

DREAL Bretagne

-

Département d'Ille et Vilaine
35 000

-

Dossier d'enquête publique unique

**Mise en 2 x 2 voies de la RN 176
Entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chenaie**

- 1. Déclaration d'Utilité Publique**
2. Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme
De la commune de la Ville es Nonais
3. Demande d'autorisation environnementale unique au
titre de la Loi sur l'eau.
4. Demande d'autorisation environnementale unique au
titre des travaux en site classé.

**Enquête publique unique
Du jeudi 23 mai au lundi 1^{er} juillet 2019
Prescrite par arrêtés inter-préfectoraux en date du
24/04/2019 et 04/06/2019**

Conclusions et Avis du Commissaire Enquêteur Partie II Déclaration d'Utilité Publique

Destinataires :

Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Rennes
Madame La Préfète d'Ille et Vilaine

Sommaire

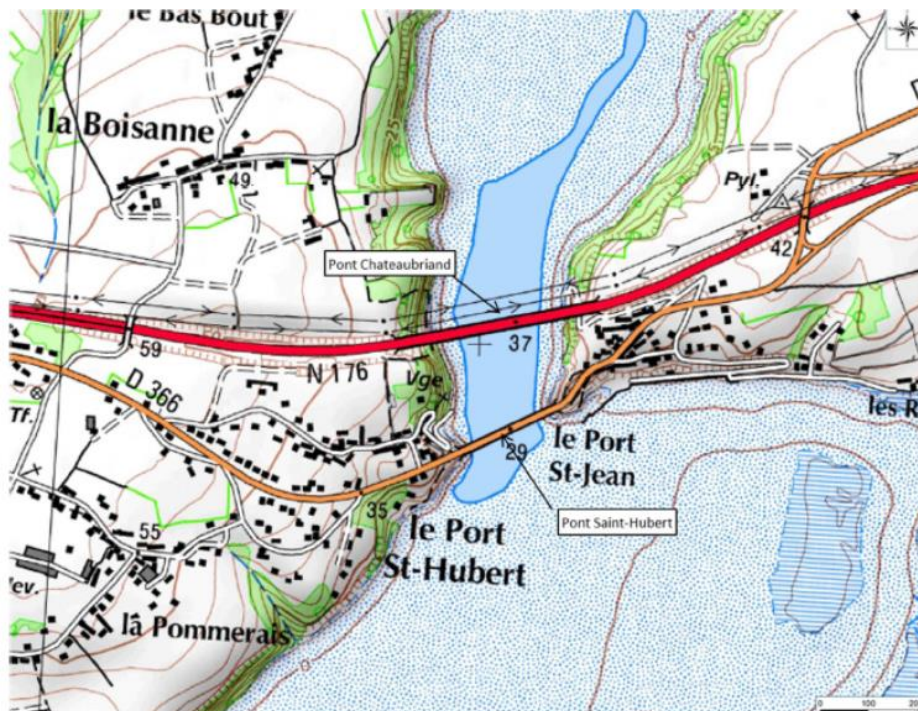
1	Plan de situation du projet	4
1.1	plan de localisation du projet	4
2	Rappel du projet	5
2.1	Objet de l'enquête et nature des travaux	5
2.2	Contexte réglementaire.....	6
3	L'enquête publique	7
3.1	Déroulement de l'enquête	7
3.1.1	Désignation du commissaire enquêteur	7
3.1.2	Arrêté prescrivant l'enquête	7
3.1.3	Publicité de l'enquête.....	7
3.1.4	Autres actions d'information :.....	7
3.1.5	Accueil et participation du public.....	8
4	Analyse du projet, des avis, des observations et conclusion	9
4.1	Justificatifs de l'intérêt public du projet.....	9
4.2	Le Projet.....	11
4.2.1	Etat actuel de l'aire d'étude du projet	11
4.2.2	Le projet routier	12
4.2.3	Impacts sur l'environnement	16
4.2.4	L'impact environnement humain, socio-économique, cadre de vie et nuisances.....	20
4.2.5	L'impact sur l'économie locale	23
4.2.6	Impacts sur le milieu agricole.....	24
4.2.7	Le coût de l'opération	24
4.2.8	Compatibilité avec les documents d'urbanisme existants	25
4.2.9	Les mesures d'évitement, de réduction et compensation prévues (ERC)	25
4.2.10	L'avis des services.....	28
4.2.11	Observations du public (les attentes).....	28
	Thème n° 1 : Nuisances sonores.....	28
	Thème n° 2 : Déviation	28
	Thème n° 3 : Projet.....	28
	Thème n° 4 : Assainissement EP.....	29
	Thème n° 5 : Divers.....	29

Thème n° 6 : Modification PLU Ville Es Nonais	29
Thème n° 7 : Assainissement eaux usées	29
Thème n° 8 : Déclaration d'Utilité Publique (DUP)	29
Thème n° 9 : Coût de l'opération	29
Thème n° 10 : Environnement.....	29
4.2.12 Questions du commissaire enquêteur	30
4.2.13 Synthèse des réponses du Maître d'Ouvrage	30
4.2.14 Conclusion :	32
5 Analyse bilancielle.....	33
6 Avis motivé du commissaire enquêteur.....	34

1 PLAN DE SITUATION DU PROJET



1.1 PLAN DE LOCALISATION DU PROJET



2 RAPPEL DU PROJET

2.1 OBJET DE L'ENQUETE ET NATURE DES TRAVAUX

Le projet consiste en la mise à 2 x 2 voies de la RN176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie, sur une distance d'environ 4,2 km (1,2 km en Côtes-d'Armor et 3 km en Ille-et-Vilaine), y compris la mise à 2 x 2 voies du pont Châteaubriand et l'aménagement du demi-échangeur de la Ville-ès-Nonais en échangeur complet.

La RN176 est l'axe principal pour relier le nord de la Bretagne à la Normandie.

Cette section, dernier tronçon bidirectionnel de la RN176 en Bretagne, traverse deux communes des Côtes d'Armor, Plouër-sur-Rance et Pleudihen-sur-Rance ainsi que deux communes d'Ille-et-Vilaine, la Ville-ès-Nonais et (au droit de l'échangeur de la Chênaie) Miniac-Morvan.

Cette section, qui comprend le pont Châteaubriand sur la Rance, assure la continuité entre deux sections déjà aménagées à 2x2 voies de la RN176. Par l'échangeur de la Chênaie elle est connectée à la RD137, route aussi à 2x2 voies vers Rennes et Saint-Malo. Le demi-échangeur existant sur la commune de la Ville-ès-Nonais relie la RN176 à la RD366, route bidirectionnelle reliant Châteauneuf-d'Ille-et-Vilaine à Plouër-sur-Rance.

Seule section de la RN176 encore à deux voies en Bretagne, la section entre l'échangeur de la Chênaie et la rive ouest de la Rance constitue un goulet d'étranglement sur un axe important pour les déplacements locaux et régionaux. Les objectifs du projet d'aménagement sont donc de :

- Améliorer la fluidité du trafic et réduire les temps de parcours ;
- Améliorer la sécurité des usagers de la route ;
- Améliorer la desserte locale ;
- Faciliter les déplacements entre la Bretagne et la Normandie ;
- Améliorer l'attractivité de la région ;
- Faciliter l'entretien des infrastructures.

C'est dans ce cadre que la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Bretagne a étudié plusieurs variantes pour assurer la continuité de la RN176 à 2x2 voies en Bretagne.

Le défi technique au cœur du projet est le doublement des voies du pont Chateaubriand, ouvrage qui permet le franchissement de la Rance. C'est pourquoi les scénarios étudiés se conjuguent autour des solutions envisageables pour le franchissement de la Rance :

- Mise en conformité du pont existant maintenu à 2 voies ;
- Création d'un nouveau pont au nord ou au sud du pont Chateaubriand.

Cette enquête publique unique de la mise à 2 x 2 voies de la RN176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie est réalisée pour obtenir les décisions suivantes :

- La déclaration d'utilité publique du projet, qui pourra également porter mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de la Ville-es-Nonais ;
- L'autorisation environnementale unique, qui porte sur la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau et sur les travaux en site classé ;

2.2 CONTEXTE REGLEMENTAIRE

L'enquête est effectuée dans les conditions prévues par les articles suivants :

- L11-1 et suivants, R11-1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, pour la déclaration d'utilité publique,
- L123-1 et suivants, R123-1 et suivants du code de l'environnement pour les opérations susceptibles d'affecter l'environnement,
- L123-14 et suivants et R123-23-1 du code de l'urbanisme pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

3 L'ENQUETE PUBLIQUE

3.1 DEROULEMENT DE L'ENQUETE

3.1.1 Désignation du commissaire enquêteur

Par décision en date du **20 mars 2019**, sous le n° E19000055/35 Monsieur le Conseillé Délégué du Tribunal Administratif de Rennes a désigné **Monsieur BESRET Gérard** Ingénieur Territorial en retraite Commissaire enquêteur.

3.1.2 Arrêté prescrivant l'enquête

Par arrêté Préfectoral en date du **24/04/2019** Madame la Préfète d'Ille et Vilaine a prescrit l'ouverture d'une enquête publique unique préalable à :

- L'autorisation environnementale.
- La déclaration d'utilité publique du projet de mise à 2 x 2 voies de la RN 176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie.
- La mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de la Ville Es Nonais.

3.1.3 Publicité de l'enquête

J'ai constaté que l'article 4 de l'arrêté de Madame la Préfète avait été appliqué de la manière suivante :

Insertion de l'avis d'enquête publique dans les éditions des journaux suivants :

	Ouest France (35)	Pays Malouin (35)	Télégramme (22)	Ouest France (22)
1ère insertion	02/05/2019	02/05/2019	02/05/2019	02/05/2019
2^{ème} insertion	23/05/2019	23/05/2019	23/05/2019	23/05/2019
Prolongation	07/06/2019	13/06/2019	07/06/2019	07/06/2019

3.1.4 Autres actions d'information :

L'avis d'enquête a été affiché :

- En extérieur sur les panneaux d'affichage des mairies de :
 - La Ville Es Nonais / Plouër-sur-Rance / Pleudihen-sur-Rance
 - Sur le site et aux alentours du projet

L'avis d'enquête a été mis en ligne sur :

- Le site internet des Préfectures 22 et 35

Les observations et propositions sur le projet pouvaient être formulées :

- Sur les registres d'enquête dans les 3 communes susvisées
- Par courrier à l'attention de Monsieur le Commissaire Enquêteur.

