



Le doublement de ce pont en arc est techniquement exceptionnel, voire unique !

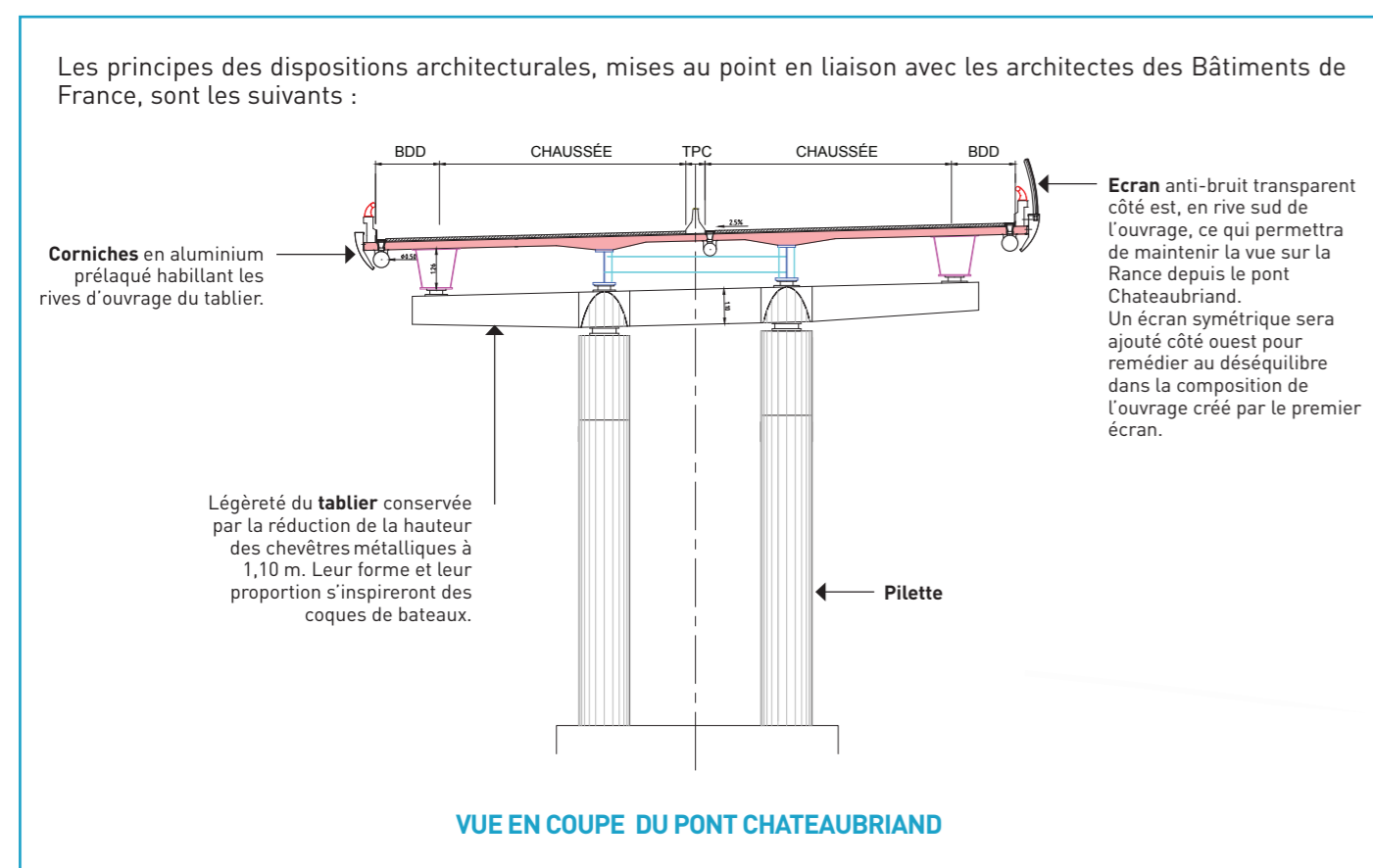


Illustration de l'aspect du pont Chateaubriand après travaux (photomontage) :

- la vue sera totalement ouverte sur la Rance au centre du pont (pas d'écran)
- la couleur du pont est adaptée à l'ambiance du paysage traversé. Toutes les pièces métalliques seront peintes en gris proche de la couleur du béton. La couleur rouge actuelle des corniches sera conservée pour ne pas modifier la perception de l'ouvrage dans son environnement.

