

# Mise à 2 x 2 voies de la RN176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de La Chênaie

*Réunion publique du  
1<sup>er</sup> octobre 2014*



# ORDRE DU JOUR DE LA REUNION

- La concertation : Pourquoi ? Comment ?
- Le déroulement des études
- Les variantes étudiées
- La synthèse de l'analyse comparative
- La suite du projet

# LA CONCERTATION :

## POURQUOI ?

## COMMENT ?

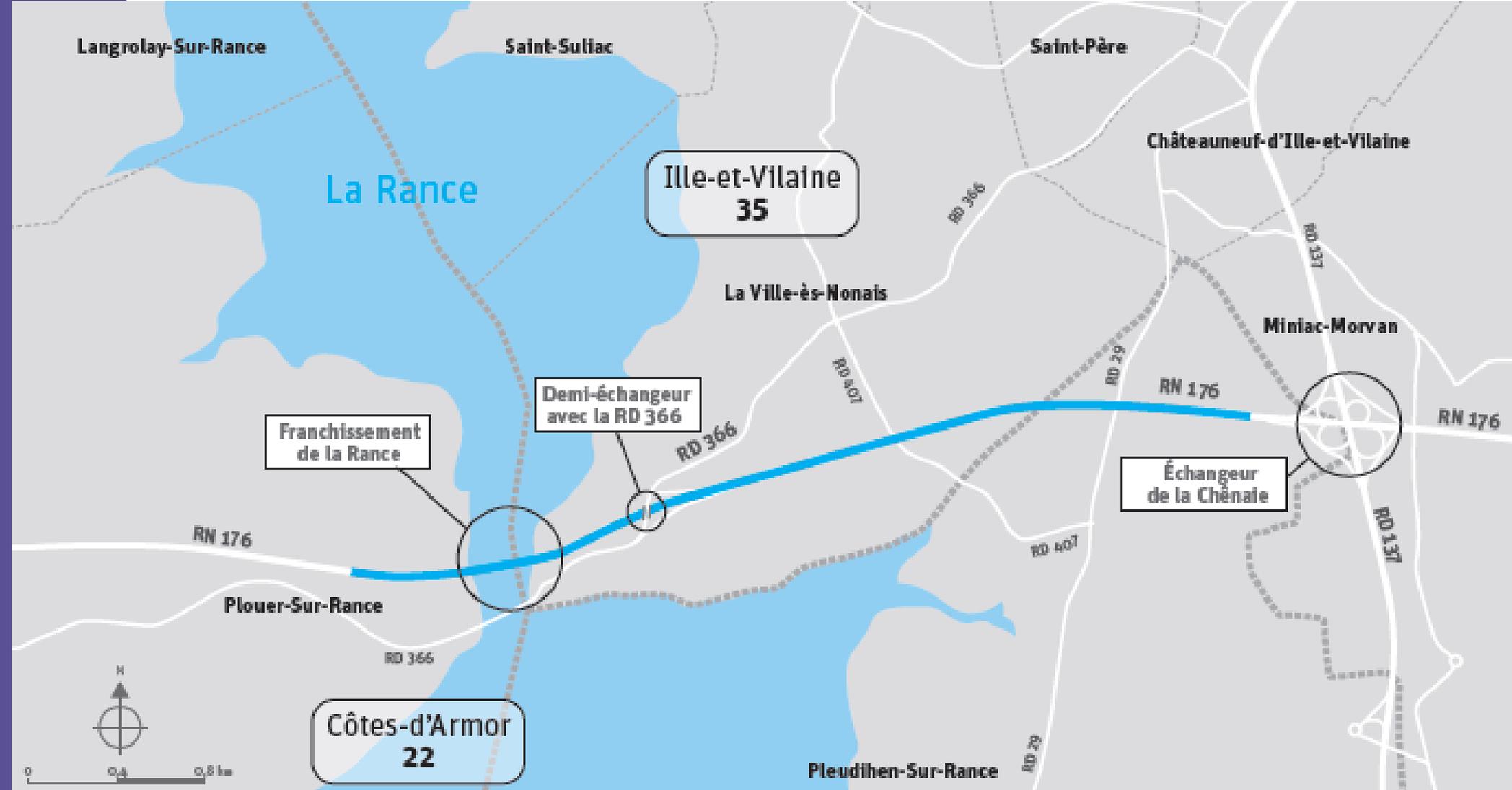


# Pourquoi ce projet ?

## Achever la mise à 2 x 2 voies de la RN176 en Bretagne

- La RN176 est la porte d'entrée en Bretagne nord depuis la Normandie, et constitue un axe important de déplacements locaux et régionaux
- Dernier tronçon à 2 x 1 voie en Bretagne, la section entre la rive ouest de l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie constitue une source de ralentissements aux heures de pointe et de congestion les week-ends en été
- Les objectifs recherchés sont ainsi :
  - De fluidifier et sécuriser la circulation pour le confort quotidien des usagers de la RN176
  - plus largement, de renforcer l'attractivité de la Bretagne nord

# Le site du projet



# Historique

Envisagée depuis plusieurs années, la mise à 2x2 voies s'est heurtée à la question du franchissement de la Rance

Ainsi, l'enquête publique menée en 2008 n'a porté que sur la restructuration de l'échangeur de La Chênaie (intersection RN176/RD137), et pas sur la mise à 2x2 voies, car les enjeux techniques et environnementaux d'un éventuel doublement du pont demandaient à être appréhendés

Des aménagements ont néanmoins eu lieu :

- Dans l'attente de la mise à 2 x 2 voies, des travaux de mise en sécurité (glissières de sécurité en axe) ont été réalisés en 2011 pour traiter l'accidentologie enregistrée (chocs frontaux) (1,6 M€)
- Une 1ère phase de restructuration de l'échangeur de La Chênaie a été achevée en 2013 (10 M€)