Par voie électronique à l'adresse suivante :

- enquete.RN176@gmail.com

J'ai pu vérifier que ces affichages et insertions avaient été réalisés lors de mes déplacements vers mes permanences.

3.1.5 Accueil et participation du public

Conformément à l'article 3 de l'arrêté inter-préfectoral de Madame la Préfète en date du 24/04/2019 et l'article 2 de l'arrêté inter-Préfectoral relatif à la prolongation de l'enquête en date du 04/06/2019 le commissaire **enquêteur a tenu 7 permanences.**

Afin de faciliter l'accueil des personnes dans le cadre de cette enquête j'ai proposé à l'Autorité Organisatrice de cette enquête de tenir mes permanences de la manière suivante :

A la demande de Monsieur le Sous-Préfet de St Malo et de Monsieur le Maire de la Ville Es Nonais une prolongation du délai d'enquête a été sollicitée afin d'organiser 3 permanences supplémentaires

23 Mai 2019	09h00 à 12h00	La Ville Es Nonais
14 juin 2019	09h00 à 12h00	Plouër-sur-Rance
19 juin 2019	09h00 à 12h00	Pleudihen-sur-Rance
24 juin 2019	14h30 à 17h30	Ville-Es-Nonais
27 juin 2019	09h00 à 12h00	Plouër-sur-Rance
28 juin 2019	09h00 à 12h00	Ville-es-Nonais
01 juillet 2019	09/00 à 12h00	Pleudihen-sur-Rance

Clôture de l'enquête

J'ai clos cette enquête publique le lundi 1 juillet 2019 à 12h00 en Mairie de Pleudihen-sur-Rance.

4 ANALYSE DU PROJET, DES AVIS, DES OBSERVATIONS ET CONCLUSION

4.1 JUSTIFICATIFS DE L'INTERET PUBLIC DU PROJET

La vallée de la Rance est une ria, vallée aux versants escarpés dans laquelle pénètre la mer, qui s'enfonce profondément à l'intérieur des terres. Elle sépare les communes de Dinard en rive ouest et de Saint-Malo en rive est. Dinan est installée à l'amont du fleuve, à trente kilomètres dans les terres.

La Rance se jette dans la Manche à l'est de la Côte d'Émeraude. Cette côte escarpée de granite rose à proximité de la baie du Mont Saint-Michel est une zone touristique réputée dans toute la France et facilement accessible depuis Rennes.

Seulement deux passages principaux au-dessus de la Rance sont actuellement possibles :

Le barrage de l'usine marée motrice près de l'embouchure, qui relie Saint-Malo à Dinard ;

Le pont Saint-Hubert et le pont Chateaubriand entre Plouër-sur-Rance et la Ville-ès-Nonais.

Ces deux ponts traversent la Rance dans une zone de resserrement de la vallée. Les hameaux de Port Saint-

Hubert et Port Saint-Jean se sont développés de part et d'autre de cette traversée ancienne de la Rance. Le pont Saint-Hubert a été construit dans les années trente. Le pont Chateaubriand a été inauguré en 1991 dans le cadre de l'aménagement de la RN176.

Indispensables au développement économique et social, les transports sont essentiels pour préserver et promouvoir les emplois de demain. Les perspectives démographiques soutenues de la Bretagne renforcées par une pression foncière qui éloigne les salariés de leurs lieux de travail, contribuent à alimenter une demande de transports croissante. La vocation touristique de la Bretagne et son attractivité pour les retraités sont aussi à l'origine de nombreux déplacements locaux et régionaux.

Pour les entreprises, le référentiel temps devient incontournable et l'accès aux marchés ne se calcule plus en distance réelle mais en distance temps. Ceci est d'autant plus tangible que le déplacement de l'Europe vers l'Est complexifie la relation entre les entreprises bretonnes et leurs marchés.

La RN176 qui relie Avranches dans la Manche à Saint-Brieuc en Côtes d'Armor, et la RD137, qui relie Saint-Malo à Rennes, sont deux axes structurants perpendiculaires reliés par l'échangeur de la Chênaie.

Ainsi, la section de la RN176 comprise entre l'échangeur de la Chênaie et la rive ouest de la Rance participe fortement à la fluidité des déplacements régionaux.

C'est la porte d'entrée en Bretagne nord depuis la Normandie, c'est aussi un axe qui relie Dinan au bord de mer, ce qui en fait un support d'échange important entre les communautés de communes de Dinan et de Rance

Frémur, d'un côté, et la communauté d'agglomération du pays de Saint-Malo, de l'autre.

Les études de trafic réalisées et la modélisation des flux routiers la modélisation des flux enregistrés sur la section de la RN176 entre la Rance et l'échangeur de la Chênaie fait apparaître les directions les plus utilisées par les usagers de cette portion de route :

La liaison Dinan/Saint-Malo, ce qui montre que cette portion de la RN176 est largement utilisée pour les déplacements locaux ;

Le trafic d'échange entre Saint-Malo et le reste de la Bretagne ;

Le trafic de transit qui relie la Bretagne au nord de la France, (notamment des poids lourds).

Le trafic moyen journalier annuel (TMJA) de la RN176 varie de 18 100 à 18 800 véhicules par jour sur le tronçon étudié, avec 13 % de poids lourds. Ce trafic a augmenté de 20% ces dix dernières années. Des pointes de trafic sont constatées le vendredi, jour le plus chargé de la semaine avec une moyenne de 21 500 véhicules et en juillet et août avec un trafic moyen journalier en été (TMJE) de 22 100 véhicules par jour.

Les données issues de l'étude de trafic réalisée sur la période 2002-2012, expliquent que la RN176, fréquentée localement dans le cadre des trajets domicile/travail et, à plus grande échelle, dans le cadre des loisirs, connaît des ralentissements et des embouteillages. Une étude de la congestion a ainsi mis en évidence des pointes de fréquentation matin et soir (migrations quotidiennes domicile/travail), les vendredis soir et les mois estivaux (week-ends et vacances).

Des bouchons pouvant atteindre jusqu'à 2,5 km pendant 2 à 3 heures, soit une dizaine de minutes de temps perdu, se forment une dizaine de fois par an, les samedis midi de la période estivale et certains week-ends prolongés, au niveau du passage de 2x2 voies à 2x1 voie en venant de l'ouest. Des ralentissements sont aussi constatés, plus régulièrement, les vendredis soir notamment, mais ne franchissent pas le seuil de congestion (Soit plus de 1 600 véhicules par heure).

Quatre accidents corporels, faisant deux morts, ont eu lieu sur la RN176 entre 2008 et 2010. Suite à la mise en sécurité de la section entre le pont Chateaubriand et l'échangeur de la Chênaie, réalisée en 2011 (création d'un terre-plein central équipé d'une glissière), aucun accident corporel n'a été enregistré de 2011 à 2016 sur la section concernée par les travaux.

Ces statistiques montrent l'efficacité des équipements de sécurité mis en place.

Malgré cette mise en sécurité qui a démontré son efficacité, 5 accidents ont eu lieu entre 2014 et 2016 en dehors de la section objet des travaux, dont un grave accident en rive Ouest du pont le 17 septembre 2016 faisant 3 morts et 6 blessés.

L'hétérogénéité de la RN176 reste ainsi un facteur d'insécurité important : le passage de 2x2 voies à 2x1 voie crée un goulet d'étranglement, notamment à l'origine de forts ralentissements aux heures les plus fréquentées.

L'arrivée sur un bouchon étant toujours un moment sensible en termes de sécurité, la fluidité qu'apporterait la mise à 2x2 voies de ce dernier tronçon de la RN176 améliorerait de fait la sécurité sur cette route.

Appréciation du commissaire enquêteur :

La mise à 2x2 voies du tronçon améliorera le trafic de plusieurs manières :

- Il facilitera la traversée de la Rance, qui ne dispose que de deux franchissements, le barrage de l'usine marée motrice en aval et les ponts entre Port-Saint-Hubert et Port-Saint-Jean ;
- Il améliorera la fluidité du trafic et les temps de parcours pour les déplacements locaux et nationaux ;
- Il faciliterait la desserte de l'agglomération de Dinan ;
- Il améliorera la sécurité des usagers ;
- Plus largement il renforcera l'attractivité de la Bretagne Nord.

La réalisation d'un échangeur complet sur la commune de la Ville-ès-Nonais renforcera aussi le trafic sur la RN176. Il facilitera les déplacements en toute sécurité entre les deux rives de la Rance pour les trajets locaux et régionaux.

4.2 LE PROJET

4.2.1 Etat actuel de l'aire d'étude du projet

L'aire d'étude est accessible par deux axes routiers classés à grande circulation : la RD137 et la RN176 aménagées à 2 x 2 voies, et par trois routes départementales secondaires : la RD29, la RD366 et la RD407.

Sur cette section, la RN176 franchit la Rance par le pont Châteaubriant, d'une longueur totale de l'ordre de 420 m.

Un **demi-échangeur** est aménagé entre la RN176 et la RD366 sur la commune de La Ville-ès-Nonais. L'absence d'un échangeur complet pénalise les échanges locaux, notamment entre Saint-Malo et Dinan, et les élus locaux souhaitent donc que soit étudiée sa réalisation dans le cadre du projet d'aménagement à 2 x 2 voies de la section de la RN176 faisant l'objet de la présente étude.

La voie la plus circulée est la RD137 (qui intercepte la RN 176 par l'échangeur de la Chênaie à l'extrémité Est du projet), qui supporte respectivement 30 000 véhicules/jour au sud de l'échangeur de la Chênaie et 40 000 véhicules/jour au nord, suivi de la RN176 qui supporte **plus de 18 000 véhicules/jour**. La RD366 supporte de l'ordre de 2 000 véhicules/jour ; le trafic d'échange entre la RD366 et la RN176 est de l'ordre de 700 à 800 véhicules/jour, par sens.