Des mesures d'INSERTION et d'INTÉGRATION particulièrement soignées

La solution d'élargissement du pont existant est celle qui présentait l'impact le plus faible sur les habitats naturels d'intérêt communautaire. Elle est aussi la solution la plus élégante sur le plan architectural, comparativement à un doublement par un ouvrage neuf parallèle.



IMPACTS PRÉVISIBLES des travaux

Une organisation de chantier complexe

L'élargissement du pont Chateaubriand est la partie la plus délicate du projet. Cela a nécessité des études approfondies pour trouver la solution techniquement réalisable. Elle imposera un phasage des travaux précis et complexe. À ce stade du projet, il est estimé qu'il sera nécessaire que le pont soit fermé pendant 5 périodes de 5 à 7 semaines, hors congés scolaires. Les bureaux d'études et entreprises de travaux seront incités à chercher comment réduire encore ce délai lors des études détaillées du projet.

Compte tenu des impacts prévisibles de ce chantier exceptionnel sur la circulation, le maître d'ouvrage a souhaité se projeter et a défini les conditions qui seraient mises en œuvre pour limiter la gêne aux riverains et assurer leur sécurité dans la perspective de la réalisation du projet, qui reste à programmer, en attente de la confirmation de son financement.

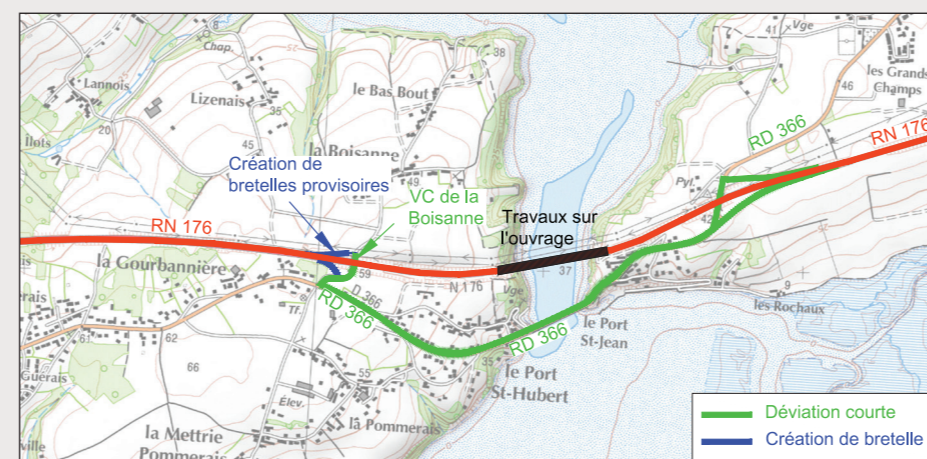
Les mesures de circulation envisagées

Un itinéraire de déviation courte via la RD 366 et le pont Saint-Hubert sera mis en place pendant les fermetures du pont Chateaubriand. Pour cela, des bretelles provisoires seront réalisées pour raccorder la RN176 à la voie communale de la Boissanne sur la commune de Plouër-sur-Rance. Elles seront démolies et les terres rétrocedées à la fin des travaux.

