



AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
sur le projet du Conseil général d'Ille-et-Vilaine
pour la restructuration des échanges
entre la RD 137 et les RD 637, 74, 5 et 7,
sur les communes de Saint-Père et de Châteauneuf d'Ille-et-Vilaine
Projet reçu le 4 Janvier 2010

1. Présentation du projet

Le projet est présenté par le Conseil Général d'Ille-et-Vilaine.

L'actuel système d'échanges comporte un nombre important de bretelles qui induisent des perturbations du trafic de transit et des entrecroisements difficiles, ainsi qu'une cohabitation forcée entre la vie du centre bourg de Châteauneuf et le trafic de transit.

Trois solutions ont été envisagées et ont fait l'objet d'une analyse comparative.

Le projet retenu consiste en un réaménagement du système d'échanges qui serait réalisé ainsi :

- suppression de 4 bretelles d'entrée sur la RD 137 et de deux bretelles de sortie de la RD 137
- requalification de deux bretelles de sortie
- allongement d'environ 70 m de la voie d'insertion vers St Malo
- construction d'une bretelle d'insertion en direction de Rennes permettant notamment aux véhicules en provenance de la RD 7 (Cancale) et désirant prendre la direction de Rennes, de ne plus traverser le bourg de Châteauneuf.
- construction de deux giratoires de part et d'autre du passage supérieur existant
- la construction d'une voirie de 550 m pour la desserte de la carrière et la continuité de la RD 5.

2. Cadre juridique

Conformément aux articles L122-1 et R122-1-1 du code de l'environnement, ce projet est soumis à l'avis de l'autorité environnementale.

L'avis porte sur la qualité du dossier, en particulier de l'étude d'impact, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Il devra être porté à la connaissance du public par l'autorité en charge d'autoriser ou d'approuver le projet.

Selon l'article R122-13 du code de l'environnement, l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement, donne son avis sur le dossier d'étude d'impact dans les deux mois suivant cette réception. Selon l'article R122-1-1 du code de l'environnement, l'autorité administrative compétente pour le projet est le préfet de région ; pour préparer son avis, le préfet de région s'appuie sur les services de la DREAL.

Comme prescrit à l'article L122-1 du code de l'environnement, le maître d'ouvrage du projet a produit une étude d'impact qui a été transmise à l'autorité environnementale.

Le dossier a été déclaré recevable et soumis à l'avis de l'autorité environnementale le 31 Décembre 2009.

Le service départemental de l'architecture et du patrimoine a émis un avis favorable sous réserves à cette opération par courrier du 26 Janvier 2010.

Le présent avis, transmis au pétitionnaire, est inclus dans le dossier d'enquête publique.

3. Analyse de l'étude d'impact et de la prise en compte de l'environnement

L'article R122-3 du code de l'environnement définit le contenu de l'étude d'impact.

L'étude d'impact présentée comprend les chapitres exigés par le code de l'environnement ainsi qu'un résumé non technique et couvre l'ensemble des thèmes requis, à l'exception de l'analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances (article R 122-3 6° du code de l'environnement). Elle reste néanmoins souvent peu explicite et/ou incomplète sur de nombreux points.

Il est fait référence à des textes, décrets notamment, désormais codifiés dans le code de l'environnement (par exemple ceux relatifs à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transport terrestre : articles R 571-44 et s. Le décret n° 95-22 du 9 janvier 1995 est abrogé).

3.1 Etat initial et identification des enjeux environnementaux sur le territoire par le porteur de projet

Etat initial

Par rapport aux enjeux environnementaux, le dossier a abordé certains aspects de l'état initial de la zone d'étude de manière succincte et incomplète.

Même si l'aménagement de cet échangeur sera réalisé en partie dans les emprises de l'infrastructure existante, concernant la faune et la flore, le diagnostic comporte essentiellement des généralités sans faire ressortir les éventuels enjeux par rapport au projet. En effet, les inventaires de terrain ont été effectués seulement en octobre 2007, et donc à une période peu propice. Le maître d'ouvrage aurait dû, depuis cette date, les réaliser dans des conditions satisfaisantes.

