâties situées le long de la RN 176, constitué principalement de parcelles non cultivées et de terres agricoles. Les emprises non bâties sur les parcelles ZA 121 et 208 affectent les terrains d'agrément des propriétés bâties

5 - SITUATION JURIDIQUE

Propriétés : Divers propriétaires : Voir tableau ci-joint
Présumées libres d'occupation

6 - URBANISME ET RÉSEAUX

La Ville -es-Nonais : PLU approuvé le 25 février 2014

Zones naturelles : NPLt NPb NA A



7 - DÉTERMINATION DE LA VALEUR VÉNALE

La valeur vénale est déterminée par la méthode de la comparaison de biens comparables situés sur la Commune de la Ville Es Nonais.

Compte tenu des termes du marché afférent aux biens de même nature, la valeur vénale de ces parcelles peuvent être estimées hors taxes et frais à 97 227 € HT ET FRAIS. Marge d'appréciation 10 % Selon détail ci-dessous.

8 - DURÉE DE VALIDITÉ

1 an

9 - OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

Il n'est pas tenu compte dans la présente évaluation des surcoûts éventuels liés à la recherche d'archéologie préventive, de présence d'amiante, de termites et des risques liés au saturnisme, de plomb ou de pollution des sols.

L'évaluation contenue dans le présent avis correspond à la valeur vénale actuelle. Une nouvelle consultation du Domaine serait nécessaire si l'opération n'était pas réalisée dans le délai ci-dessus, ou si les règles d'urbanisme, notamment celles de constructibilité, ou les conditions du projet étaient appelées à changer.

Elle n'est, au surplus, valable que pour une acquisition réalisable uniquement dans les conditions du droit privé. Une nouvelle consultation serait indispensable si la procédure d'expropriation était effectivement engagée par l'ouverture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Pour le Directeur régional des Finances publiques et par délégation,

Youri MOYSAN

Inspecteur des Finances Publiques





N° 7304-SD
(mai 2017)

Rennes, le 31/01/19

Le Directeur Régional des Finances Publiques

DIRECTION GÉNÉRALE DES FINANCES PUBLIQUES
DIRECTION RÉGIONALE DES FINANCES PUBLIQUES DE
BRETAGNE ET DU DÉPARTEMENT D'ILLE ET VILAINE
Pôle Gestion publique
Service.Pole d'Evaluation Domaniale
Adresse.Avenue Janvier BP 72102 35021 Rennes
Cedex 9
Téléphone : 02 99 66 29 11
drfip35.pole-evaluation@dgfip.finances.gouv.fr

POUR NOUS JOINDRE :

Affaire suivie par :
Évaluateur : Philippe PLACIER
Téléphone : 02 99 66 29 11
Courriel : philippe.placier1@dgfip.finances.gouv.fr
Réf. : 2019-22197V0247

Monsieur Le Directeur
Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement
et du Logement de Bretagne
Service Infrastructures Sécurité Transports
10 rue Maurice Fabre CS 96515 35065 Rennes Cedex

AVIS DU DOMAINE Estimation Sommaire et Globale

COMMUNE : Communes de Pleudihen sur Rance et Plouer sur Rance

ADRESSE DE L'OPÉRATION : Sis Lieux dits Le Champ Seigle, Pontlivard, Le Clos du Moulin, Doslet à Pleudihen sur Rance et Lieux dits Les Champs Joly, Malabry, La Gourbannièrre, Les Serbuis, Les Gripais à Plouer sur Rance.

DÉPENSE PRÉVISIONNELLE: La valeur vénale peut être estimée à 7274,40 €. Avec une marge de négociation de 10 % à 20 % selon les biens.

1 – SERVICE CONSULTANT :

Direction Régionale de l'Environnement, de
l'Aménagement
et du Logement de Bretagne

Service Infrastructures Sécurité Transports
10 rue Maurice Fabre CS 96515 35065 Rennes Cedex

AFFAIRE SUIVIE PAR :

A l'attention de Madame AUFFRET

2 – Date de consultation

: 25 Janvier 2019

Date de réception du dossier

: 25 Janvier 2019

Date de visite sommaire du périmètre

: Néant

Date de constitution du dossier « en état »

Délai négocié au

MINISTÈRE DE L'ACTION
ET DES COMPTES PUBLICS

3 – OPÉRATION SOUMISE À L'AVIS DU DOMAINE – DESCRIPTION DU PROJET ENVISAGÉ

Acquisitions foncières de parcelles non bâties dans le cadre de la mise à 2 x 2 voies de la RN 176. Dossier de déclaration d'utilité publique