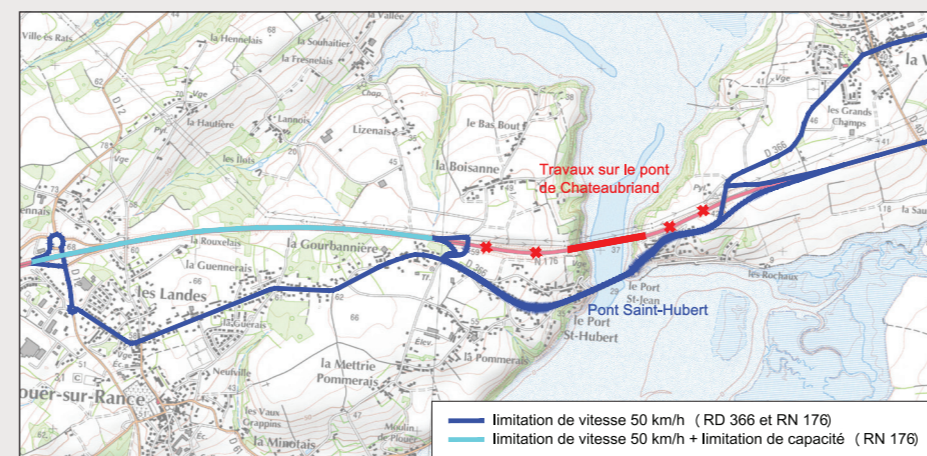
Des mesures de restriction de la circulation et des actions de communication et d'incitation pour l'usager viseront à minimiser les reports de trafic à proximité immédiate du projet. Il s'agira de limiter la vitesse à 50 km/h sur la RD 366 et la RN 176 et également de limiter la capacité sur la RN 176 à une voie entre les bretelles provisoires et l'échangeur de Plouër-sur-Rance.

En outre, les usagers en transit seront incités à emprunter d'autres grands axes.

DÉVIATION EN PHASE TRAVAUX



RESTRICTIONS DE CIRCULATION



CALENDRIER PRÉVISIONNEL

- Réunion publique : **30 avril 2019**
- Enquête d'utilité publique : **mai/juin 2019**
- Rapport du commissaire enquêteur : **juillet 2019**
- Consultation des organismes et collectivités : **août/septembre 2019**
- Arrêté de déclaration d'utilité publique et arrêté d'autorisation environnementale : **fin 2019**

COÛT ET FINANCEMENT

Le coût total du projet est estimé à environ 38 M€ TTC.

- 19 M€ : pont Chateaubriand et échangeur avec la RD366
- 19 M€ : mise à 2x2 voies de la section entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie

Le financement nécessitera d'identifier les partenaires potentiels et leurs engagements en vue d'une inscription à un prochain contrat de plan Etat-Région.

La fin des travaux de l'échangeur de la Chênaie, pour un coût estimé à environ 10 M€, reste également à financer et à réaliser.

Pour vous informer :

Pour suivre l'avancée du projet, rendez-vous sur le site de la DREAL Bretagne (onglet infrastructures, sécurité, transports).
www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr

Pour nous contacter :

RN176-Rance@dveloppement-durable.gouv.fr

Cette lettre d'information est éditée par les services de l'État en Bretagne (production : DREAL).
Conception, rédaction et réalisation : MD Conseil
Crédits photographiques : DREAL Bretagne, Ginko et Cabinet Lavigne

LETTRE D'INFORMATION N°1 AVRIL 2019

Mise à 2x2 voies de la RN 176 AU NIVEAU DE L'ESTUAIRE DE LA RANCE

Achever la mise à 2x2 voies de la RN 176 en Bretagne pour améliorer la desserte du littoral nord

L'aménagement de la RN 176 entre l'échangeur de la Chênaie et la rive ouest de la Rance est le dernier maillon du vaste programme de mise à 2x2 voies de cette liaison entre la Manche (A84) et les Côtes d'Armor (RN 12). Longue de 4,2 kilomètres et fortement fréquentée, en particulier en période estivale pour accéder aux bords de Rance, aux Côtes d'Émeraude et de Penthièvre, cette dernière section encore à deux voies constitue un goulot d'étranglement pour la circulation locale et régionale.

Différentes solutions ont été étudiées et présentées lors d'une concertation publique organisée fin 2014.

Tenant compte de cette concertation, l'État, maître d'ouvrage du projet, a décidé de retenir le scénario de mise à 2x2 voies de la totalité de la section, y compris du pont Chateaubriand qui sera élargi.

Le doublement de ce pont en arc constitue un élément majeur du projet global d'aménagement et représente à la fois un véritable défi technique et un enjeu fort d'insertion paysagère, dans un environnement naturel de grande richesse.

Les choix techniques présentés aujourd'hui dans le dossier d'enquête publique concrétisent 4 années d'études supplémentaires qui ont été nécessaires pour affiner le projet. L'essentiel des caractéristiques des aménagements prévus est présenté dans cette lettre d'information.