Concernant la ZPS qui jouxte le projet, aucune donnée n'est produite sur le sujet, au-delà de la simple évocation de la zone. Aucune donnée ne permet éventuellement de déterminer l'impact sonore sur la zone (dérangement...)

Articulation du projet avec les plans et programmes concernés

Les différents plans et programmes (POS de Saint-Père, SAGE, SDAGE) sont évoqués. Une mise en compatibilité du POS de la commune Saint-Père est nécessaire.

3.2 Analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures pour supprimer, réduire et si possible compenser les impacts du projet

De façon générale, la présentation du dossier est assez peu lisible pour le public et beaucoup des aménagements proposés n'apparaissent pas précisément définis : où s'arrête le mur anti-bruit, quels sont sa hauteur et ses effets réels, quelle emprise précise du projet sur les parcelles, que devient la haie actuelle qui masque la 4 voies, quels impacts sur le trafic induit par la suppression de l'accès sud ?...

- **Concernant le bruit**, l'étude indique que les niveaux sonores générés par les travaux dépasseront les valeurs maximales réglementaires au droit de deux points. Des dispositifs de protection acoustique sont prévus. Il y a lieu de rappeler que les hypothèses retenues engagent le maître d'ouvrage, et que tout dépassement des seuils qui serait constaté ultérieurement entraînerait l'obligation de protection. En application de l'article R 571-50 du code de l'environnement, préalablement au démarrage du chantier, le maître d'ouvrage devra fournir au préfet les éléments d'information relatifs au chantier.

L'étude sur le bruit a été réalisée les 18 et 19 décembre 2008, au moment de l'année où le trafic est le plus faible. Les points de mesure n'ont de plus concerné que les secteurs proches du nouveau giratoire et ne permettent donc pas de mesurer l'impact actuel de l'infrastructure existante sur le bourg.

Il aurait été nécessaire d'évaluer l'impact sonore de la 4 voies tout au long du linéaire au droit du bourg, d'autant plus que le projet modifie à la fois l'importance du trafic et les conditions de circulation (accélération sur la voie d'insertion....).

Il faut rappeler que cette infrastructure, réalisée il y a plusieurs années dans un cadre réglementaire différent, n'avait pas pris en compte de manière suffisante les impacts sonores des voies sur le bourg de Châteauneuf, lors de sa conception. Aujourd'hui une telle réalisation ne serait pas possible. Or, il n'est proposé aucune mesure compensatoire permettant de pallier l'impact sonore de la 4 voies sur le bourg de Châteauneuf.

- **S'agissant de la faune et de la flore** : L'inventaire étant très succinct et bibliographique, le projet ne peut être analysé précisément quant à ses éventuels effets sur la faune et la flore. Par exemple, alors même qu'il est mentionné que « *les chiroptères paient un lourd tribut à la circulation automobile* », aucun inventaire, aucune analyse de l'impact sur ces espèces, ne sont produits. Il est probable que le secteur du fort Saint-Père soit un site fréquenté par quelques espèces de chiroptères.

- **Concernant l'eau**, le projet n'intercepte aucun cours d'eau et n'impacte aucune zone humide. Les eaux pluviales hors la RD 5 seront collectées par des caniveaux et des fossés enherbés et raccordés au réseau existant de la RD 137. Un dossier de déclaration au titre des articles L 214-1 à 214-8 du code de l'environnement fera l'objet d'un dépôt auprès des services concernés.

- **Concernant le paysage et l'insertion du projet sur ce territoire** : L'expression graphique des modalités d'insertion paysagère ne permet que trop partiellement de percevoir la réalité des futurs aménagements décrits par le maître d'ouvrage.

Ainsi l'Architecte des bâtiments de France indique :

Le projet propose la possibilité d'échanges routiers souhaités dans une recherche de préservation et de mise en valeur des qualités du paysage urbain d'entrée du bourg de Châteauneuf d'Ille et Vilaine, formant l'écrin du Monument Historique. Un projet respectueux du site et répondant à l'attente en matière de circulation automobile a pu être élaboré.

Il conviendra toutefois que les travaux présentent des qualités suffisantes, aussi bien en matière d'aspect et de couleur que de matériaux et mises en œuvre, pour permettre la bonne réalisation du projet en harmonie avec le paysage bâti.