4 – DESCRIPTION SOMMAIRE DES IMMEUBLES COMPRIS DANS LE PÉRIMÈTRE DE L'OPÉRATION

Parcelles non bâties

5 – URBANISME ET RÉSEAUX

5.1 – Urbanisme

PLU de Plouer sur Rance

Élaboration du POS le 18.08.78 Révision n°1 le 27.03.87 Révision n°2 le 23.07.92 Révision n°3

Élaboration du PLU le 24.10.03 Modification n°1 le 19.05.05 Modification n°2 le 19.02.08

Révision simplifiée n°1 le 19.02.08 Modification n°3 le 31.01.11

La zone A correspond aux secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles. Voiries et accès Pour être constructible, un terrain doit avoir accès à une voie publique ou privée de caractéristiques suffisantes.

La hauteur des bâtiments d'exploitation ainsi que celle des ouvrages, réservoirs, silos, etc. ne sont pas réglementées. La hauteur des constructions à usage d'habitation est fixée à 8 m.

PLU de Pleudihen sur Rance Zone A

5.2 – Réseaux

Non recherché

5.3 – Date de référence

En l'état de la procédure, la date de référence n'a pas été recherchée.

6 – DÉTERMINATION DE LA MÉTHODE D'ÉVALUATION

La présente évaluation sommaire et globale intervient dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique engagée par le consultant.

Les emprises à acquérir pour la réalisation de l'opération projetée devront être indemnisées à hauteur du préjudice direct, matériel et certain subi par les actuels propriétaires. Pour calculer l'indemnité principale, qui correspond à leur valeur vénale, il est fait application de la méthode d'évaluation par comparaison avec les prix relevés sur le marché immobilier local, pour des cessions récentes de biens présentant des caractéristiques similaires.

A ce stade de la procédure, les biens n'ont pas fait l'objet d'une visite approfondie et le service n'est pas en possession de l'ensemble des informations nécessaires à l'évaluation détaillée de chaque emprise.

7 – ESTIMATION PRÉVISIONNELLE DE LA DÉPENSE

Compte tenu des caractéristiques des biens, de la réglementation d'urbanisme applicable, du marché immobilier local ainsi que des décisions jurisprudentielles récentes, les emprises, regroupées par types de biens en fonction de leur zonage au PLU, ont été valorisées comme suit :

- locaux d'habitations : €
- locaux professionnels : €
- terrain nus : 6 062 €

Dès lors, la dépense globale pour l'acquisition des emprises foncières de l'opération décrite par le consultant, peut être établie comme suit :

Indemnités principales estimées à	:	6 062 €
Les indemnités principales correspondent à la valeur vénale des biens.		
Indemnités accessoires (*) et aléas divers estimés à (**)	:	1212,40 €
DÉPENSE TOTALE ESTIMÉE À		<u>7274,40 €</u>

(*) Les indemnités accessoires, calculée forfaitairement au stade de l'évaluation globale et sommaire, comprennent notamment :
- les indemnités de emploi, dues en cas d'acquisition après Déclaration d'Utilité Publique, arbitrées forfaitairement à 1212,40 €,
- les indemnités d'éviction, qui pourraient être dues aux exploitants, arbitrées forfaitairement à :
A déterminer

(**) une majoration pour aléas divers a été calculée forfaitairement à € A déterminer

8 - DURÉE DE VALIDITÉ

L'évaluation contenue dans le présent avis est **valable un an**.

Elle a été établie en fonction des éléments connus du service et notamment des emprises communiquées par le consultant. Une nouvelle consultation serait nécessaire si l'opération n'était pas réalisée dans le délai d'un an susvisé ou si les règles d'urbanisme, notamment celles de constructibilité, ou les conditions du projet étaient appelées à changer.

9 - OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

Cette estimation globale et sommaire ne peut servir de base à des négociations qui ne pourront être menées qu'au vu des seules évaluations détaillées.

Il n'est pas tenu compte dans la présente évaluation des surcoûts éventuels liés à la recherche d'archéologie préventive, de présence d'amiante, de termites et des risques liés au saturnisme, de plomb ou de pollution des sols.