# Nouvelles études

- L'État a engagé un programme d'études qui vise à définir le contenu du projet de mise à 2 x 2 voies de l'ensemble de la section, y compris le franchissement de la Rance, pour le porter jusqu'à la déclaration d'utilité publique
- Il s'agit de définir le projet à réaliser, en vue d'une inscription future à un programme d'investissements
- Un comité de suivi, présidé par le Préfet de Région, a été mis en place, associant élus et acteurs locaux à la conduite des réflexions

# Pourquoi concerter ?

- **Pour informer** le plus largement possible tous les publics concernés par le projet et répondre aux interrogations
- **Pour écouter** les avis de la population et de ses représentants
- **Pour dialoguer** afin d'enrichir le projet d'aménagement, en tenant compte des contraintes et des enjeux de chacun

# Comment se déroule la concertation ?

- Elle se déroule dans des conditions qui ont été soumises à l'avis des communes concernées
- Elle a lieu du 22 septembre au 17 octobre 2014
- A l'issue de la concertation, un bilan en sera tiré, qui sera lui aussi soumis à l'avis des communes avant d'être approuvé puis rendu public

# Comment s'informer et participer ?

- Réunion publique le 1<sup>er</sup> octobre 2014
- Permanence en mairie de Pleudihen-sur-Rance le 8 octobre de 10h00 à 17h00
- Dossier de concertation consultable en mairies
- Plaquette d'information
- Site Internet de la DREAL Bretagne
- Registre de recueil des avis en mairies
- Adresse mél pour donner son avis ou poser une question



# LE DEROULEMENT DES ETUDES



# Les étapes d'un projet routier (1)

- D'abord des études dites « préalables » :
  - Diagnostic du territoire, analyse des enjeux et des contraintes : milieu humain, faune/flore, trafic, sécurité routière, hydraulique...
  - Étude et comparaison de différentes variantes de projet
  - Choix et approfondissement d'une variante pour en fixer toutes les caractéristiques, et élaborer l'étude d'impact du projet
- Mise à l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP)
- La DUP est l'« acte de naissance » du projet, qui autorise le maître d'ouvrage à le réaliser, et à acquérir les terrains nécessaires

# Les étapes d'un projet routier (2)

## ■ Après la DUP :

- Accomplissement de différentes procédures : archéologie, loi sur l'eau, incidence Natura 2000, dérogations relatives aux impacts sur les espèces ou habitats protégés...
- Acquisitions foncières
- Études de détail
- Lancement des travaux

# Où en sommes-nous? Où se place la concertation?

La concertation intervient ici au stade du choix de la variante à approfondir

Un délai de 6 à 8 ans minimal est ensuite en général nécessaire pour la mise en service de la nouvelle infrastructure



*Ici, les études de détail d'une éventuelle mise à 2 x 2 voies du franchissement de la Rance pourraient être plus longues et les procédures plus nombreuses*

# LES ENJEUX DU PROJET



# Un enjeu de mobilité et de sécurité

- Un trafic croissant sur la RN176 (+ 20 % en 10 ans) avec actuellement 18 800 véhicules/jour
- Une progression qui va se poursuivre : + 5000 véhicules/jour d'ici 2035
- Des pointes de trafic, en particulier les week-ends de la période estivale, provoquent des bouchons pouvant atteindre 2,5 km (10 mn de temps perdu pour l'utilisateur)
- En l'absence de mise à 2 x 2 voies, les bouchons seraient à long terme plus fréquents avec des retards plus importants
- Si la pose de glissières centrales entre le pont Chateaubriand et l'échangeur de la Chênaie a permis d'améliorer nettement la sécurité, le passage de 2 x 2 voies à 2 x 1 voie, source de ralentissements et de bouchons, reste un facteur d'insécurité

# Un enjeu de développement

- Un territoire au centre de 3 pôles économiques : le pays de Saint-Malo, le pôle de Dinan et la métropole rennaise
- Dans un contexte marqué par une croissance démographique soutenue en Bretagne, le développement des activités économiques et les déplacements domicile-travail génèrent un important trafic routier sur la RN176 et la RD137
- Un accès rapide aux marchés devient un élément stratégique pour les entreprises bretonnes qui voient le centre de gravité de l'Europe se déplacer vers l'Est.