Pour ce qui concerne la création de la voie reliant l'entrée du bourg à la carrière, en prolongation de la RD 5, l'utilité publique de ces travaux n'est pas avérée.

En outre, l'étude paysagère dans son article 4,3 « *sensibilité paysagère* » remarque : « *en milieu semi-ouvert, comme dans la zone agricole de Saint Père, la rareté des écrans naturels rend difficile l'intégration d'une nouvelle infrastructure. L'absence de haies ou de boisement rend ce secteur particulièrement sensible du point de vue paysager. Cette sensibilité est accrue à proximité des zones où les perceptions sont fortes : points hauts, axes fréquentés des routes départementales...* »

L'intégration paysagère de la nouvelle voie nécessite des plans de détails, un profil en long et des accompagnements paysagers précis pour s'assurer de l'adaptation la meilleure au paysage, à la géomorphologie du secteur et au franchissement du talweg du ruisseau de la Goutte.

- **Dans le volet « mesures compensatoires »** sont inclus des travaux et leurs coûts, qui ne relèvent pas de ces mesures, mais du projet.

3.3 Résumé non technique de l'étude d'impact

Le résumé non technique est succinct, et ne traite pas des effets potentiels de la phase travaux, des effets du projet sur la santé, de l'analyse des coûts collectifs, et des méthodes utilisées, ni même de la justification du projet au regard des conditions qui l'avaient motivé.

3.4 Analyse des méthodes

L'étude d'impact présente une analyse très succincte des méthodes utilisées, ne permettant pas d'apprécier pleinement les effets du projet sur l'environnement.

3.5 Justification du projet et de la solution retenue

Le projet semble justifié essentiellement par la restructuration des échanges entre la RD 137, la 4 voies reliant Rennes à St Malo, et les différentes voiries qui s'y rattachent au niveau de la commune de Châteauneuf d'Ille-et-Vilaine et de Saint-Père. La principale préoccupation semble être de diminuer le nombre des accès. A noter que cette RD 137 n'est pas une autoroute comme il est dit page C6.

Le trafic de transit dans le bourg de Châteauneuf est également invoqué comme une « source permanente d'insécurité et de bruit » page E3, préoccupations auxquelles le projet ne répond que très partiellement avec une réduction envisagée de 20% maximum du trafic de transit dans le bourg.

En se limitant au seul traitement des échanges routiers, le projet ne s'inscrit pas suffisamment dans la logique de l'après Grenelle. L'inscription du projet dans une approche globale des problématiques sur une aire d'étude élargie (sécurité dans le bourg, nuisances sonores, traitement paysagers des espaces ...) aurait facilité l'élaboration d'une solution optimale.

A cet égard, des réponses différentes et/ou complémentaires n'ont pas été envisagées, comme par exemple la réalisation d'un dispositif anti-bruit tout le long de la 4 voies au droit du bourg, la création d'une zone 30 dans le bourg et la limitation à 90 Km/h- ou moins- de la 4 voies au droit du bourg, en particulier dans le sens St Malo-Rennes, de façon à sécuriser les accès disposant de voies d'insertion réduites...

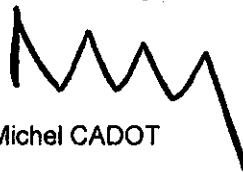
4. Conclusion de l'avis de l'autorité environnementale

D'une manière générale, si l'étude d'impact comporte toutes les rubriques exigées par le code de l'environnement à l'exception de l'analyse des coûts collectifs, elle est insuffisante pour apprécier correctement l'impact du projet sur l'environnement, notamment du point de vue du bruit et de l'impact paysager global du projet.

Le projet a identifié et pris en compte les enjeux environnementaux de manière incomplète, en particulier les impacts sonores de l'infrastructure. La conception du projet et les mesures prises pour supprimer, réduire et/ou compenser les impacts sont en l'état actuel du dossier insuffisamment appropriées au contexte et aux enjeux de ce territoire. C'est notamment le cas pour les suppressions d'entrée ou de sortie sur la RD 137 qui n'induisent qu'une faible diminution de trafic dans le bourg et pourraient utilement être accompagnées d'aménagements complémentaires.

- 4 MARS 2010

Le Préfet de région



Michel CADOT