Pour le Directeur Régional des Finances Publiques, et par délégation,
L'Inspecteur Evalueur
Philippe PLACIER



7 AVIS DES COLLECTIVITES LOCALES CONCERNEES

Conformément aux articles L.122-1 et R.122-7 du Code de l'Environnement, le préfet d'Ille-et-Vilaine a saisi pour avis par courrier du 15 juin 2018, la région Bretagne, le département d'Ille-et-Vilaine, Saint Malo Agglomération et les communes de Miniac-Morvan et de la Ville-es-Nonais. De même, le préfet des Côtes d'Armor a saisi par courrier du 12 juillet 2018 le département des Côtes d'Armor, Dinan Agglomération et les communes de Plouer-sur-Rance et de Pleudihen-sur-Rance.

Le conseil municipal de La Ville es Nonais a émis un avis très favorable par délibération le 10 octobre 2018.

Le conseil municipal de Miniac-Movan a émis un avis favorable par délibération le 20 juillet 2018.

Le conseil départemental d'Ille -et-Vilaine a émis un avis très favorable le 27 aout 2018.

Les autres collectivités n'ont pas émis d'avis dans ce cadre.

DEPARTEMENT : ILLE ET VILAINE
ARRONDISSEMENT : SAINT MALO
COMMUNE : LA VILLE ES NONAIS

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL**

L'an deux mille dix-huit le dix octobre à 20H30, le Conseil Municipal de la Commune de LA VILLE ES NONAIS dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire, à la Mairie, sous la présidence de M. LEFEUVRE Michel, Maire.

Nombre de Conseillers Municipaux en exercice : 14

Présents : M. LEFEUVRE Michel – Mme BUSNEL Brigitte – M. BRIAND Jean-Claude – M. BAUDRY Sylvain – M. DUBOIS Jean - Mme MOREL Geneviève – Mme BUSNEL Claudine – M. CHEVALIER Philippe – Mme DE SAINT JEAN Stéphanie – Mme GUYON Servane – Mme LEPOURRY Dominique – M. TROUCHARD Michel.

Membres absents ayant donné procuration :

- Mme AUFFRET Anne donne pouvoir à Mme BUSNEL Brigitte ;
- M. LEMASSON Stéphane donne pouvoir à M. LEFEUVRE Michel

Secrétaire de séance : Mme MOREL Geneviève

DCM 51-2018

Objet : Mise à 2X2 voies de la RN 176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie – Avis du Conseil municipal sur le dossier d'enquête publique

L'Etat a en projet de finaliser la mise en 2 x 2 voies de la RN 176 entre l'Estuaire de La Rance et l'échangeur de La Chênaie.

Dans le cadre de l'instruction de la demande d'utilité publique du projet, le Préfet sollicite l'avis du Département en application de l'article L.122-1 du code de l'environnement qui prévoit : « Lorsqu'un projet est soumis à évaluation environnementale, le dossier présentant le projet comprenant l'étude d'impact et la demande d'autorisation déposée est transmis pour avis à l'autorité environnementale ainsi qu'aux collectivités territoriales et à leurs groupements intéressés par le projet.

Les avis des collectivités territoriales et de leurs groupements, dès leur adoption, ou l'information relative à l'absence d'observations émises dans le délai fixé par décret en Conseil d'Etat sont mis à la disposition du public sur le site internet de l'autorité compétente lorsque cette dernière dispose d'un tel site ou, à défaut sur le site de la préfecture du département ».

Les objectifs du projet sont :

- d'améliorer la fluidité du trafic et de réduire les temps de parcours,
- d'améliorer la sécurité des usagers de la route,
- d'améliorer la desserte locale,
- de faciliter les déplacements entre la Bretagne et la Normandie,
- d'améliorer l'attractivité de la Région,
- de faciliter l'entretien des infrastructures.

Le projet concerne deux communes des Côtes d'Armor (Plouer-sur-Rance et Pleudihen-sur-Rance) et une commune d'Ille-et-Vilaine (La Ville-Es-Nonais).

Le projet proposé sur 4,2 km consiste à :

- Doubler la section courante pour la porter à 2 x 2 voies à chaussées séparées par un terre-plein central.

Certifié conforme et exécutoire, après affichage et transmission en Préfecture le 10 octobre 2018

- Modifier l'échangeur avec la RD 366 en y rajoutant deux bretelles pour y permettre tous les mouvements.
- Elargir le tablier du pont Châteaubriant pour le porter de 11,72 m à 20,72 m afin de permettre le passage d'une 2 x 2 voies.