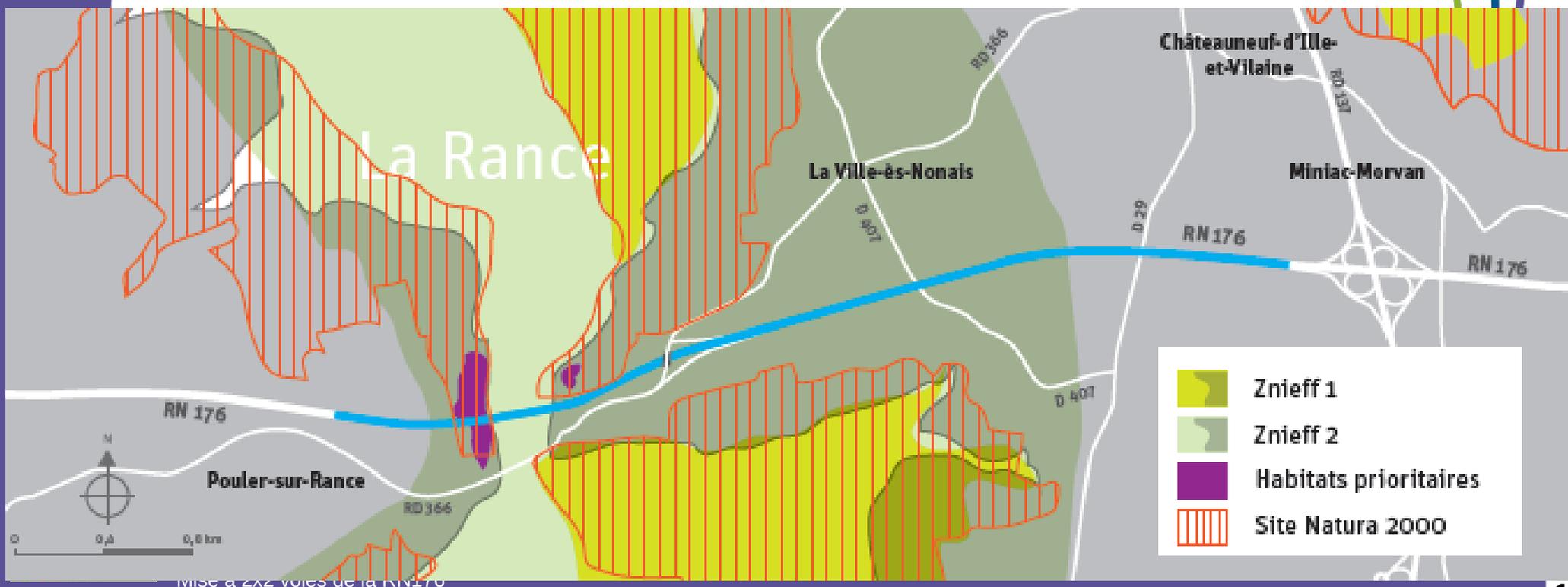
# L'enjeu humain

- Proximité des habitations des hameaux de Port Saint-Jean, Port Saint-Hubert, Pontlivard et des Grands Champs
- Nuisances sonores, insertion paysagère et gênes en phase chantier à prendre en compte

# La question environnementale au cœur du projet (1)

Un milieu naturel remarquable et protégé :

- Site Natura 2000
  - *nécessité de justifier que le projet représente la solution de moindre impact*
- Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique



# La question environnementale au cœur du projet (2)

■ Au sein du site Natura 2000 en rive ouest de la Rance, sur la pente abrupte au droit du pont Chateaubriand, présence d'un habitat d'intérêt communautaire prioritaire : « *frênaies de ravins* »

→ Procédure dérogatoire auprès de la commission européenne en cas d'atteinte à cet habitat (un seul précédent en France)

■ Présence d'une zone humide en amont de Pontlivard

■ Présence d'espèces faunistiques protégées

→ Selon l'impact, demande de dérogation auprès du conseil national pour la protection de la nature (CNP)

# Un paysage à préserver

■ L'estuaire de la Rance, un paysage protégé exceptionnel :

- Site classé

  - Autorisation après avis de la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites

- Site inscrit

  - Avis de l'Architecte des Bâtiments de France

- Loi littoral

# ECHANGES AVEC LA SALLE

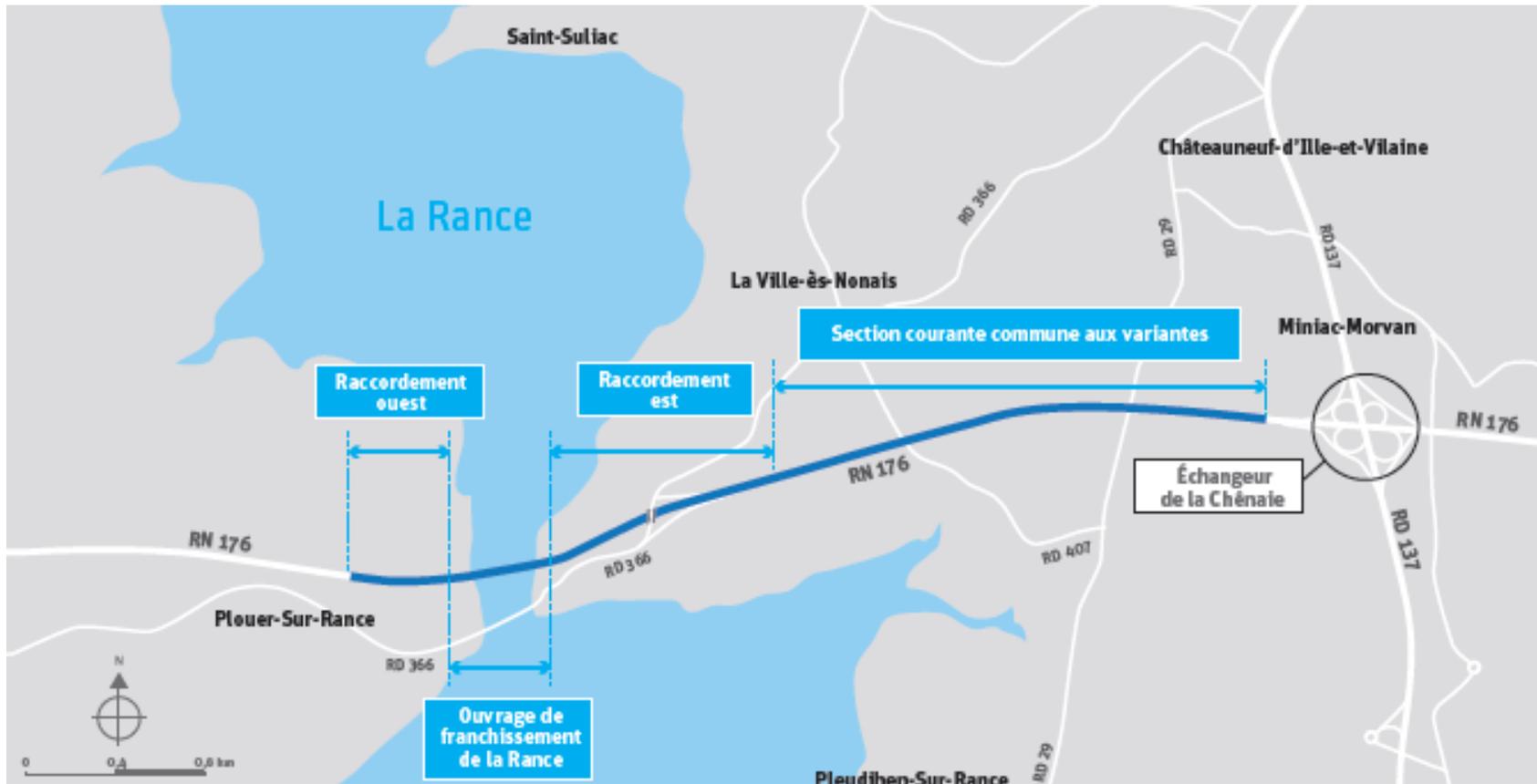


# LES VARIANTES ETUDIEES



# Présentation du projet

- Le projet se divise en 4 sections :