Les itinéraires concurrents de la RN 176 sont au Nord la RD 168 qui permet le franchissement de la Rance par le barrage de la Rance, pour les flux grande distance (échanges entre Bretagne et l'ouest de la Normandie) l'autoroute A84 et la RN 12 constituent des itinéraires alternatifs. Ces itinéraires concurrents supportent un trafic routier supérieur à la RN176 (entre 32 000 et 43 000 véhicules/jour).

Le taux de poids-lourds sur la RN176 est **proche de 13%**.

Le rôle prépondérant de la RN176 consiste à assurer les échanges locaux (notamment domicile-travail) et régionaux entre la Manche et les Côtes-d'Armor, via l'Ille-et-Vilaine. Le Trafic Moyen Journalier Estival (TMJE) est supérieur de 18 % au Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) 2011 sur la RN176 et de 20 % sur la RD366.

Neuf accidents corporels, faisant cinq morts, ont eu lieu sur la RN176 sur la période 2008 - 2016, une mise en sécurité d'une partie de la section en 2011 a permis d'améliorer la situation puisqu'aucun accident corporel n'est à déplorer sur la zone mise en sécurité depuis cette dernière. En dehors de cette zone l'indice de gravité reste cependant élevé.

Les communes de l'aire d'étude sont desservies par trois réseaux de bus : Illenoo, Keolis Saint-Malo Agglomération et Tibus. L'offre ferroviaire existante sur la ligne Dol – Dinan, en cours de renforcement ne permet pas de contenir la demande de mobilité sur le territoire.

Sur la section considérée, la RN176 est aménagée **en route bidirectionnelle à 2 voies de circulation** (1 voie par sens) avec séparateur central et est équipée de refuges dont un refuge avec poste d'appel d'urgence dans chaque sens. Elle franchit trois routes départementales, le ruisseau de Pontlivard et l'estuaire de la Rance. Sur le pont Châteaubriand, le séparateur central est supprimé alors qu'il existe de part et d'autre du pont.

Le pont Châteaubriand, permettant le franchissement de l'estuaire de la Rance par la RN176, a une longueur totale proche de 420 m et est de type « Pont en Arc ».

La RD137, aménagée à 2 x 2 voies entre Rennes et Saint-Malo, constitue l'axe majeur de l'aire d'étude ; les autres routes sont aménagées à 2 voies bidirectionnelles. L'échangeur complet de la Chênaie assure tous les échanges entre la RN176 et la RD137 ; il est en cours de restructuration pour pallier aux remontées de file sur la RD137. Un demi-échangeur assure une partie des échanges entre la RN176 et la RD366. Les autres voies franchissent la RN176 sans échange.

Les populations locales proches du demi-échangeur RN176/RD366 et **leurs élus seraient favorables** à l'aménagement d'un échangeur complet avec la RD366.

Appréciation du commissaire enquêteur :

Route accidentogène (5 morts + nombreux blessés), sécurisée depuis quelques années par un glissière centrale.

Route bidirectionnelle à 2 voies, créant un rétrécissement dangereux venant de Dinan et créant des ralentissements importants s au quotidien en venant de Dol de Bretagne

Un échangeur actuel de la Chênaie incomplet.

Un accès vers la Ville Es Nonais que sur un sens et donc peu pratique pour les usagers.

Un trafic en forte progression depuis quelques années représentant près de 18 000 véhicules/jour dont 13% de PL.

Un trafic perturbé et ralenti en période de pointe et au quotidien.

Un aménagement attendu par les acteurs locaux.

4.2.2 Le projet routier

La mise en 2 x 2 voies RN 176 :

Le projet d'une longueur de 4,2 km consiste en la mise à 2 x 2 voies de la RN176 entre :

- A l'Est, l'échangeur de la Chênaie après mise à 2x2 voies au droit de l'échangeur (opération de restructuration de l'échangeur de la Chênaie déclarée d'utilité publique le 26/11/2009) ;
- A l'Ouest, la section déjà à 2x2 voies à l'Ouest du Pont Chateaubriand.

Le projet comprend le doublement du pont sur la Rance en conservant son axe c'est-à-dire que l'élargissement est symétrique de part et d'autre du pont actuel.

Entre l'échangeur de la Chênaie et celui avec la RD 366, le doublement s'effectue au Sud de la voie existante sur les emprises foncières qui ont déjà été acquises et terrassées en 1991.

Le projet a été calé afin de :

- Respecter l'ICTAAL ;
- Conserver les ouvrages d'art existants ;
- Conserver au mieux la chaussée existante.

La route actuelle est principalement en déblai (c'est-à-dire que la route a été creusée et qu'elle est plus basse que le terrain naturel). Elle est toutefois en remblai (surélevée par rapport au terrain naturel) au niveau du hameau de Pontlivard. L'échangeur avec la RD 366 est également en remblai. La déclivité maximale est de 2,9 %.

Le projet implique de prolonger le passage inférieur au-dessus de la RD 407. Les passages supérieurs de la RD 29 et de la RD366 sont eux, déjà prévus pour une mise à 2x2 voies.

L'ouvrage hydraulique de Pontlivard sera remplacé et permettra de rétablir la continuité hydraulique et la transparence écologique avec un passage pour la petite faune.

Au niveau de l'actuel demi-échangeur avec la RD 366, une bretelle de sortie au Sud et une bretelle d'entrée au Nord seront créées afin que l'échangeur soit complet. Deux giratoires assureront leur raccordement sur la RD 366.

Pour respecter les prescriptions réglementaires relatives au bruit, il est prévu de protéger les habitations concernées à l'aide de trois écrans acoustiques (dont un sur l'ouvrage), de traitements de façade et de merlon anti-bruit :

- Ecran A : L=160m / H=2m – Côté sud du Pont Châteaubriand, en rive Est ;
- Le mur anti-bruit sur ouvrage, s'arrêtant au tiers de l'ouvrage, crée toutefois un déséquilibre dans sa composition qui nuit considérablement à l'aspect de l'ouvrage. Pour y remédier, il a été décidé après avis des architectes des bâtiments de France des Côtes d'Armor et d'Ille et Vilaine, de créer un deuxième écran symétrique du premier par rapport à la clef de l'arc, ce qui permettra par ailleurs d'atténuer les nuisances sonores au droit de Port St Hubert.
- Ecran B1 : L=180 m / H=4m – en rive Est du Pont Châteaubriand en continuité de l'écran A ;
- Ecran B2 : L=130 m / H=3m – en rive Est du Pont Châteaubriand en continuité de l'écran B1 ;
- Traitement de façade pour 9 logements d'habitation.
- Merlon (L=470 m / H=2m) en rive sud de la RN176 pour protéger le hameau de Pontlivard, avec un écran au droit de l'ouvrage de franchissement du ruisseau.

L'échangeur avec la RD 366 :

Parallèlement à la mise à 2x2 voies de la RN176, le demi-échangeur avec la RD366 à la Ville-ès-Nonais sera complété.

Celui-ci est actuellement constitué d'une bretelle de sortie de la RN176 en provenance de Dol-de-Bretagne vers la Ville-ès-Nonais et Port St-Jean, et d'une bretelle d'entrée sur la RN176 en direction de Dol-de-Bretagne, depuis le hameau de Port Saint-Jean et la Ville-ès-Nonais.

Compléter cet échangeur nécessite de créer une bretelle d'entrée sur la RN176 en direction de Dinan depuis la Ville-ès-Nonais, ainsi qu'une bretelle de sortie depuis la RN176 en provenance de Dinan, vers Port Saint-Jean et la Ville-ès-Nonais.

Afin de sécuriser les mouvements, deux carrefours giratoires (au Nord et au Sud de la RN 176) seront créés.

La géométrie des bretelles respecte l'ICTAAL 2000 aussi bien en plan qu'en profil en long. Le profil en travers offre une largeur roulable de 6m.

Passage inférieur de la RD407 :

EXISTANT

L'ouvrage est un Passage Inférieur de type Portique Ouvert.

Sa largeur utile est de 8.00 m et sa longueur biaise de 12,5 m.

Il est constitué de murs en ailes (sur semelles) au nord et de murs en retour (sur semelles) côté élargissement au Sud.

Les superstructures se composent de chaque côté :

- D'un garde-corps pour piétons en rive ;
- D'un trottoir de service ;
- D'une glissière simple en rive.

L'ouvrage existant sera équipé d'une double-glissière au niveau du Terre-Plein Central : une longrine d'ancrage sera à créer sur la traverse existante.

NOUVEL OUVRAGE

Le nouvel ouvrage sera identique à l'existant.

Sa longueur biaise est de 13.12 m. L'épaisseur de la traverse et des pénétrants sera identique à l'existant : elle ne sera pas supérieure à 50 cm.

Il sera équipé de dalles de transition de longueur de 3.00 m et de murs en ailes sur semelles côté sud. Les superstructures seront constituées comme pour l'existant :

- D'un garde-corps pour piétons en rive ;
- D'un trottoir de service ;
- D'une glissière simple en rive.

L'ouvrage existant sera équipé d'une double-glissière au niveau du Terre-Plein Central : une longrine d'ancrage sera à créer sur la traverse existante.

Pont Chateaubriand :

PROFIL EN TRAVERS

L'ouvrage actuel supporte une chaussée à 2X1 voie. Le tablier est à dévers unique de 2,5% vers le Nord (point bas).

Le profil en travers est constitué ainsi :

- 2 voies de circulation de 3m50 ;
- 2 bandes d'arrêt de 2m ;
- 2 Barrières béton de type BN1.

La largeur du tablier est de 11m72, constante sur toute la longueur de l'ouvrage.

Dans le cadre de la mise à 2x2 voies, le tablier est élargi pour supporter :

- 2 voies de circulation dans chaque sens, de 3m50 de largeur pour la voie lente et de 3m20 pour la voie rapide, soit une chaussée de 6m70 ;
- 2 bandes d'arrêt ou dérasées de droite de 2m ;
- 2 bandes dérasées de gauche de 1m ;
- 1 séparateur central en béton de type GBA ;
- 2 barrières béton de type BN1,
- 1 écran anti-bruit côté Sud.