3 OBJECTIFS pour un projet d'aménagement du territoire



Le projet de mise à 2x2 voies de la RN 176, entre l'échangeur de la Chênaie (croisement avec l'axe Saint-Malo - Rennes) et l'estuaire de la Rance, poursuit trois grands objectifs :

- améliorer la fluidité du trafic régional sur cette voie, porte d'entrée nord de la Bretagne depuis la Normandie ;
- réduire la congestion provoquant ralentissements et embouteillages, en particulier lors des week-ends prolongés et en saison estivale ;

→ renforcer la sécurité routière sur cette section, dont les caractéristiques (passages de 2x2 voies à 2 voies) sont un facteur d'accidents, particulièrement en cas de ralentissements.

Le projet vise à faciliter en outre la traversée de la Rance, qui ne dispose que de deux franchissements principaux et à améliorer la desserte de l'agglomération de Dinan et plus largement de la région.

Une ENQUÊTE PUBLIQUE précédée par une réunion d'information

Le projet d'aménagement sera soumis à une enquête publique entre le **23 mai** et le **24 juin 2019** dans les communes concernées de Plouër-sur-Rance, La Ville-ès-Nonais et Pleudihen-sur-Rance.

Avant le début de l'enquête, une **RÉUNION D'INFORMATION** aura lieu le **30 avril à 18h30** à la salle polyvalente de La Ville-ès-Nonais.

Lors de cette réunion ouverte à tous, les services de l'État, représentés par la DREAL Bretagne (direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement), présenteront les détails de ce projet routier au public, aux riverains et aux collectivités concernés par cet aménagement.

Comment participer à l'enquête publique ?

Pendant toute la durée de l'enquête publique, toute personne qui le souhaite pourra prendre connaissance du dossier présentant le projet dans les mairies des communes concernées ou sur le site internet de la DREAL Bretagne.

Un commissaire enquêteur, désigné par le tribunal administratif de Rennes, tiendra des permanences dont les lieux, jours et horaires seront affichés en mairie.

Chacun pourra apporter ses observations ou questions :

- soit sur les registres mis à disposition dans chacune des mairies aux heures d'ouverture ;
- soit directement auprès du commissaire enquêteur lors de ses permanences ;
- soit par courrier postal ou électronique à adresser au commissaire enquêteur (coordonnées disponibles en mairie).



Quelles suites après l'enquête publique ?

À l'issue de l'enquête publique, le commissaire enquêteur établira un rapport et des conclusions qui seront rendus publics. Si ces éléments sont favorables, les préfets des Côtes d'Armor et d'Ille-et-Vilaine pourront alors cosigner un arrêté déclarant le projet d'utilité publique. Cette déclaration d'utilité publique (DUP) déclenche la mise

en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de La Ville-ès-Nonais. Les préfets approuveront aussi au même moment l'autorisation environnementale unique qui porte sur l'autorisation des travaux au titre de la loi sur l'eau et de la réglementation des sites classés.

La DUP et cette autorisation obtenues, il sera alors possible d'engager la phase opérationnelle de réalisation du projet : études détaillées, acquisitions foncières puis lancement des travaux.



Principales CARACTÉRISTIQUES du projet

La mise à 2x2 voies de la RN176 sur 4,2 km, entre l'échangeur de la Chênaie (à l'est) et la section déjà à 2x2 voies à l'ouest du pont Chateaubriand, comprend les aménagements suivants :