- Le franchissement de la Rance est l'enjeu central
- Compléter ou non l'échangeur avec la RD366 fait aussi partie du projet

# La démarche de recherche de variantes d'aménagement

- La méthode du maître d'ouvrage : partir d'un diagnostic suffisamment étayé pour rechercher les variantes d'aménagement présentant le moins d'impacts
- La conception vise à :
  - **Éviter** les impacts sur les enjeux principaux : démolitions d'habitations, destruction d'habitat et d'espèces protégées, zones humides...
  - **Réduire** les impacts : protections phoniques, aménagements paysagers, passages pour la faune...
  - Si nécessaire, **compenser** les impacts résiduels : en recréant des zones humides, des haies ou des boisements par exemple

# Une exigence

- Démontrer que le projet tel qu'il a été conçu permet de réduire les impacts sur l'environnement et justifier le choix au regard des différents enjeux (l'appréciation du moindre impact pour un prix acceptable)
- Une exigence : étudier des variantes, bien examiner les différentes familles de solution possibles, sans a priori
- Il en va de la sécurité juridique du projet, mais aussi évidemment de sa qualité, qui engage le territoire pour des décennies

# À ne pas oublier

- La conception d'une route est un exercice long, qui résultera de diverses phases de concertation et de procédures réglementaires
- Les variantes présentées ici ne sont pas des solutions d'aménagement définitives (même si les marges de manœuvre sur l'élargissement du pont sont très réduites). La conception et le coût de la solution retenue s'affineront :
  - en fonction des enseignements de la concertation
  - dans les études de détail à venir
- Le maître d'ouvrage s'efforce néanmoins de présenter les éléments les plus précis possibles à chaque stade d'étude

# Les variantes de franchissement de la Rance

- 4 variantes ont été retenues :

V1 : mise en conformité du pont maintenu à 2x1 voie

V2 : mise à 2x2 voies du pont par élargissement de l'ouvrage existant

V3a : mise à 2x2 voies grâce à un nouveau pont au sud

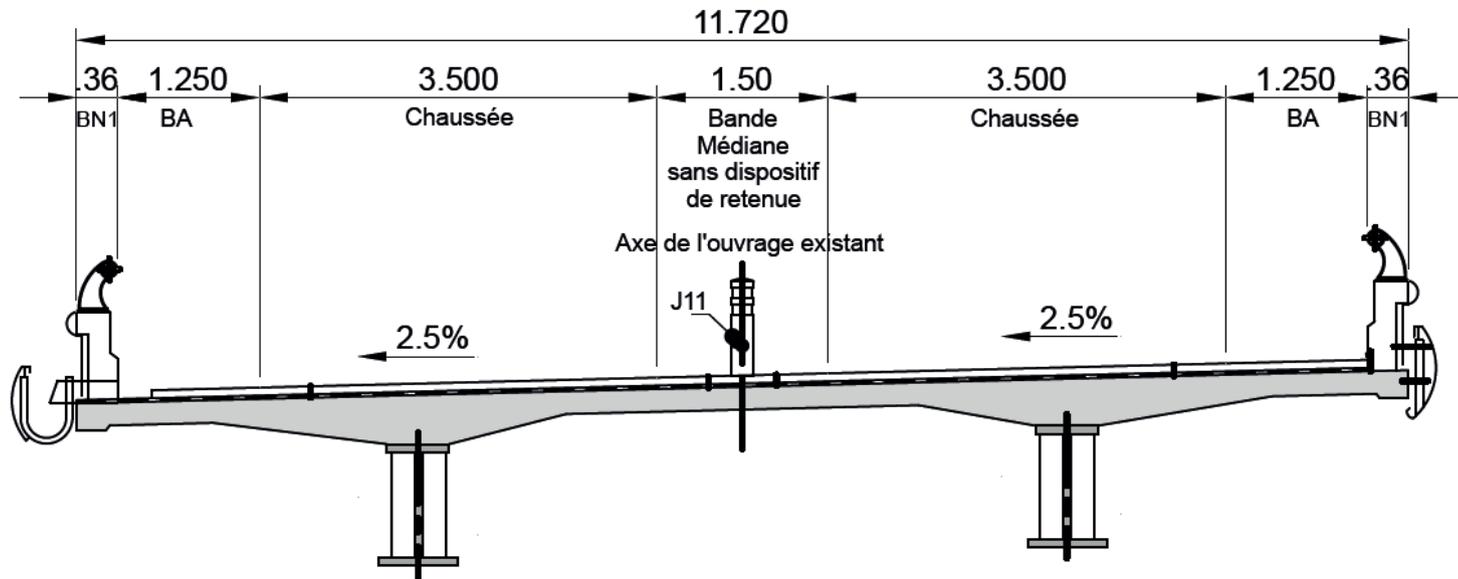
V3b : mise à 2x2 voies grâce à un nouveau pont au nord

# Les variantes de franchissement de la Rance : variante V0 ou « au fil de l'eau »

- Conservation du pont en l'état
- Travaux limités à un gros entretien
- Incidences temporaires et modérées sur le milieu naturel et le paysage (recréation de la piste de chantier côté est, hors zone Natura 2000)
- Ne règle pas les questions de circulation et de sécurité