La largeur du tablier passe ainsi de 11 m 72 à 20 m 72, soit une augmentation de 9 m.

L'élargissement n'est pas tout à fait symétrique du fait du tracé en plan qui a légèrement été modifié en rive ouest pour respecter les distances de visibilité.

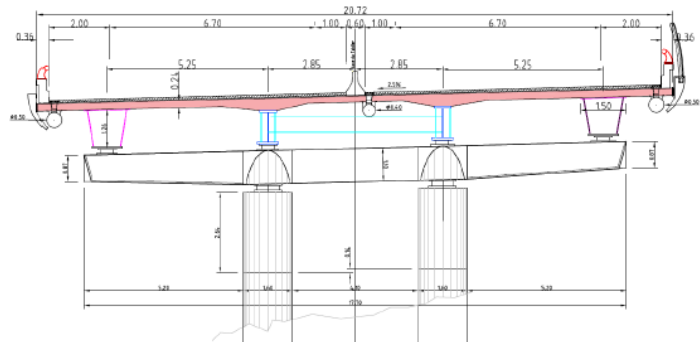
PROFIL EN LONG

Le profil en long est constitué d'une pente unique de 1,32% descendant de la culée C0 à l'Ouest vers la culée C15 à l'Est.

DESCRIPTION GENERALE

Pour élargir le tablier, il faut élargir de chaque côté le hourdis en béton du tablier et mettre en place, sous les élargissements, deux caissons métalliques pour reprendre les efforts.

Ces caissons reposent sur des chevêtres métalliques, mis en place sur les têtes des pilettes du pont existant, dont la hauteur a été réduite en conséquence.



Appréciation du commissaire enquêteur :

Les travaux consistent en :

Un doublement de la RN176 en 2 x 2 voies.

L'élargissement du Pont Chateaubriand (doublement des voies).

L'élargissement de l'ouvrage d'art sur RD 407

Terminer l'échangeur de la Chênaie.

Réaliser des bretelles sécurisées avec rond-point vers la Ville Es Nonais et Plouër-sur-Rance

Mettre en place des murs anti bruit sous forme d'écrans phoniques, ou murs habillés ou merlons paysagés.

4.2.3 Impacts sur l'environnement

4.2.3.1 Environnement physique

Topographie : L'aire d'étude rapprochée est caractérisée par un plateau, fortement entaillé par la ria de la Rance, dont les ondulations s'échelonnent entre 20 et 45 m d'altitude.

La vallée de la Rance constitue la seule contrainte topographique pour le projet.

Géologie : Les roches les plus dures sont les filons, puis les granulites ; lors des travaux, les pointes rocheuses de chaque côté du pont et au niveau du demi-échangeur à La-Ville-ès-Nonais seront un point dur, avec les filons de diabases. L'autre contrainte se situera au droit de l'échangeur de la Chênaie, reposant sur les schistes briovériens sujets au tassement quand ils sont altérés.

Eaux souterraines : La qualité des eaux souterraines est dégradée par les nitrates et par les produits phytosanitaires. Selon l'ARS Bretagne, **aucun captage n'est recensé dans l'aire d'étude rapprochée.**

Les nappes des formations du socle, sont relativement vulnérables au niveau des filons et des granulites présents au niveau du demi-échangeur à La-Ville-ès-Nonais ; celle du Briovérien est protégée par une altération argileuse.

Eaux superficielles

Le secteur d'étude s'inscrit sur le territoire du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Loire-Bretagne et sur celui du SAGE Rance Frémur baie de Beaussais.

Le réseau hydrographique du secteur d'étude est constitué **de l'estuaire de la Rance** franchi par le Pont Châteaubriand, du ruisseau de « Pontlivard » et du ruisseau de la Grande Tourniole. La qualité des eaux est globalement dégradée pour ces trois cours d'eau. Les sources locales de pollution de la masse d'eau sont principalement les rejets d'eaux usées domestiques, les pratiques culturelles et, dans une moindre mesure, les déplacements routiers.

Appréciation du commissaire enquêteur :

Les travaux auront pour conséquences :

De produire un excédents de matériaux de près 97 000 m³. La réalisation de déblais se fera avec des pelles puissantes avec outils dérocteur, toutefois ces excédents pourront être réutilisés sur place.

La pollution potentielle de la nappe par des eaux superficielles polluées (ruissellement des fines pendant les terrassements, fuites d'engins, etc...) est à craindre en phase de travaux raison pour laquelle la création de bassins de rétention est prévue.

La réalisation du bassin au niveau de l'échangeur de la RD 366 sera réalisé avec un fond inférieur à celui de la nappe d'où un risque de pollution de la nappe par déversement accidentel.

Les travaux empiéteront sur le lit mineur du ruisseau de Pontlivard.

Après travaux l'augmentation du ruissellement des eaux en raison de l'imperméabilisation partielle que le projet génère peut-être un source d'inquiétude pour les riverains.

La création d'obstacle potentiel à l'écoulement des eaux de ruissellement des bassins versants naturels interceptés nécessitera un suivi régulier.

L'altération de la qualité des eaux générée par la pollution chronique ou saisonnière ou par un déversement accidentel de polluants sera à prendre en compte dès la mise en service de l'ouvrage.

La diminution de la luminosité du fait de l'allongement de l'ouvrage hydraulique à Pontlivard ou l'élargissement du Pont Châteaubriand est à prendre en compte dans l'étude de d'évitement de réduction ou de compensation (ERC).

Actuellement aucun dispositif particulier de rétention n'existe sur le site. La réalisation des travaux prévoit plusieurs bassins garantissant ainsi le traitement des eaux pluviales et autres rejets avant d'arriver dans la Rance.

4.2.3.2 Milieu naturel

Zones de protection et inventaires : Sur la zone même de l'aménagement projeté, se trouve une zone Natura 2000 ; la ZCS « Estuaire de la Rance ».

La zone d'étude rapprochée (200m autour des emprises du projet) intercepte une ZNIEFF de type I « Anse de Pleudihen-sur-Rance » (n°05250003) et la ZNIEFF de type II « Estuaire de la Rance » (n°05250000).

La flore : Sur l'aire des opérations du projet, aucune des espèces végétales n'est protégée. Seule l'Orchis bouc est d'intérêt patrimonial.

Les habitats : L'aire des opérations du projet se situe en partie dans le site Natura 2000 « Estuaire de la Rance » dans lequel des habitats d'intérêt communautaire terrestres et marins ont été caractérisés. Ainsi, dans l'aire des opérations du projet, 8 habitats d'intérêt communautaire sont présents dont un prioritaire « Frênaies de ravins » 9180.

Les zones humides : Du point de vue floristique, aucun habitat n'est considéré comme étant une zone humide. Cependant les sondages pédologiques réalisés ont permis de mettre en évidence une zone humide située au nord de Pontlivard qui s'étend sur la prairie de pâture, la peupleraie et le boisement de Chênes

La Faune

Les enjeux concernant la faune se décomposent ainsi :

Enjeux majeurs :

- La Rance en tant qu'habitat du Phoque veau-marin.
- Les haies, lisières et friches servant d'habitats pour le Bruant jaune.

Enjeux forts :

- Les zones de chasse et/ou d'alimentation de la Rousserolle effarvate (Rance et vasière).
- Les habitats d'estivage, d'hivernage et de chasse du Grand Rhinolophe, du Murin à oreilles échancrées et de la Noctule commune (boisements).
- Le ruisseau de Pontlivard en tant qu'habitat de l'Anguille.

Enjeux moyens :

- Les boisements servant d'habitat au Lucane cerf-volant.
- Les habitats de la Salamandre tachetée et du Triton palmé.
- Les zones de chasse et/ou d'alimentation de l'Aigrette garzette (Rance et vasière).
- Les habitats d'hivernage et estivage, les milieux de chasse et couloirs de déplacement de la
- Sérotine commune, de la Pipistrelle commune, de la Pipistrelle de Kuhl et de l'Oreillard gris
- (Bâtiments, Rance, boisements, haies et lisières).
- Les habitats du Putois.
- Les habitats des autres espèces d'oiseaux protégées.

Appréciation du commissaire enquêteur :

Sur le plan du milieu on peut craindre une destruction potentielle de l'Orchis bouc inscrite sur la liste rouge armoricaine et de chênes présents sur le site.

Une surface de 480 m² d'habitat communautaire pourra être impactée du fait de l'ombre portée par l'élargissement du pont.

La destruction de 120 m² de zones humides a été identifiée dans le cadre de la réalisation du projet.

Après analyse, une ancienne zone humide remblayée, repérée par la CLE paraîtrait pertinente.

D'autre part, amphibiens, insectes, oiseaux, mammifères, chiroptères, faune et corridors seront inévitablement impactés et perturbés d'où la nécessité d'un suivi rigoureux et quotidien des travaux avec l'animateur de NATURA 2000.

4.2.3.3 Patrimoine

Patrimoine historique : Les sites archéologiques sont peu contraignants, en dehors de découvertes nouvelles possibles et des enclos au Port Saint-Jean et aux Noës, plus proches de l'infrastructure.

Le tracé de l'actuelle RN176 traverse en grande partie des sites inscrits et classés. Il s'agit du site classé de l'Estuaire de la Rance et du site inscrit de l'Estuaire de la Rance Littoral. Un seul monument historique est recensé, il s'agit de l'enceinte médiévale de Saint-Suliac située dans l'anse de Gareau.

Paysage : L'intérêt principal pour les usagers de la RN176 réside dans la découverte des paysages traversés. Ici, la Rance constitue le point essentiel d'intérêt. Aujourd'hui il n'existe pas de vision d'approche vers la Rance, la découverte est soudaine et entière au niveau du Pont Châteaubriand. Les vues possibles, compte tenu du relief, ont été supprimées par la présence de végétation plantée le long de la RN176 et de merlons. L'enjeu principal est donc de préserver les visions sur le pont.

Depuis les axes de communication et les lieux de vie à proximité de la RN176, l'enjeu est de limiter l'impact visuel de cette infrastructure dans le paysage quand elle est en remblai.