Le coût total de l'opération est estimé à 37,7 M€ TTC dont 15,3 M€ pour l'élargissement du pont Châteaubriant.

Trafic – Le dossier basé sur des études de trafic réalisées en 2011 fait état d'un trafic moyen journalier annuel de 18 800 véh/j dont 2 400 poids lourds (13 %) avec des pointes à 22 100 véh/j et une augmentation de 20 % sur les 10 dernières années. On peut aussi noter que le trafic prévu à l'horizon 2025 de 23 500 véh/j a déjà été atteint en 2017 (23 900 véh/j). Ces trafics sont proches de la saturation et justifient d'une amélioration de la capacité à court terme.

Sécurité – Sur la période 2008 – 2010, des accidents particulièrement graves se sont produits sur la RN 176 conduisant l'Etat à réaliser une opération de mise en sécurité avec une glissière centrale. Malgré cela, 5 accidents corporels ont été recensés entre 2014 et 2016 dont 1 en 2016 provoquant 3 morts et 6 blessés. L'hétérogénéité de l'aménagement est un facteur d'insécurité supplémentaire.

Environnement – Le projet traverse un site classé et une zone Natura 2000 particulièrement sensible. Le projet retenu d'élargissement de la route dans les emprises existantes et d'élargissement du seul tablier de l'ouvrage à un impact très faible sur l'environnement. L'emprise complémentaire de moins de 2,8 ha est en-deçà du seuil nécessitant une étude agricole préalable.

Exploitation en phase chantier – La réalisation des ouvrages courants et routiers permet le maintien de la circulation par demi-chaussée. Par contre, l'élargissement du tablier du pont Châteaubriant nécessite sa fermeture pendant 5 périodes de 5 à 7 semaines (hors congés scolaires) soit une période cumulée de presque 8 mois. **Le dossier prévoit la mise en place d'une déviation courte empruntant la RD 366 traversant Port-Saint-Jean, agglomération de la commune de la Ville-Es-Nonais. Cette mesure s'accompagnera de mesures de restriction de la circulation et d'actions de communication et d'incitation afin de minimiser les reports de trafic à proximité immédiate du pont.** Ce report reste toutefois évalué à un peu moins de 10 000 véh/j (dont plus de 1 000 poids lourds sauf s'ils étaient interdits). **Dans l'agglomération de Port-Saint-Jean, la voirie n'est pas adaptée à ce trafic. Il n'y a pas de trottoirs et la largeur entre façades est de 7,20 m sur certaines sections avec des courbes et des pignons masquant la visibilité.**

Il faut aussi rappeler qu'avant la mise en service de la RN 176 en 1991, le trafic sur la RD 366 dans Port-Saint-Jean et sur le pont Saint-Hubert n'était que de 3 200 véh/j.

Le Conseil Municipal après en avoir délibéré, à l'unanimité,

- **FORMULE** un avis très favorable au projet de mise à 2 x 2 voies de la RN 176 entre l'estuaire de La Rance et l'échangeur de La Chênaie ;
- **EMET** des réserves sur la déviation proposée en phase travaux, en particulier dans la traversée de Port-Saint-Jean et invite l'Etat et le département à interdire la circulation de poids lourds à cet endroit par mesure de sécurité.
- **DEMANDE** à l'Etat et au Département que compte tenu de ces travaux et de l'insécurité d'étudier la possibilité d'aménager un chemin piétonnier partagé allant du Port Saint-Jean

Certifié conforme et exécutoire, après affichage et transmission en Préfecture le 10 octobre 2018

jusqu'à Chateaufort d'Ille et Vilaine (emplacement prévue au PLU). L'objectif étant la mise en sécurité des piétons compte tenu de la circulation intense sur le Pont St-Hubert et la RD 366. Cette demande a été formulée dans le relevé de diagnostic d'aménagement routiers dans le cadre du projet « Infrastructure 2025 ».

**Le Maire,
Michel LEFEUVRE**



Certifié conforme et exécutoire, après affichage et transmission en Préfecture le 10 octobre 2018

COMMUNE DE MINIAAC-MORVAN
DÉLIBÉRATION N° 2018 - 71

COMPTE RENDU DU CONSEIL MUNICIPAL DU 20 juillet 2018
COMMUNE DE MINIAAC-MORVAN

DÉPARTEMENT : ILLE-ET-VILAINE
ARRONDISSEMENT : SAINT-MALO
CANTON : DOL DE BRETAGNE

EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL DES
DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
DU 20 juillet 2018



NOMBRE DE CONSEILLERS EN EXERCICE : 27 PRÉSENTS : 19 VOTANTS : 21

L'an deux mille dix-huit, le 20 juillet, le Conseil Municipal de la commune de MINIAAC-MORVAN étant réuni au lieu ordinaire de ses séances, après convocation légale le 13 juillet 2018, sous la présidence de Monsieur Dominique LOUVEL, Maire.