# Les variantes de franchissement de la Rance : variante V1 (1)

## Mise en conformité du pont maintenu à 2x1 voie



En plus des travaux d'entretien du pont :

- mise en place de balisettes en axe, afin de prévenir les chocs frontaux pouvant survenir sur ce type de section à double sens
- mise en place d'un système de récupération et de traitement des eaux avant rejet dans la Rance

# Les variantes de franchissement de la Rance : variante V1 (2)

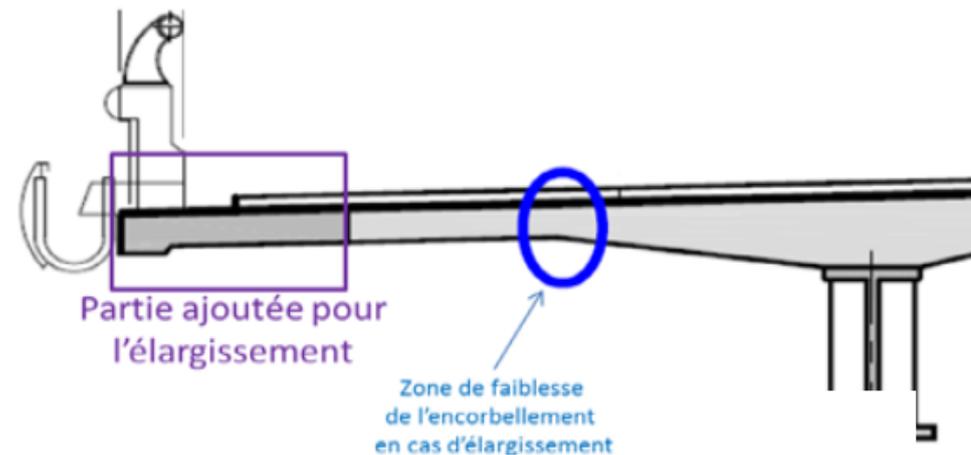
- Comme dans la variante V0 :
  - incidences temporaires et modérées sur le milieu naturel et le paysage
  - pas de réduction des encombrements et des problèmes de sécurité au droit des rabattements de 2 à 1 voie
- mais amélioration de la sécurité sur le pont et traitement du rejet des eaux dans la Rance

# Les variantes de franchissement de la Rance : variante V1 (3)

- D'autres solutions d'élargissement du pont Chateaubriand (sans appui supplémentaire sous les parties élargies) ont été examinées :

- avec la mise en place d'une véritable glissière axiale
- avec réalisation d'une 3ème voie qui pourrait être empruntée alternativement dans un sens ou dans l'autre suivant les pointes de trafic

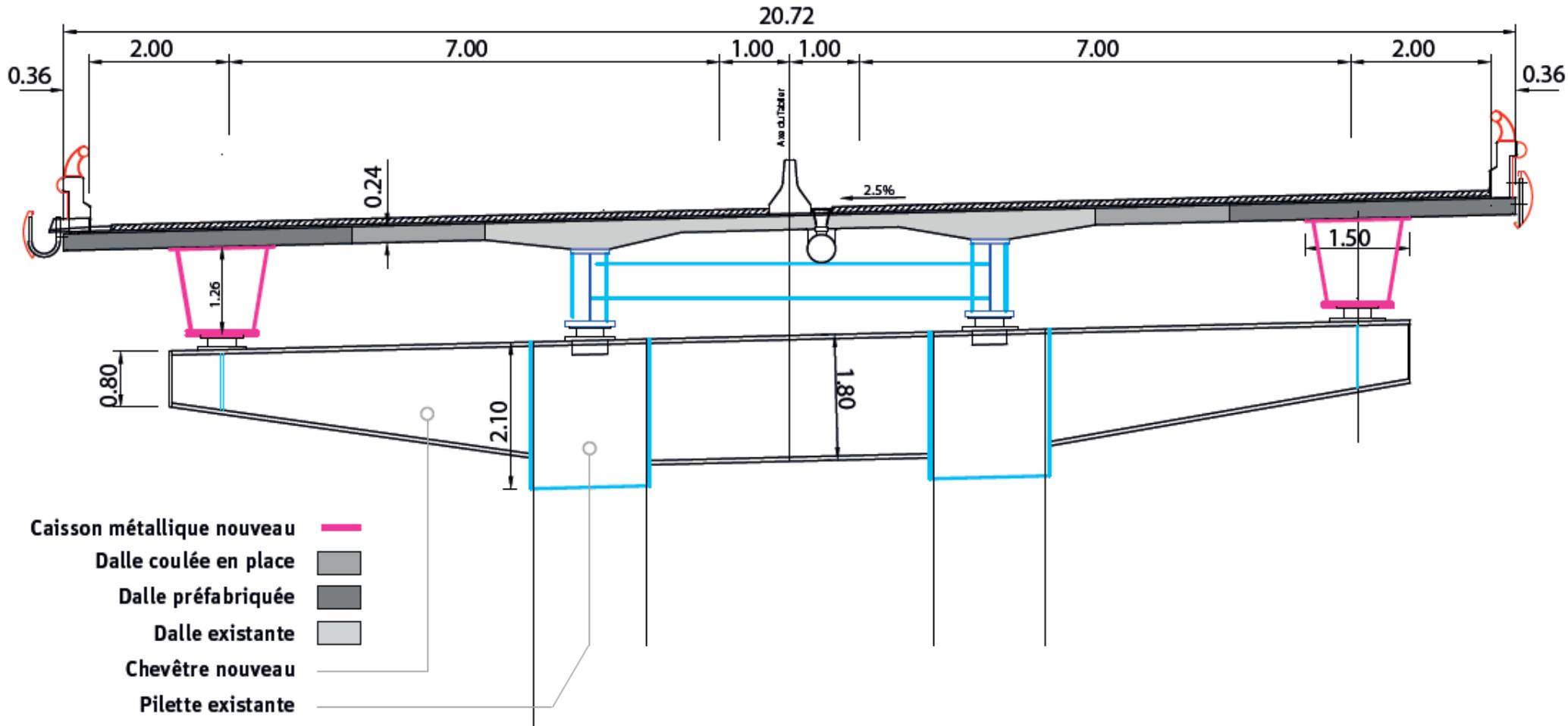
→ La structure du pont ne supporterait pas cette charge supplémentaire