Les nombreuses visions sur le pont Châteaubriand en rive est de la Rance sont essentielles pour envisager une modification de l'existant. Les deux ponts qui traversent la Rance forment visuellement la plupart du temps un seul ouvrage. Les architectures futures devront être cohérentes et offrir le plus de transparence possible.

Appréciation du commissaire enquêteur :

L'élargissement du pont sera visible depuis le niveau de l'eau (La Rance) d'où une attention architecturale particulière attendue de Monsieur l'Architecte des Bâtiments de France.

La perception du site pendant et après travaux sera modifiée visuellement et devra faire l'objet de propositions innovantes qui seront soumises à l'avis de l'ABF.

4.2.3.4 NATURA 2000

Sur la zone même de l'aménagement projeté, se trouve une zone Natura 2000 ; le SIC « Estuaire de la Rance ».

Dans un rayon de 10 km autour de la zone visée par le projet d'aménagement, existent 3 autres sites Natura 2000 (voir carte en page suivante) :

La Baie du Mont Saint-Michel (ZPS et ZSC) située à environ 600 m de la zone d'étude
Les Îlots Notre-Dame et Chevret (ZPS) situés à environ 5,4 km de la zone d'étude
La Côte de Cancale à Paramé (ZSC) située à environ 6,8 km de la zone d'étude

Appréciations du commissaire enquêteur :

Le Maître d'ouvrage confirme qu'il ne sera question que du site Natura 2000 « Estuaire de la Rance » dans le dossier car c'est le seul concerné par la zone d'étude.

Les impacts du projet se résument à l'altération (ombre portée) d'un habitat d'intérêt communautaire prioritaire sur une petite surface (480 m²), à des dérangements d'individus lors des travaux uniquement, des risques de destruction d'individus par collision et des pertes d'habitats limités aux chiroptères d'intérêt communautaire. Cependant, ces impacts seront relativement limités et les mesures mises en place (ERC) permettront de les réduire et de compenser la perte d'habitats.

Le projet ne remet donc pas en cause le maintien et l'état de conservation des espèces et des habitats d'intérêt communautaire ayant justifié la désignation du site Natura 2000 « Estuaire de la Rance ».

4.2.4 L'impact environnement humain, socio-économique, cadre de vie et nuisances.

4.2.4.1 Environnement humain

Le projet se situe principalement **en zonage A et NC**. Une attention particulière devra tout de même être portée concernant la loi littoral, le règlement précis des PLU et les portions de route en site classé.

L'aire d'étude rapprochée est traversée par plusieurs réseaux de transport et de distribution ; parmi ceux-ci, la ligne électrique très haute tension (225 kV), d'orientation est-ouest et située au nord de la RN176, est très proche de celle-ci sur l'ensemble de la section, entre l'échangeur de la Chênaie et le pont sur la Rance ; elle constitue ainsi une contrainte forte notamment entre la RD366 et la rive gauche de la Rance.

L'aire des opérations du projet de la RN176 traverse principalement des zones agricoles (beaucoup de cultures, quelques prairies), avec de rares bosquets. **Cette aire comprend également quelques hameaux** (Pontlivard, Le Port Saint-Jean, Le Port Saint-Hubert...).

L'aire d'étude rapprochée est **concernée par des spécifications d'isolation acoustique des bâtiments** à proximité des infrastructures routières et par la présence de sites inscrits et classés en bordure de Rance.

En conclusion :

La présence de hameaux, zone urbaine ou lotissements le long de la RN176 est à prendre en principale considération sur le plan des propositions acoustiques.

L'analyse du dossier indique qu'une vérification des niveaux sonores après travaux est prévue.

4.2.4.2 Environnement socio-économique

Au sein de l'aire d'étude, les communes de Miniac-Morvan et Plouër-sur-Rance concentrent la majorité de la population et La Ville-ès-Nonais connaît la plus forte progression de population, notamment pour la tranche 30-60 ans. L'attraction démographique est accentuée par la présence de la mer. Plus la commune s'en éloigne et plus la densité de la population diminue.

L'augmentation de la population constatée pour les communes de l'aire d'étude s'inscrit dans une dynamique favorable aux départements bretons sur la période 2006 – 2013.

Les habitations les plus sensibles vis-à-vis de l'aménagement de la RN176 se situent, côté Ille-et-Vilaine :

- Au Port Saint-Jean, où la RN176 est en bordure du hameau ;
- A Pontlivard, au nord de la RD407 ;
- A la Chênaie, au sud immédiat de l'échangeur ;
- A la Haute Ville Boutier, au sud-ouest de l'échangeur de La Ville-ès-Nonais.

Côté Côtes d'Armor, les habitations les plus sensibles se situent au Port Saint-Hubert, au sud de la RN176.

L'habitat est principalement regroupé et composé de maisons individuelles. Deux habitations isolées sont cependant présentes à proximité du demi-échangeur avec la RD366. L'ensemble de ces zones habitées est accessible depuis le demi-échangeur RN176/RD366. L'absence d'un échangeur complet à La Ville-ès-Nonais pénalise la desserte locale, notamment en provenance de Dinan.

Au sein de l'aire d'étude, la commune de Plouër-sur-Rance est celle qui dispose du plus grand nombre d'équipements, suivie par la commune de Pleudihen-sur-Rance.

Les trois communes La Ville-ès-Nonais, Miniac-Morvan et Pleudihen-sur-Rance, situées au carrefour de deux principaux axes routiers (RN176 et RD137), sont directement reliées à Saint-Malo, Dinan et Rennes.

L'emploi se répartit dans l'ordre décroissant suivant :

Les commerces, transports et services : secteur prépondérant avec un taux supérieur à 45 % ;
L'administration publique, l'enseignement, la santé et l'action sociale : arrive en seconde position avec un taux supérieur à 23 % ;
L'industrie et la construction : à égalité avec un taux de l'ordre de 12 % ;
L'agriculture, enfin : secteur faiblement représenté avec un taux limité à 6 %.

Dans l'aire d'étude rapprochée, l'emploi est principalement présent sur la commune de Pleudihen-sur-Rance puis sur la commune de Miniac-Morvan. Au niveau de l'aire d'étude élargie, les emplois sont principalement regroupés dans les parcs d'activités structurants et les zones d'activités artisanales du Pays de Saint-Malo, et dans une moindre mesure dans la zone d'activités communautaire la Costardais à Pleudihen-sur-Rance. Le développement de ces activités génère un trafic d'échange en augmentation sur les RN176 et RD137 et accroît les difficultés de circulation sur la RN176 au sein de l'aire d'étude rapprochée.

Parmi les principaux employeurs peuvent être cités ROTOTEC, CAPELEC, BOIS de Saint-Malo, VOLVO et PHARMA OUEST, situés sur le parc d'activités ACTIPOLE 2 à Miniac-Morvan.

Les terres agricoles sont principalement cultivées pour les fourrages, maïs fourrage, viennent ensuite les céréales et le blé tendre. Cela renforce l'orientation importante de cette région vers l'élevage. Les quatre communes ont déjà été remembrées. Aucune activité aquacole n'est recensée autour du pont Châteaubriand.

En 2003, le tourisme génère en moyenne annuelle 44 000 emplois salariés en Bretagne, représentant 4,6 % de l'emploi salarié total. C'est Saint-Malo qui dépend le plus du tourisme en termes d'emplois, ce qui s'accompagne d'un trafic d'échange sur les axes routiers de l'aire d'étude et qui participe au phénomène de congestion estivale sur la RN176, entre l'échangeur de la Chênaie et l'estuaire de la Rance.

Le tourisme de la zone de proximité est nettement influencé par le tourisme des régions côtières de la Bretagne et plus particulièrement par le tourisme côtier de la côte d'émeraude et du Pays Malouin. Quelques sites touristiques et un grand nombre de manifestations culturelles (principalement nautiques) participent à l'attrait de l'aire d'étude élargie.

Les communes de Pleudihen-sur-Rance, Plouër-sur-Rance et La-Ville-ès-Nonais proposent des solutions d'hébergement, des commerces et des restaurants pour répondre aux besoins des vacanciers. Les activités nautiques et d'accastillage, notamment autour du port de plaisance de Plouër-sur-Rance, connaissent un fort développement.

Les activités de loisirs nautiques et de pêche sont bien représentées au sein de l'aire d'étude élargie et au-delà, notamment sur la côte d'émeraude située entre le cap Fréhel et Cancale. La chasse au gibier d'eau y est également pratiquée. Quelques plages permettent l'accès à la baignade, mais dans une eau de qualité peu satisfaisante. Les activités de loisirs terrestres sont bien représentées grâce à des itinéraires de randonnée ouverts aux piétons, chevaux et VTTistes.

Le développement des activités touristiques et de loisirs, à l'échelle de l'aire d'étude élargie, nécessite des infrastructures de transport performantes ; les aménagements en cours de réalisation (LGV Bretagne, réaménagement de l'échangeur de la Chênaie) et en projet (mise à 2 x 2 voies de la RN176 entre l'échangeur de la Chênaie et l'estuaire de la Rance) sont de nature à dynamiser l'activité économique des Pays de Saint-Malo et de Dinan

Appréciation du commissaire enquêteur :

A l'échelle de l'aire d'étude, le développement des activités professionnelles, touristiques et de loisirs nécessite des infrastructures performantes et adaptées au trafic en progression constante.

4.2.4.3 Cadre de vie et nuisances

Au sein de l'aire d'étude, **les principales sources de nuisances sont issues de la RN176** et de la présence de la ligne électrique THT 225 kV. Le cadre de vie est cependant globalement agréable et cette impression est renforcée par les qualités paysagères de l'estuaire de la Rance.

Dans l'aire d'étude rapprochée, les niveaux sonores mesurés sont essentiellement caractérisés par l'actuelle RN176. Tous les points de mesure sont inférieurs à 65 dB(A) de jour et 60 dB(A) de nuit ; ils se situent donc en zone d'ambiance sonore modérée.