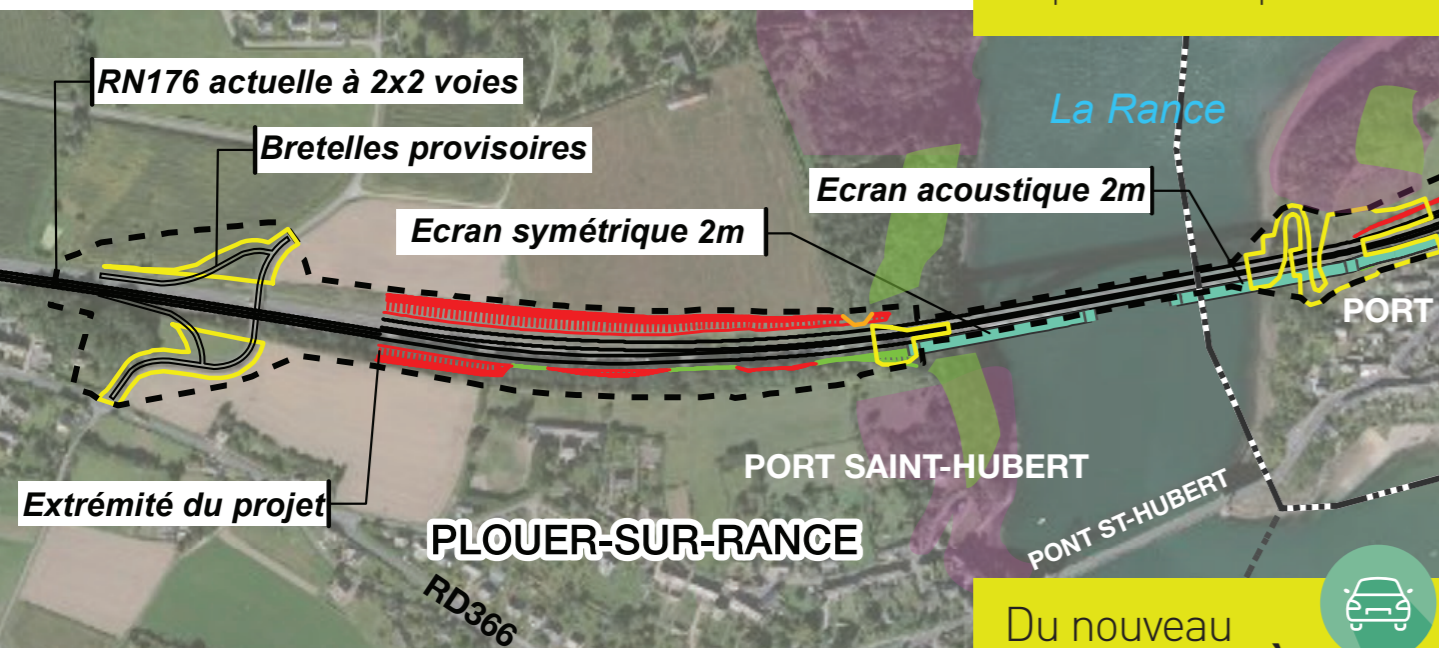
- l'élargissement sur place, au sud de la voie actuelle, de la section entre l'échangeur de la Chênaie et celui avec la RD366,
- l'élargissement du pont Chateaubriand par création d'une voie supplémentaire de chaque côté,

- l'allongement de l'ouvrage existant au-dessus de la RD407,
- le remplacement de la buse sur le ruisseau de Pontlivard,
- trois bassins de recueil et de traitement des eaux de la plateforme routière,
- des merlons et écrans anti-bruit,
- le rétablissement de la desserte de deux habitations,
- la réalisation des deux bretelles et de deux giratoires pour compléter le demi-échangeur avec la RD366.

Amélioration du traitement des EAUX

Le dispositif d'assainissement le long de la voie (fossés, cunettes) permettra de recueillir les eaux de la plateforme routière dans des bassins où elles seront traitées avant rejet dans le milieu naturel.

Les bassins auront comme fonction le confinement de la pollution accidentelle, l'écrêtement des eaux provenant de la route et le traitement des pollutions chroniques.