→ Ces solutions perdent donc tout intérêt par rapport à un élargissement à 2x2 voies qui améliore mieux la sécurité et la fluidité du trafic pour un coût quasi-équivalent

# Les variantes de franchissement de la Rance : variante V2 (1)

Mise à 2x2 voies du pont par élargissement de l'ouvrage existant



→ Création d'un appui supplémentaire de chaque côté du tablier

# Les variantes de franchissement de la Rance : variante V2 (2)

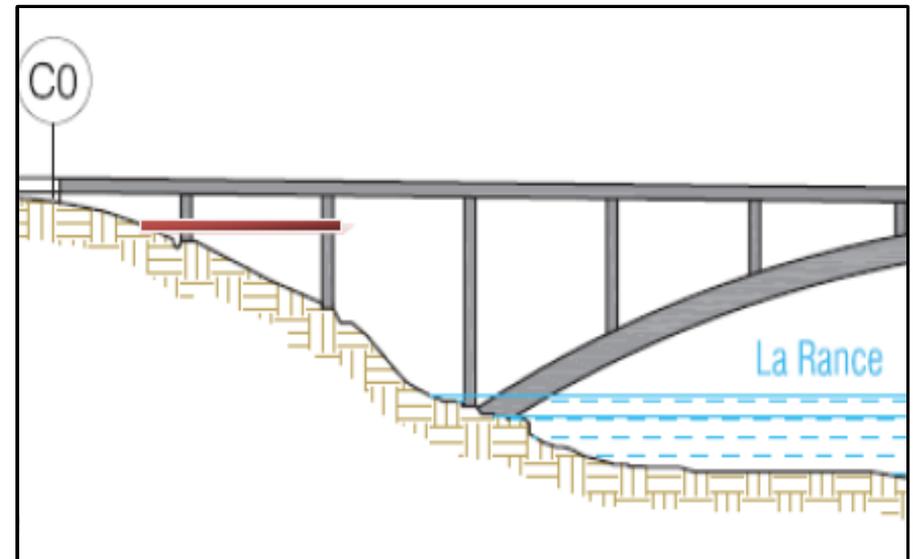
- La plus complexe sur le plan technique, car sous circulation et dans un environnement protégé
- Impact fort sur la circulation en phase chantier :
  - 15 nuits de circulation alternée
  - 10 à 16 semaines **de coupure totale** (en dehors des vacances scolaires) entraînant des reports de trafic :
    - Pont St Hubert : + 10 000 véh/jour
    - Barrage sur la Rance : + 7 500 véh/jour

# Les variantes de franchissement de la Rance : variante V2 (3)

## ■ Impacts sur le milieu naturel :

→ Comme dans les variantes V0 et V1, impact temporaire mais un peu plus important en rive est, hors zone Natura 2000 ; à terme, recolonisation du milieu

→ Pas d'impact en phase chantier sur l'habitat prioritaire en rive ouest, grâce à la réalisation d'une plate-forme d'accès « suspendue » ; à terme impact limité à l'ombre du pont



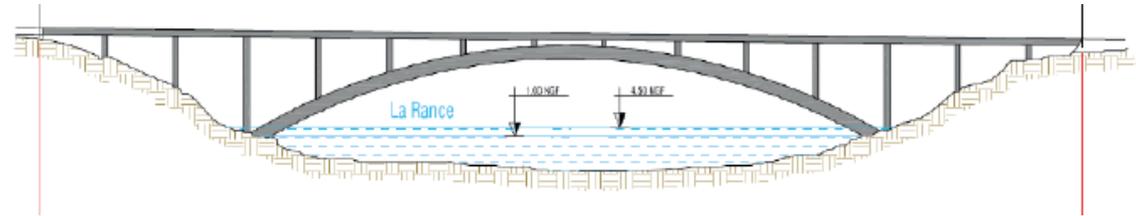
# Les variantes de franchissement de la Rance : variante V2 (4)

- Peu d'impact sur le paysage
- Impact à maîtriser sur le milieu humain (Port Saint-Jean et Port Saint-Hubert)
  - Gêne en phase chantier
  - Mise en place des protections acoustiques nécessaires
- Répond aux objectifs du projet (suppression de la congestion, amélioration de la sécurité et traitement du rejet dans la Rance des eaux de ruissellement)

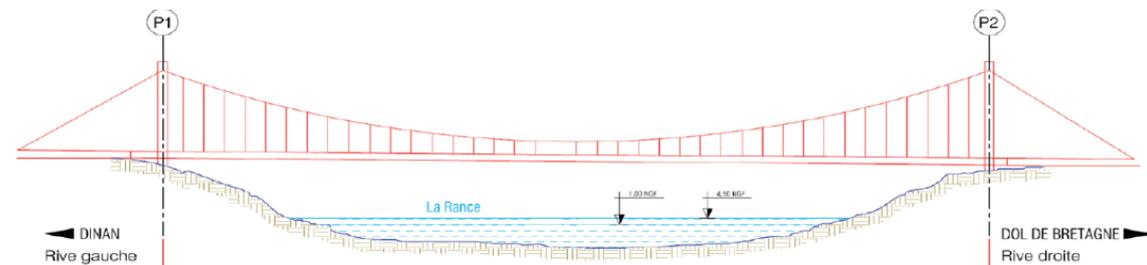
# Les variantes de franchissement de la Rance : variante V3 (1)