Les riverains potentiellement concernés par les **vibrations d'origine routière sont localisés à Port Saint-Jean.**

Ces derniers en sont **protégés par le merlon existant** et une distance raisonnable de la RN176. **Le merlon existant devra être si possible préservé pour éviter une exposition directe aux vibrations aériennes.**

Actuellement, les habitations les plus proches de la ligne électrique THT 225 kV se situent à plus de 50 m ce qui préserve les habitants de toute perception du champ électromagnétique. **Aucune étude n'a démontré à ce jour les effets sur la santé des lignes à THT.**

Situé en milieu rural faiblement bâti, l'aire d'étude bénéficie d'une forte lumière naturelle et d'une lumière artificielle quasi inexistante hormis les phares des véhicules empruntant la RN176.

Les campagnes de mesures in-situ, portant sur le dioxyde d'azote (NO₂) et le benzène (indicateurs de la pollution atmosphérique d'origine automobile), réalisées du 19/02/2013 au 21/03/2013 et du 23/07/2013 au 20/08/2013 ont permis de démontrer **une qualité satisfaisante de l'air dans l'aire d'étude**, excepté en proximité immédiate des axes très circulés.

Appréciation du commissaire enquêteur :

Sur le plan sonore on peut craindre un dépassement des objectifs règlementaires pour plusieurs habitations qui ont été identifiées dans le cadre de l'étude acoustique et qui nécessiteront des travaux d'isolation sur façade si besoin, après contrôle en fin de travaux.

Sur le plan de la qualité de l'air l'étude d'impact démontre que l'augmentation des concentrations des polluants ne sera pas significative.

4.2.5 L'impact sur l'économie locale

Un effet positif pour le développement local de l'emploi, l'habitat et les équipements.

Le projet aura un impact positif :

- En permettant d'améliorer la desserte locale, faciliter et sécuriser les déplacements entre la Bretagne et la Normandie et renforcer l'attractivité de la région.
- Sur l'habitat et les équipements en améliorant les conditions de circulation sur le secteur.
- Pour l'emploi en améliorant les conditions de circulation sur le secteur et facilitant ainsi l'accès aux zones touristiques et d'activités.

Cet effet répond à l'objectif relatif au développement du territoire.

Appréciation du commissaire enquêteur :

Il est indéniable que ce projet apportera une amélioration des conditions de circulation et de desserte.

De ce constat le secteur de l'emploi sera favorisé avec des temps de déplacement moins longs

4.2.6 Impacts sur le milieu agricole

Des emprises sont nécessaires pour la réalisation de l'assainissement, des bassins de recueil des eaux de la plateforme routière, des protections phoniques et des aménagements paysagers.

Le dossier m'informe que les impacts permanents représentent une surface de 2.7 ha et concernent 11 exploitants, alors que les impacts temporaires pour la réalisation du chantier impacteront 7.3 ha.

Appréciation du commissaire enquêteur :

Après travaux tous les accès aux parcelles agricoles seront rétablis et les terrains remis en culture. Impacts permanents faibles à l'échelle du projet.

4.2.7 Le coût de l'opération

Le coût de l'opération est estimé à :

POSTE 1 – ETUDES ET CONTROLE EXTERIEUR	1 680 k€ HT
POSTE 2 – ACQUISITIONS	135 k€ HT
POSTE 3 – TRAVAUX	29 585 k€ HT
Prix généraux	1 985 k€ HT
Dégagement des emprises	521 k€ HT
Terrassements	2 927 k€ HT
Ouvrages d'art courant	1 031 k€ HT
Ouvrage d'art non courant (Pont Chateaubriand)	12 724 k€ HT
Assainissement	494 k€ HT
Chaussées	4 023 k€ HT
Equipements	966 k€ HT
Protections acoustiques	1 282 k€ HT
Aménagements paysagers	253 k€ HT
Mesures et suivis environnementaux	50 k€ HT
Mise en place et déconstruction des bretelles provisoires	412 k€ HT
Exploitation sous chantier	975 k€ HT
Aléas	1 962 k€ HT
Montant total HT	31 400 k€ HT
Montant total TTC	37 680 k€ TTC

Appréciation du commissaire enquêteur :

A ce stade du projet, il est regrettable qu'une ébauche du plan de financement n'ait pas été proposé. Toutefois le projet peut encore évoluer et modifier ainsi les emprises nécessaires.

4.2.8 Compatibilité avec les documents d'urbanisme existants

La compatibilité du projet a été vérifiée avec :

- Les Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT) du Pays de Saint Malo et du Pays de Dinan,
- Les documents d'urbanisme des communes de Plouër-sur-Rance, de la Ville-es-Nonais et de Pleudihen-sur-Rance,
- Le Schéma de Directeur d'aménagement et de gestion des eaux Loire-Bretagne (SDAGE),
- Le Schéma d'aménagement et de gestion des eaux Rance Frémur (SAGE),
- Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE),
- Le Plan des Déplacements urbains (PDU),
- Le Schéma Régional sur le Climat Air Energie (SRCAE).

Appréciation du commissaire enquêteur :

Cette analyse conclut sur le fait que le projet n'est pas compatible avec le PLU de la Ville-es-Nonais car il implique des défrichements en zone actuellement classée en EBC et des travaux

Ce thème sera développé par le commissaire enquêteur dans le cadre de la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la Ville Es Nonais

4.2.9 Les mesures d'évitement, de réduction et compensation prévues (ERC)

Afin de prendre en compte les effets décrits ci-dessus, **le Maitre d'ouvrage propose les mesures compensatoires suivantes (phase travaux et exploitation :**

Environnement physique

Mesures d'évitement

- Abandon de la réalisation d'un bassin à l'ouest de la Rance
- Piste de chantier équipée de géomembrane et bien balisée
- Réduction des emprises de chantier au minimum
- Choix de la solution la moins impactante pour 480m² d'habitat communautaire
- Bassins de traitement des eaux hors ZH.

Mesures de réduction

- Réutilisation des matériaux sur site
- Terre végétale isolée pour réutilisation ultérieure
- Collecte et traitement des eaux
- Aire spécifique pour stationnement l'entretien et lavage du chantier
- Réduction d'emprise par mise en place d'un écran acoustique au droit de l'élargissement de Pontlivard.
- Travaux réalisés en période d'étiage
- Repérage et déplacement des pieds d'Orchis bouc avant travaux

Mesures compensatoires

- Création de 250 m² de prairie humide site destruction de 120 m²

Mesures d'accompagnement

- Création de prairie mésophiles, de boisements, plantations bocagères et arbustives
- Surveillance des habitats
- Exportation des végétaux après entretien
- Evolution naturelle du milieu
- Enrésinement et coupe forestière à interdire
- Création de chemins dans l'habitat à interdire

Milieu naturel

Mesures d'évitement

- Abandon de la réalisation d'un bassin à l'ouest de la Rance
- Piste de chantier équipée de géomembrane et bien balisée
- Réduction des emprises de chantier au minimum
- Choix de la solution la moins impactante pour 480m² d'habitat communautaire
- Bassins de traitement des eaux hors ZH.
- Mise en place d'un mode opération spécifique pour la réalisation du Pont
- Adaptation de la période de travaux

Mesures de réduction

- Réutilisation des matériaux sur site
- Terre végétale isolée pour réutilisation ultérieure
- Collecte et traitement des eaux
- Aire spécifique pour stationnement l'entretien et lavage du chantier
- Réduction d'emprise par mise en place d'un écran acoustique au droit de l'élargissement de Pontlivard.
- Travaux réalisés en période d'étiage
- Repérage et déplacement des pieds d'Orchis bouc avant travaux
- Mise en place de bâches
- Mise en place d'un OH avec banquettes pour faciliter les déplacements
- Mise en place d'un grillage de part et d'autre de la RN176 jusqu'aux culées du pont
- Plantations arbustives sur les merlons
- Réduction des emprises de chantier

Mesures compensatoires

- Création de 250 m² de prairie humide site destruction de 120 m²

Mesures d'accompagnement

- Création de prairie mésophiles, de boisements, plantations bocagères et arbustives
- Surveillance des habitats
- Exportation des végétaux après entretien
- Evolution naturelle du milieu
- Enrésinement et coupe forestière à interdire
- Création de chemins dans l'habitat à interdire
- Mise en lumière et remodelage de la mare existante côté sud

Patrimoine et caractéristiques du site

Mesures de réduction

- Recherche de la solution architecturale la moins impactante
- Transparence de l'écran anti-bruit sur l'ouvrage
- Mise en place d'un écran en symétrie de l'écran anti-bruit sur l'ouvrage
- Renaturation de la végétation présente sous le Pont après la fin des travaux
- Intégration paysagère des murs anti-bruit
- Plantation arbustives ou bocagères

Environnement humain, socio-économique et cadre de vie

Mesures d'évitement

- Choix de la solution la moins impactante
- Mise en place d'un mur de soutènement en rive Ouest pour assurer la stabilité du pylône.
- Busage d'une cunette pour limiter l'emprise de déblai et l'impact sur le pylône.
- Choix de la solution la moins impactante pour les accès des riverains

Mesures de réduction

- Optimisation du phasage des travaux pour limiter la fermeture de la RN176
- Information des usagers et riverains du trafic et information des usagers
- Organisation des travaux
- Mise en place d'un itinéraire de déviation court, de mesures de gestion
- Remise en culture après travaux
- Mise en place de 3 écrans acoustiques

Mesures compensatoires

- Rétablissement des accès aux habitations au Nord de l'échangeur par le chemin existant au Nord des terrains.
- Indemnisation des exploitants
- Acquisition des terrains privés, acquisitions amiables favorisées.