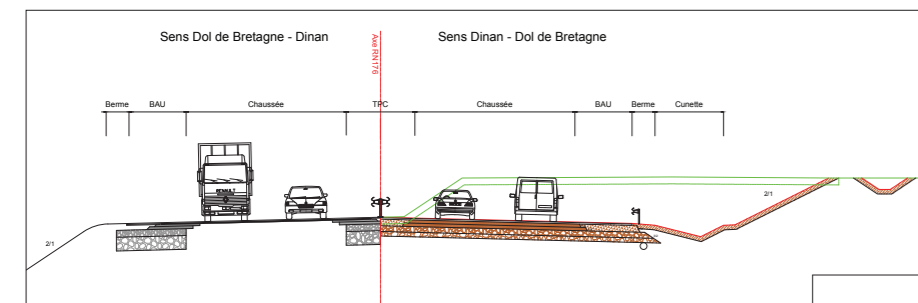
Du nouveau pour les ACCÈS locaux

Pour faciliter les échanges avec la RN176, le demi-échangeur avec la RD366 sera complété par une bretelle d'entrée sur la RN176 en direction de Dinan depuis la Ville-ès-Nonais et une bretelle de sortie en venant de Dinan vers Port Saint-Jean et la Ville-ès-Nonais. Afin de sécuriser les mouvements, le raccordement des bretelles sur la RD366 sera assuré par deux carrefours giratoires.

PROFIL EN TRAVERS DE LA SECTION COURANTE EN DÉBLAI

(source ARCADIS)

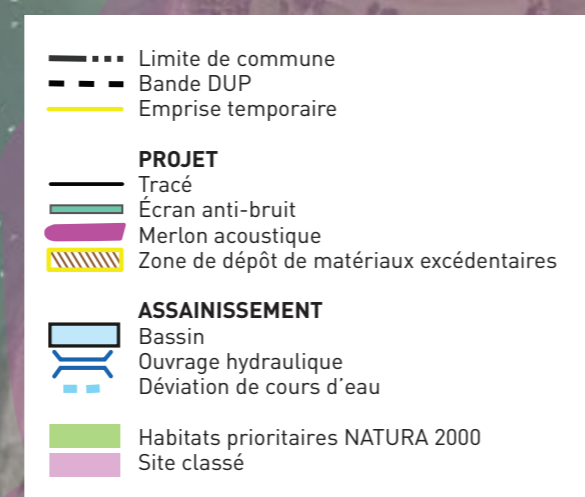
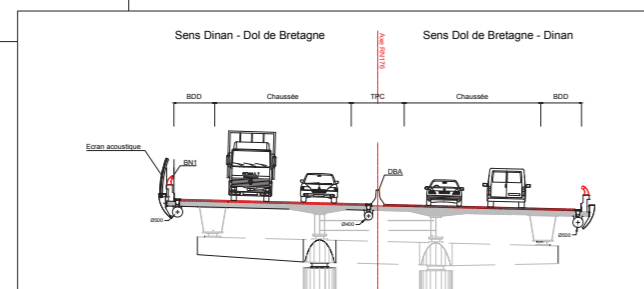
Terre-plein central : 3 m
 Chaussées : 2 x 3,5 m par sens
 Bandes d'arrêt d'urgence : 2,5 m par sens
 Bermes : 1 m par sens



PROFIL EN TRAVERS RÉDUIT SUR LE PONT CHATEAUBRIAND

(source ARCADIS/CEREMA)

Terre-plein central : 2,6 m
 Chaussées : 3,5 m (voie lente) + 3,2 m (voie rapide) par sens
 Bandes dérasées de droite : 2 m par sens



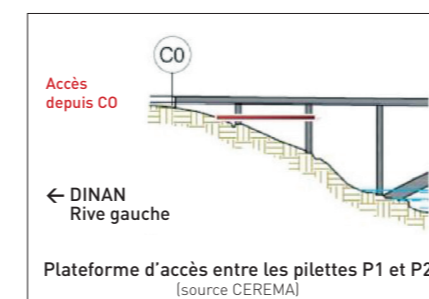
Un MILIEU NATUREL remarquable préservé

Sa qualité paysagère, la richesse de son milieu naturel, sa double fonction de réservoir de biodiversité et de corridor écologique font de l'estuaire de la Rance un site exceptionnel que les règlements nationaux et européens protègent. Sur la zone d'étude du projet sont présents des habitats d'intérêt communautaire, terrestres et marins, à forte valeur écologique et biologique. Parmi ces habitats, un boisement de "Frênaie de ravin" situé en rive ouest de la Rance sur la pente abrupte de part et d'autre du pont Chateaubriand est classé habitat prioritaire, c'est à dire protégé au niveau européen. Ce boisement dominé par le frêne, avec un sous-bois riche en fougères, se développe dans les zones à forte pente.