Mise à 2x2 voies par la réalisation d'un nouveau pont : 4 types de pont ont été étudiés :

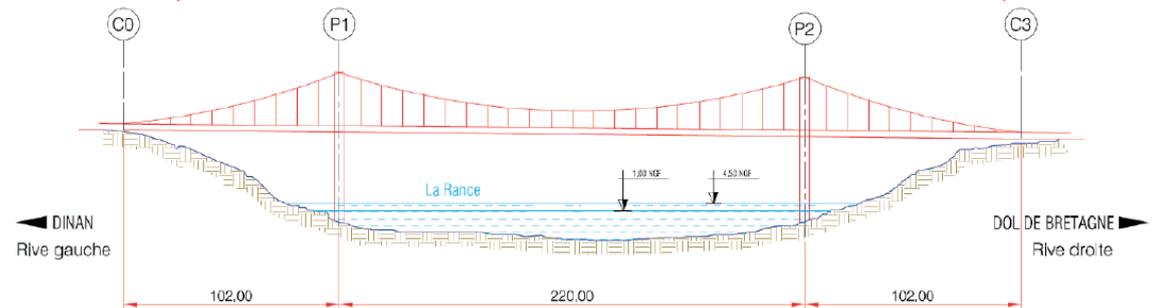
pont arc identique



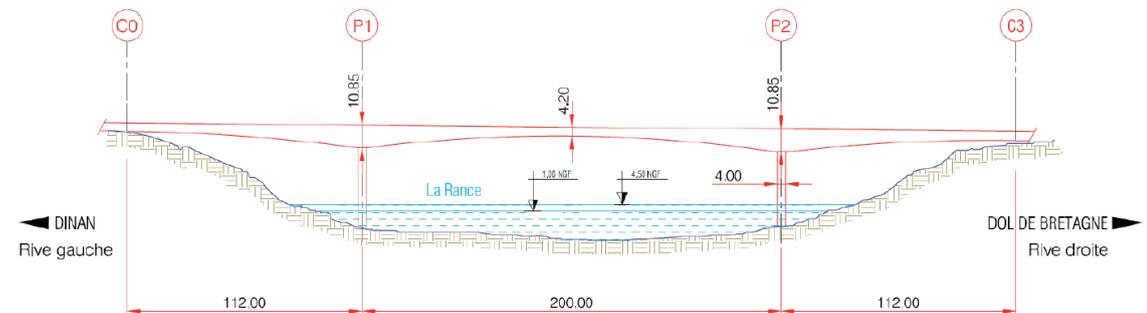
pont suspendu à 1 travée



pont suspendu à 3 travées



pont en béton précontraint



# Les variantes de franchissement de la Rance : variante V3 (2)

Mise à 2x2 voies par la réalisation d'un nouveau pont :  
choix du type de pont

- Seul le pont arc ne bouleverse pas la perception paysagère actuelle de cette zone resserrée de l'estuaire de la Rance
- Les autres types présentent tous trop d'impacts sur le paysage ; certains également sur le milieu naturel (pont suspendu à 3 travées et pont en béton précontraint), ou encore ont un coût plus important (pont suspendu à 1 ou 3 travées)

# Les variantes de franchissement de la Rance : variante V3a (1)

## Réalisation d'un pont arc au sud du pont Chateaubriand

- Complexe sur le plan technique : 2 appuis en eau, piles provisoires, utilisation d'explosifs
- Impact très faible sur la circulation en phase chantier
- Impacts sur le milieu naturel :
  - Comme pour la variante V2, impact temporaire important en rive est, hors zone Natura 2000 ; à terme, recolonisation du milieu
  - Impact très important en phase chantier en rive ouest sur l'habitat d'intérêt communautaire, dont l'habitat prioritaire (2 300 m<sup>2</sup> détruits) : pistes de chantier + appuis
  - Mesures compensatoires à définir

■ Bonne intégration dans le paysage

# Les variantes de franchissement de la Rance : variante V3a (2)

## ■ Impacts sur le milieu humain :

- La plus proche des habitations de Port Saint-Jean et Port Saint-Hubert
- Gêne en phase chantier
- Suppression du chemin d'accès permettant la desserte arrière d'habitations de Port Saint-Jean
- Mise en place des protections acoustiques nécessaires

# Les variantes de franchissement de la Rance : variante V3b

## Réalisation d'un pont arc **au nord** du pont Chateaubriand

- Impacts sur le milieu naturel et le paysage :
  - ➔ Impacts semblables à ceux de la variante V3a
  - ➔ Impact et coût supplémentaires liés au déplacement de la ligne THT (pylône en rive ouest installé dans la zone Natura 2000, à proximité de l'habitat prioritaire)
- Impacts sur le milieu humain :
  - ➔ Impacts plus faibles que la variante V3a, du fait de l'éloignement des habitations de Port Saint-Jean et Port Saint-Hubert (maintien du chemin de desserte arrière d'habitations de Port Saint-Jean)

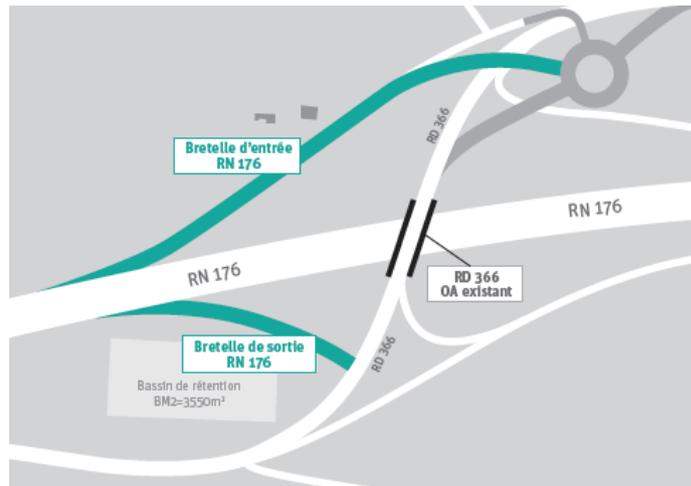
# L'aménagement de la section courante

(entre le ½ échangeur avec la RD366 et l'échangeur de la Chênaie)