ÉTAIENT PRÉSENTS : M. LOUVEL D, M. LEROY J, Mme TOUTANT A, M. LAUNAY C, Mme BOSSÉ N, M. CARON P, Mme COYTTE-POULIN S, Mme FOUGERE P, Mme LELIEVRE MC, Mme SCHNEIDER V, Mme. LEROY M, M. MOUNEREAU B, M. BEAUDUCEL R, M. JOUQUAN R, M. BLIN M, Mme GAUTIER A, Mme POUILLAIN A, Mme CHAUVRY J, M. MARTIN E.

Les conseillers ci-après avaient délégué leur mandat respectivement à : M. LEBRETON M à M. CARON P, Mme DUBOIS C à Mme BOSSÉ N.

ABSENT EXCUSÉ : M. LEBRETON M, Mme DUBOIS C.

ABSENT : M. ALAIN-GUILLAUME JL, Mme RIVOALLAN A, M. ROBIDOU D, M. MOUSSON R, M. DELMAIRE J, Mme PRIOUL M.

Un scrutin a eu lieu, M. MOUNEREAU Brice a été nommé pour remplir les fonctions de secrétaire.

2018 - 71 – URBANISME – AVIS DEMANDE DE DUP POUR LA MISE EN 2X2 VOIES DE LA RN176 ENTRE L'ESTUAIRE DE LA RANCE ET L'ÉCHANGEUR DE LA CHÉNAIE

Rapporteur Madame Coytte

Madame Coytte expose au Conseil qu'il convient de donner un avis sur la demande de Déclaration d'utilité publique pour le projet de mise en 2X2 voies de la RN176 entre l'Estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie (voir dossier de DUP disponible sur demande en mairie).

Après avoir délibéré et à l'unanimité des membres présents et représentés, le Conseil Municipal :

- **Emet un avis favorable à la demande de Déclaration d'utilité publique pour le projet de mise en 2X2 voies de la RN176 entre l'Estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie.**

Ainsi fait et délibéré et ont signé les membres présents.

POUR COPIE CONFORME,

Le Maire, M. LOUVEL Dominique



CONSTRUCTION ET
LOGISTIQUE
Grands travaux
d'infrastructure

Rédacteur
M. EWALD PIERRE
36.31

H03	COMMISSION PERMANENTE DU 27 AOÛT 2018
<u>VOTE</u> : Adoption à l'unanimité.	

Rapporteur :

M. LEFEUVRE

**MISE À 2 X 2 VOIES DE LA RN 176 ENTRE L'ESTUAIRE DE LA
RANCE ET L'ÉCHANGEUR DE LA CHENAIE-AVIS DU
DÉPARTEMENT SUR LE DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE**

Politique 11

L'Etat a en projet de finaliser la mise en 2 x 2 voies de la RN 176 entre l'Estuaire de La Rance et l'échangeur de La Chênaie.

Dans le cadre de l'instruction de la demande d'utilité publique du projet, le Préfet sollicite l'avis du Département en application de l'article L.122-1 du code de l'environnement qui prévoit : « Lorsqu'un projet est soumis à évaluation environnementale, le dossier présentant le projet comprenant l'étude d'impact et la demande d'autorisation déposée est transmis pour avis à l'autorité environnementale ainsi qu'aux collectivités territoriales et à leurs groupements intéressés par le projet.

Les avis des collectivités territoriales et de leurs groupements, dès leur adoption, ou l'information relative à l'absence d'observations émises dans le délai fixé par décret en Conseil d'Etat sont mis à la disposition du public sur le site internet de l'autorité compétente lorsque cette dernière dispose d'un tel site ou, à défaut sur le site de la préfecture du département ».

Les objectifs du projet sont :

- d'améliorer la fluidité du trafic et de réduire les temps de parcours,
- d'améliorer la sécurité des usagers de la route,
- d'améliorer la desserte locale,
- de faciliter les déplacements entre la Bretagne et la Normandie,
- d'améliorer l'attractivité de la Région,
- de faciliter l'entretien des infrastructures.