Aucun habitat ne sera impacté en phase travaux. En effet, la solution d'élargissement du pont existant est celle qui présente l'impact

le plus faible. Le mode opératoire pour la réalisation du pont permettra en outre de limiter les impacts environnementaux :

- emprises chantier délimitées,
- repérage et balisage des zones sensibles avec un écologue,
- consignes spécifiques au personnel pour qu'aucune personne ne pénètre dans le périmètre,
- mise en place d'une plateforme d'accès entre certains piliers pour éviter les travaux au sol impactant les habitats prioritaires (voir schéma ci-dessous).



LA VILLE-ÈS-NONAIS

Passage inférieur Doublement de l'ouvrage existant

OH de Pontlivard

Merlon acoustique

Passage supérieur Ouvrage existant à 2x2 voies

Extrémité du projet

PLEUDIHEN-SUR-RANCE

Ecran anti-bruit

Tracé modifié du ruisseau de Pontlivard

Merlon acoustique

OH du Clos de la Rompe

Pontlivard

Un CORRIDOR ÉCOLOGIQUE rétabli au niveau de Pontlivard

Le ruisseau qui débouche au fond de l'anse de Pleudihen est un corridor aquatique et terrestre qui est traversé par la RN176. Un nouvel ouvrage hydraulique avec banquettes permettra son franchissement par la petite faune (petits et moyens mammifères, amphibiens).



Pour éviter les débordements en aval dans Pontlivard, un ouvrage de régulation du débit du ruisseau sera mis en place. En cas de crue, seuls les terrains en amont de la RN176 seront inondés.

La petite zone humide impactée par le merlon sera compensée par la création d'une prairie humide présentant des dépressions à proximité du boisement et du futur bassin au nord de la RN176.

Les plantations arbustives sur les merlons au niveau de Pontlivard serviront de tremplins pour les chiroptères et réduiront ainsi les risques de collision avec les véhicules.

Les ENJEUX PAYSAGERS au cœur du projet

Le tracé du projet de mise à 2x2 voies de la RN176 traverse le site inscrit de l'Estuaire de la Rance Littoral et est visible depuis le site classé de l'Estuaire de la Rance.

Le pont Chateaubriand, l'élément le plus visible du projet depuis les sites protégés, représente une sensibilité paysagère majeure.

Les différentes mesures prises pour insérer le projet dans le paysage sont les suivantes :

- les dispositions architecturales retenues pour le pont Chateaubriand (cf page 5) visent à conserver légèreté, transparence et sobriété.
- les aménagements paysagers en section courante : les plantations prévues situées sur les secteurs sensibles (murs anti-bruit de

Port-Saint-Jean, échangeur avec la RD366 et dépôts de matériaux excédentaires, secteur de Pontlivard) permettront d'intégrer les aménagements dans le paysage environnant et de filtrer la perception du projet depuis le site protégé de la Rance.

- l'excédent de matériaux produit par le projet (97 000 m³) sera mis en dépôt en premier lieu dans les délaissés de l'échangeur avec la RD366. Ces modelés seront payagés de manière à s'insérer au mieux dans le paysage. Les autres matériaux excédentaires seront mis en dépôt sur des parcelles à proximité de l'échangeur situées en dehors du site classé de l'estuaire de la Rance, avant remise en culture en vue de leur rétrocession.



Des ÉCRANS PHONIQUES pour protéger les riverains

Les prescriptions réglementaires relatives au bruit conduisent à protéger les habitations concernées à l'aide de quatre écrans acoustiques (dont deux sur le pont) mais aussi de traitements de façade et d'un merlon anti-bruit.

Côté sud du Pont Chateaubriand, en rive est, un écran long de 160 m et haut de 2 m est prévu. Un deuxième écran, symétrique de cet écran, non réglementairement nécessaire, contribuera à diminuer les niveaux sonores en rive ouest (Port Saint-Hubert) où seules quelques protections de façade étaient prévues. En rive est du Pont Chateaubriand, deux autres écrans d'une longueur totale de 310 m et d'une hauteur comprise entre 3 et 4 m seront également mis en place.

Pour protéger le hameau de Pontlivard, un merlon de 470 m de long et 2 m de haut sera réalisé en rive sud de la RN176.

Enfin neuf habitations bénéficieront d'un traitement de façade.