- Pas de variante : emprises déjà acquises au sud de la route actuelle
- Passages supérieurs déjà réalisés pour une 2 x 2 voies. Passages inférieurs réalisés pour pouvoir être doublés avec le moins d'incidence sur la circulation de la RN176
- Acquisitions foncières limitées aux terrains nécessaires aux fossés et bassins pour le recueil et le traitement des eaux de la chaussée
- Impacts sur le milieu humain (Pontlivard)
  - Mise en place des protections acoustiques nécessaires
- Impacts sur le milieu naturel :
  - Impact faible (emprises déjà terrassées), notamment arrachage de haies
  - Impact sur la zone humide de Pontlivard (mesures compensatoires à définir)
  - Renforcement de la coupure d'un axe de déplacement de chauves-souris au niveau de Pontlivard

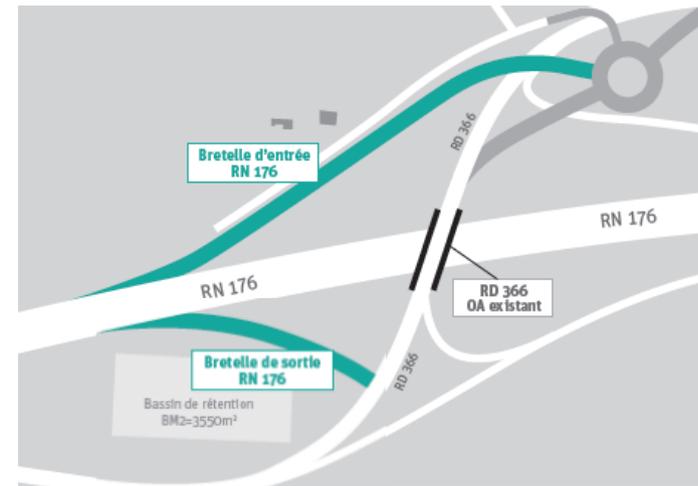
# L'aménagement du ½ échangeur avec la RD366 (1)

## ■ Nouvelles bretelles d'entrée et de sortie



bretelle d'entrée : variante A

- Bretelle d'entrée sur la plateforme partiellement réalisée en 1991
- Nécessité de recréer une desserte à l'arrière des 2 habitations riveraines



bretelle d'entrée : variante B

- Bretelle au sud de la plateforme existante
- Maintien des accès riverains
- Déplacement du pylône THT (surcoût)

■ Création d'un carrefour giratoire, côté la Ville-Es-Nonais (meilleure lisibilité et renforcement de la sécurité)

# L'aménagement du ½ échangeur avec la RD366 (2)

- Dans la variante 1 (maintien du pont à 2x1 voie), compléter l'échangeur conduit à une augmentation du trafic de l'ordre de 1000 véh/jour, et donc à l'augmentation des difficultés de circulation en période de pointe
  - compléter l'échangeur n'est envisageable que si l'on met à 2 x 2 voies le pont sur la Rance

# SYNTHESE DE L'ANALYSE COMPARATIVE



# Les variantes d'aménagement de la RN176 : synthèse de l'analyse comparative

Variantes	V0 pas de modification	V1 section courante à 2x2 voies et mise en conformi- té du pont à 2x1 voie	V2 mise à 2x2 voies avec élargissement du pont	V3a mise à 2x2 voies grâce à un nouveau pont arc au sud	V3b mise à 2x2 voies grâce à un nouveau pont arc au nord
Spécificités de l'ouvrage d'art (OA)	Maintien de l'OA existant + travaux d'entretien de l'OA existant	Maintien de l'existant et mise en conformité + travaux d'entretien de l'OA existant	Élargissement du pont à 2x2 voies + travaux d'entretien de l'OA existant	Pont identique Arc existant + travaux d'entretien de l'OA existant	Pont identique Arc existant + travaux d'entretien de l'OA existant
Contraintes techniques et d'exploitation					
Impacts sur l'environnement					
Impacts sur le milieu humain					
Réponse aux objectifs du projet					
Coût	0,6 à 1 M€	9,4 à 9,7 M€	27 à 29 M€	33 à 37 M€	34 à 38 M€
Coût total avec l'aménagement de l'échangeur de la RD 366	-	-	28,5 à 30,5 M€	34,5 à 38,5 M€	35,5 à 39,5 M€

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

# ECHANGES AVEC LA SALLE



# LES SUITES DU PROJET



# Participer à la concertation

- Le dossier de concertation est consultable sur Internet ou dans les mairies
- Le maître d'ouvrage est à l'écoute de toutes les interrogations : permanence publique, mél, courrier
- Les collectivités, administrations, associations, chambres consulaires... sont directement interrogées

# La suite

- Bilan de la concertation : début 2015
- Étude de la solution retenue et/ou études complémentaires : 2015/2016
- Procédures administratives à mener :
  - avis de l'Autorité Environnementale (Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable), autorité administrative nationale indépendante
  - éventuelle demande d'autorisation au titre des habitats prioritaires de la zone Natura 2000
  - demande de dérogation au titre des espèces protégées auprès du Comité National de Protection de la Nature
  - demande d'autorisation pour les travaux en site classé auprès de la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites
  - demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau
- Poursuite de la concertation : comité de suivi des études, permanence avec les riverains, etc...

Mise à l'enquête publique préalable à la DUP