Le projet concerne deux communes des Côtes d'Armor (Plouer-sur-Rance et Pleudihen-sur-Rance) et une commune d'Ille-et-Vilaine (La Ville-Es-Nonais).

Le projet proposé sur 4,2 km consiste à :

- Doubler la section courante pour la porter à 2 x 2 voies à chaussées séparées par un terre-plein central.

- Modifier l'échangeur avec la RD 366 en y rajoutant deux bretelles pour y permettre tous les mouvements.
- Elargir le tablier du pont Châteaubriant pour le porter de 11,72 m à 20,72 m afin de permettre le passage d'une 2 x 2 voies. Cette opération est un réel défi technique d'une très grande complexité de mise en œuvre.

Le coût total de l'opération est estimé à 37,7 M€ TTC dont 15,3 M€ pour l'élargissement du pont Châteaubriant.

Trafic – Le dossier basé sur des études de trafic réalisées en 2011 fait état d'un trafic moyen journalier annuel de 18 800 véh/j dont 2 400 poids lourds (13 %) avec des pointes à 22 100 véh/j et une augmentation de 20 % sur les 10 dernières années. On peut aussi noter que le trafic prévu à l'horizon 2025 de 23 500 véh/j a déjà été atteint en 2017 (23 900 véh/j).

Ces trafics sont proches de la saturation et justifient d'une amélioration de la capacité à court terme.

Sécurité – Sur la période 2008 – 2010, des accidents particulièrement graves se sont produits sur la RN 176 conduisant l'Etat à réaliser une opération de mise en sécurité avec une glissière centrale.

Malgré cela, 5 accidents corporels ont été recensés entre 2014 et 2016 dont 1 en 2016 provoquant 3 morts et 6 blessés.

L'hétérogénéité de l'aménagement est un facteur d'insécurité supplémentaire.

Environnement – Le projet traverse un site classé et une zone Natura 2000 particulièrement sensible.

Le projet retenu d'élargissement de la route dans les emprises existantes et d'élargissement du seul tablier de l'ouvrage à un impact très faible sur l'environnement. L'emprise complémentaire de moins de 2,8 ha est en-deçà du seuil nécessitant une étude agricole préalable.

Exploitation en phase chantier – La réalisation des ouvrages courants et routiers permet le maintien de la circulation par demi-chaussée.

Par contre, l'élargissement du tablier du pont Châteaubriant nécessite sa fermeture pendant 5 périodes de 5 à 7 semaines (hors congés scolaires) soit une période cumulée de presque 8 mois.

Le dossier prévoit la mise en place d'une déviation courte empruntant la RD 366 traversant Port-Saint-Jean, agglomération de la commune de la Ville-Es-Nonais. Cette mesure s'accompagnera de mesures de restriction de la circulation et d'actions de communication et d'incitation afin de minimiser les reports de trafic à proximité immédiate du pont.

Ce report reste toutefois évalué à un peu moins de 10 000 véh/j (dont plus de 1 000 poids lourds sauf s'ils étaient interdits).

Dans l'agglomération de Port-Saint-Jean, la voirie n'est pas adaptée à ce trafic. Il n'y a pas de trottoirs et la largeur entre façades est de 7,20 m sur certaines sections avec des courbes et des pignons masquant la visibilité.

Il faut aussi rappeler qu'avant la mise en service de la RN 176 en 1991, le trafic sur la RD 366 dans Port-Saint-Jean et sur le pont Saint-Hubert n'était que de 3 200 véh/j.

Il est donc proposé à la Commission permanente d'émettre des réserves sur ce point et de demander à l'Etat d'étudier d'autres solutions en concertation avec les départements et les communes concernées.

CONCLUSION :

Il est proposé à la commission permanente d'adopter la conclusion suivante :

- AUTORISATION est donnée au Président de :

- **formuler un avis très favorable au projet de mise à 2 x 2 voies de la RN 176 entre l'estuaire de La Rance et l'échangeur de La Chenaie ;**
- **demander au Préfet que cette opération soit inscrite en priorité au prochain contrat de plan Etat – Région au vu de la croissance des trafics bien supérieure aux prévisions et de l'accidentologie toujours présente malgré les travaux de sécurisation réalisés en 2011 ;**
- **d'émettre des réserves sur la déviation proposée en phase travaux, en particulier dans la traversée de Port-Saint-Jean, et de demander à l'Etat d'étudier d'autres solutions en concertation avec les départements et communes concernées.**