4.2.10 L'avis des services

L'avis des différents services, dans le cadre de l'instruction du dossier **est globalement très favorable**, assorti de quelques réserves ou recommandations :

- Mise en place d'un suivi des végétaux sur les murs anti bruit / 5 ans
- Voie de desserte avec mêmes caractéristiques que la voie communale
- Aucun dépôt en site classé
- Dépôts en site inscrit remodelés
- Plantations locales
- Murs anti bruit habillés en lames de bois verticales
- Présentation de plan définitif à l'ABF
- Bassins respecteront les usages sanitaires de la Rance
- Mesures acoustiques après travaux
- Ecran acoustique anti-reflet
- Modifier la mesure compensatoire de la zone humide.
- Aménagement d'un sentier piétons jusqu'à Châteauneuf
- Réserves de sécurité sur la déviation

4.2.11 Observations du public (les attentes)

Thème n° 1 : Nuisances sonores

- Prévoir un revêtement anti bruit
- Limiter la vitesse à 90 km/h sur le pont
- Compléter et **mettre à jour** les mesures acoustiques sur les villages au Nord et Sud
- Etudes acoustiques trop anciennes.
- Prolonger les murs anti bruit (merlons) côté Nord et Sud vers la Chênaie et Plouër-sur-Rance

Thème n° 2 : Déviation

- Prévoir des feux tricolores pour permettre les sorties et entrées des riverains (habitations, cales)
- Limitation de la vitesse à 30 km/h
- Inquiétude importante** des riverains sur l'insécurité des piétons, enfants, cyclistes.
- Déviation PL, quels contrôles ?
- Insuffisance de largeur de la RD366
- Déviation considérée dangereuse
- La vétusté du pont St Hubert autorise-elle un tel trafic ?
- Proposition de solutions en variante pour les bretelles provisoires.
- Quelles sont les incidences possibles de la déviation sur Châteauneuf.
- Insécurité au droit de la Mairie et école Ville Es Nonais.

Thème n° 3 : Projet

- Prévoir grillage jusqu'à l'échangeur (animaux)
- Remblais sur quels terrains ?
- Emplacement des haies à préciser.
- Prolongation des merlons vers EST et vers Plouër-sur-Rance (y compris côté Nord)
- Incidence de la DUP sur les terrains privés, dates enquête parcellaire ?
- Projet trop coûteux, quel financement ?

Projet à l'encontre des initiatives écologiques.
Projet inutile.
Elargir le pont sur 3voies seulement ?
Quelle incidence de Db entre 90 km/h et 110 km/h ?

Thème n° 4 : Assainissement EP

L'ouvrage hydraulique de Pontlivard (D1000) traverse le village en D300. Inquiétude des riverains
Inondation fréquente du village des îlots à prendre en compte.
Prévoir réseau en attente pour assainissement EU de Pontlivard
Un bassin tampon serait utile au droit du Clos de la Rompe, un riverain estime que l'ouvrage serait à déplacer vers le point bas avec un écoulement plus naturel.

Thème n° 5 : Divers

Un riverain du village des Ilots propose une mise à disposition de terrains pour merlon
Quelles sont les incidences sur les terrains situés dans l'emprise de la DUP ?
Constat d'huissier avant travaux sur les habitations de la RD366 et sur voirie
Réaliser la liaison piétonne entre Châteauneuf et Ville Es Nonais
Pourquoi n'a ton pas prévu un tunnel ?
Manque de concertation, de communication sur le projet
Attendre les prochaines élections municipales
Que deviendra le GR34 en phase travaux ?

Thème n° 6 : Modification PLU Ville Es Nonais

Prévoir un plan d'urbanisation de la Ville Es Nonais

Thème n° 7 : Assainissement eaux usées

Prévoir une canalisation en attente pour l'assainissement eaux usées du village
Quelles sont les mesures contre les nuisibles au droit des bassins ?

Thème n° 8 : Déclaration d'Utilité Publique (DUP)

Projet considéré trop coûteux au regard de l'intérêt général
Projet à contrecourant des initiatives publiques
Quel impact du périmètre de la DUP sur l'emprise des propriétés ?

Thème n° 9 : Coût de l'opération

Financement non précisé
Projet trop couteux

Thème n° 10 : Environnement

Quelle perception sur la Rance après travaux ?
Plantations à compléter, emplacement des haies à préciser.
Défiguration du site.
Projet anti environnemental.

Appréciations et analyse du commissaire enquêteur :

Intérêt général non remis en cause au travers des observations.

Inquiétude soutenue des riverains en phase déviation qui nécessitera un contrôle régulier et une signalisation adaptée à la configuration de la RD366.

Le déplacement de la bretelle d'accès venant de Plouër-sur-Rance permettrait de diminuer le trafic. Un revêtement anti-bruit au droit du pont pourrait garantir l'atténuation sonore attendue par les riverains.

Une limitation de vitesse à 90km/h après travaux au droit du pont permettrait de diminuer l'effet sonore du trafic.

La prolongation des merlons de part et d'autre du pont apporterait une réponse positive à l'attente des riverains et pourrait éviter d'utiliser des terres agricoles actuellement exploitées en site de remblais.

La situation précise de l'Ouvrage Hydraulique du Clos de la Rompe pourrait être revu avec l'exploitant.

L'impact du projet au regard du dossier reste faible et peu perceptible depuis la Rance.

Les plantations et la renaturation du site permettront de garantir une bonne intégration du projet.

4.2.12 Questions du commissaire enquêteur

La réalisation d'un revêtement anti bruit a-t-il été prévu ? quel impact financier ?

Le cheminement piétons jusqu'à Châteauneuf peut-il être envisagé ?

L'Ouvrage hydraulique de Pontlivard peut-il être déplacé pour ?????

Quel est le plan de financement prévisionnel de l'opération ?

Quel est le plan de financement envisagé ?

La mise à jour des mesures acoustiques est-elle envisagée ? si oui sur quelle emprise

Les caractéristiques de la RD 366 sont peu compatibles avec la déviation envisagée, quels sont les dispositions prévues ?

Des solutions alternatives sont proposées pour les bretelles provisoires, quel est l'avis du Maître d'Ouvrage ?

La mesure compensatoire prévue pour la suppression de la ZH peut-elle être déplacée vers la ZH dégradée ?

Le Pont St Hubert donne -t-il toutes les garanties techniques pour supporter un tel trafic ?

Peut-on prévoir une gestion intelligente des feux du carrefour de Plouër-sur-Rance ?

4.2.13 Synthèse des réponses du Maître d'Ouvrage

En réponse à l'avis des services :

La Maître d'Ouvrage s'engage à respecter les différentes prescriptions et à soumettre le projet à Monsieur l'Architecte des Bâtiments de France.

L'écran sera réalisé en Polycarbonate transparent d'accès difficile.

Les travaux seront suivis en présence **de l'animateur de Natura 2000.**

En réponse aux observations :

(Document complet en pièce annexée)

Nuisances sonores :

La mise en œuvre d'un revêtement anti bruit peut être envisagée sur le pont et de part et d'autre sur une longueur totale d'environ 800m.

Une limitation de vitesse à 90 km/h est à proscrire pour des raisons de sécurité.

Quelques mesures acoustiques complémentaires seront réalisées avec l'élaboration du projet définitif.

Après travaux des mesures acoustiques seront réalisées pour contrôle, dans le cadre de l'obligation de résultat imposée au Maitre d'ouvrage.

Si les seuils réglementaires sont dépassés, les mesures correctives seront apportées par le Maitre d'Ouvrage.

Déviation :

Dispositifs contraignants, gestion du stationnement, radars pédagogiques et de contrôle, marquages au sol, feux tricolores, limitation de vitesse, information, seront mis en œuvre pour minimiser les reports de trafic.

Des aménagements spécifiques seront étudiés avec les gestionnaires de voirie pour atténuer les désagréments causés aux riverains.

Une vérification de la structure du pont St Hubert sera intégrée au volet projet.

Le Maitre d'ouvrage propose de poursuivre l'étude et la concertation, au stade du projet, sur les solutions alternatives pour les bretelles provisoires.

Le trafic dévié ne passera pas de manière notable par la Ville Es Nonais.

Le Maitre d'ouvrage confirme que toute solution sera recherchée en phase projet pour raccourcir les durées de déviation.

Une gestion intelligente des feux tricolores de Plouër-sur-Rance contribuerait à améliorer la fluidité sur la RD366.

Projet :

Le Maitre d'ouvrage confirme qu'un grillage sera posé de part et d'autre de la RN 176 jusqu'aux culées du pont Chateaubriand.

Le doublement s'effectue sur des emprises foncières déjà acquises sauf en ce qui concerne les ouvrages hydrauliques, la réalisation de certains merlons ou aménagements paysagers.

Les acquisitions à l'amiable seront privilégiées.

Le projet est évalué à 37.7 M€ à ce jour et conforme au coût de projets similaires.

Toutes les collectivités concernées ont été sollicitées par Madame la Préfète au Printemps 2019 dans le cadre du prochain contrat de plan Etat-Région.

L'étude d'impact s'est appuyée sur des études préalables conduisant à une démarche « Eviter, Réduire, Compenser » très détaillées et complètes.

Une solution à 3 voies sur le Pont a été étudiée mais moins sécurisée et qui aurait nécessité dans tous les cas de mettre en place de nouveaux chevêtres sur les appuis et des caissons métalliques pour les reprises de charge.

Un constat de la voirie et des habitations est bien prévu.

Projet réalisé après avis de la CDNPS et vue dégagée vers le Nord du Pont.

Assainissement EU / EP

L'ouvrage hydraulique existant de Pontlivard sera complété par un ouvrage de régulation dont le débit de fuite sera compatible avec la canalisation D 500 située sous le village.

La pose d'une conduite d'assainissement sous la RN 176 sera intégrée au projet.

Le village des îlots est hors emprise du projet d'enquête.

La position du bassin de clos de la Rompe pourra être ajustée.

Le Maître d'ouvrage après analyse de la proposition de la CLE a proposé de conserver le principe de compensation initial avec un léger retrait.

Divers

La réalisation d'une voie piétonne entre Châteauneuf et la Ville es Nonais relève du ressort du Département et des deux communes dans la mesure où le trafic dévié n'a pas vocation à passer par la Ville Es Nonais.

Le projet a fait l'objet d'une concertation et de réunions publiques

Le GR34 sera maintenu en phase travaux et après réalisation.

Le Maître d'ouvrage est disposé à étudier et réaliser un aménagement compatible avec une future aire de covoiturage.

Les bassins n'engendreront pas plus d'odeurs qu'un étang et seront clôturés.

4.2.14 Conclusion :

Route accidentogène (5 morts + nombreux blessés), sécurisée depuis quelques années par un glissière centrale.

La mise à 2x2 voies du tronçon améliorera la **fluidité du trafic et la sécurité** des usagers et permettra la réalisation d'un échangeur complet sur la commune de la Ville-ès-Nonais.

Les eaux superficielles de chantier, les pollutions éventuelles ou accidentelles et les eaux de ruissellement seront stockées dans des bassins de rétention **à construire**.

Les travaux auront pour conséquences de produire des excédents de matériaux importants qui seront réutilisés sur site.

La diminution de la luminosité du fait de l'allongement de l'ouvrage hydraulique à Pontlivard ou l'élargissement du Pont Chateaubriand ne devrait avoir **qu'un impact faible** sur le milieu en raison de la mise en œuvre des mesures ERC.

La destruction de 120 m² de zone humide a été identifiée dans le cadre de la réalisation du projet et sera compensée par **la création d'une prairie humide de 250 m²**.

L'élargissement du pont sera visible depuis le niveau de l'eau (La Rance) et nécessitera **une attention architecturale particulière** de Monsieur l'Architecte des Bâtiments de France.

Une vérification du niveau des seuils acoustiques règlementaires sera réalisée après travaux

L'étude d'impact sur la qualité de l'air démontre que l'augmentation des concentrations des polluants ne sera **pas significative**.

A ce stade du projet, il est regrettable qu'une ébauche du plan de financement n'ait pas été arrêtée.

La réalisation du projet **nécessite la mise en compatible du PLU de la Ville-es-Nonais** car il implique des défrichements en zone actuellement classée en EBC et des travaux

Les mesures d'Eviction, de Réduction et de Compensation (ERC) ainsi que les réponses du Maître d'ouvrage apportent une garantie quant aux craintes formulées pendant cette enquête.

Emprises foncières en majeure partie réalisées.

L'impact agricole reste faible au regard de l'emprise du projet.

Le déviation en phase travaux devra faire l'objet de **contrôles fréquents et d'aménagements spécifiques** sur la RD366 pour garantir la sécurité des riverains.

La vétusté du Pont Saint Hubert mérite une expertise avant travaux compte tenu du trafic attendu en phase déviation.

5 ANALYSE BILANCIELLE

Situation actuelle :

- **Route accidentogène (5 morts + nombreux blessés)**
- **Route bidirectionnelle à 2 voies uniquement**
- **Echangeur de la Chênaie incomplet.**
- **Trafic perturbé et ralenti en période de pointe et au quotidien.**
- **Accès à la Ville Es Nonais peu pratique.**

Avantages, inconvénients liés au projet :

Avantages	Inconvénients
Amélioration de la sécurité Amélioration de la fluidité du trafic Meilleure desserte de La Ville Es Nonais. Permet de terminer l'échangeur de la Chênaie Renforcement de l'attractivité de Bretagne Nord. Incidences environnementales faibles. Emprises foncières déjà réalisées en majeure partie. Incidences faibles sur le milieu agricole. Impact faible sur la qualité de l'air. Incidences mineures sur le site classé et inscrit Permet la prise en charge du traitement des eaux de ruissellement, par la création de bassins. Renforcement des dispositifs anti-bruit, et contrôles après travaux. Suivi de la renaturation du site avec un animateur NATURA 2000. Projet soumis à l'avis de l'ABF.	Perturbation temporaire du milieu. Inquiétudes des riverains : → En phase déviation. → Sur les conséquences acoustiques du projet Coût du projet. Suppression d'une zone humide de 120 m ² . Trafic important sur le Pont St Hubert vétuste.

6 AVIS MOTIVE DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

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 (RN12).

Longue de 4.2 kilomètres et **fortement fréquentée**, en particulier en période estivale, pour accéder aux bords de Rance, aux Côtes d'Emeraude et de Penthièvre, cette dernière section encore à **deux voies constitue un goulot d'étranglement** pour la circulation locale et régionale.

Cette configuration a été la cause de nombreux accidents mortels.

Je considère donc que la reprise de ces études et la mise en œuvre du projet pour la mise à 2 x2 voies de la RN 176 **sont attendues.**

Différentes solutions ont été étudiées par les services de l'Etat et présentées dans le cadre de plusieurs réunions de concertation. A l'issue de ce temps de réflexion, le Maître d'ouvrage a décidé de retenir le scénario de mise **en 2x2 voies de la totalité de la section, y compris du pont Chateaubriand qui sera élargi** et ainsi clôturer un chantier de **près de 30 ans.**

Le doublement de ce pont en arc constitue un élément majeur du projet global d'aménagement, tant le plan technique que sur le plan de l'insertion paysagère dans un environnement naturel de grande richesse.

Je constate également que le projet permettra **d'améliorer le traitement des eaux** par un dispositif d'assainissement le long de la voie (fossés et cunettes) qui sera dirigé dans **des bassins de rétention** avant rejet dans le milieu naturel. Ce dispositif permettra d'apporter **une sécurité du milieu** en cas de pollution accidentelle ou chronique. **A ce jour aucun traitement particulier des eaux pluviales n'est en place.**

La destruction d'une zone humide de 120 m² paraît inévitable, **elle sera compensée par la création d'une prairie humide de 250 m².**

Pour faciliter les accès locaux, et les échanges avec la RN176, **le demi-échangeur avec la RD 366 sera complété** par une bretelle d'entrée sur la RN 176 en direction de DINAN depuis la Ville Es NONAIS et une bretelle de sortie en venant de DINAN vers Port St Jean et la Ville Es NONAIS. Afin de sécuriser les mouvements, le raccordement des bretelles sur la RD 366 sera assuré par deux carrefours giratoires. **Sécurité et accessibilité sont ainsi apportées à la desserte locale.**

En limitant les emprises de chantier, en repérant et en balisant les zones sensibles, en insistant sur les consignes de protection, en construisant des accès spécifiques pour protéger les habitats communautaires, **je considère que le mode opératoire proposé dans le dossier d'étude apporte une garantie en limitant les impacts environnementaux.**

En rétablissant le corridor écologique aquatique et terrestre **au niveau de Pontlivard** par un ouvrage hydraulique avec banquettes, la petite faune retrouvera un lieu de traversés de la RN 176.

Je considère que les différentes mesures prises pour insérer le projet dans le paysage, à savoir les dispositions architecturales retenues pour l'élargissement du pont, les aménagements paysagers **apportent une garantie d'intégration** des aménagements dans le site inscrit de l'Estuaire de la Rance Littoral et le site classé.

Sur le plan sonore la présence de hameaux, zone urbaine ou lotissements le long de la RN 176 a bien été prise en compte (écrans phoniques, merlons, murs anti-bruit) mais **reste la principale préoccupation des riverains**. De ce constat **je recommande** au Maitre d'ouvrage d'**apporter après travaux un complément de mesures acoustiques pour rassurer** les riverains et apporter les solutions si nécessaires.

Les impacts prévisibles des travaux, restent une préoccupation majeure pour les riverains.

Ce chantier considéré par le Maitre d'ouvrage d'exceptionnel conduira, en phase travaux, à prendre des **mesures de circulation et de restriction importantes** visant à minimiser les reports de trafic sur la déviation. Les usager en transit **devront être incités avec contrôles** à emprunter d'autres grands axes. **Je préconise** que tout soit mis en œuvre pour **dissuader tout report de trafic sur la déviation**.

J'estime également que les mesures d'Evitement, de Réduction et de Compensation (ERC) ont bien été développées et expliquées au travers des différents documents, tant sur le plan des travaux qu'en phase exploitation et **assurent ainsi à maintenir** la qualité paysagère, la richesse du milieu naturel et la double fonction de réservoir de biodiversité et de corridor écologique de **l'estuaire de la Rance** .

J'observe également, au titre de NATURA 2000 que le projet ne remet donc pas en cause le maintien et l'état de conservation des espèces et des habitats d'intérêt communautaire ayant justifié la désignation du site Natura 2000 « Estuaire de la Rance ».

Avec un coût estimé à 38 M€ TTC, le plan de financement reste à définir à ce jour. Le financement nécessitera d'identifier les partenaires potentiels et leurs engagements **en vue d'une inscription à un prochain contrat de plan Etat-Région**.

Je considère donc, après avoir analysé ce dossier, apprécié les propositions que ce projet :

- **Améliorera la fluidité du trafic régional et local.**
- **Réduira la congestion observée au quotidien et grands week-ends.**
- **Renforcera la sécurité routière sur cette section**

Cette analyse favorable du commissaire enquêteur conclut sur le fait que la réalisation du projet n'est possible qu'après mise en compatibilité du PLU de la Ville-es-Nonais car il implique des défrichements en zone actuellement classée en EBC.

Compte tenu de tout ce qui précède,

Le commissaire enquêteur estime que l'utilité publique du projet a bien été démontrée et prise en compte dans l'étude du projet.

Vu : La décision en date du 20/032019 du Tribunal Administratif de Rennes désignant **Monsieur BESRET Gérard**, Ingénieur Territorial en retraite, en qualité de commissaire enquêteur.

Vu : l'arrêté inter-Préfectoral de Madame la Préfète d'Ille et Vilaine et des Côtes d'Armor en date du 24/04/2019 portant ouverture d'une enquête unique préalable à :

- L'autorisation environnementale
- La Déclaration d'utilité publique du projet de mise à 2 x2 voies de la RN 176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie
- La mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de la Ville es NONAIS

Vu : l'arrêté inter-Préfectoral de prolongation du délai d'enquête de Madame la Préfète d'Ille et Vilaine et des Côtes d'Armor en date du 04 juin 2019.

Vu : Le dossier soumis à enquête

Vu : Les réponses détaillées du Maître d'Ouvrage apportées aux avis des services et aux observations.

Vu : L'échange entre les services de la DREAL et le Commissaire enquêteur.

Vu : L'analyse et les conclusions du commissaire enquêteur

Je considère :

- **Que les avantages de ce projet sont nettement supérieurs aux inconvénients.**

En conséquence,

Le commissaire enquêteur émet **un avis favorable** à la demande de **Déclaration d'Utilité Publique** du projet de mise à 2x2 voies de la RN 176 entre l'Estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie avec les recommandations suivantes :

Recommandations :

1. La déviation devra faire l'objet de contrôles réguliers des restrictions de circulation et d'aménagements spécifiques garantissant une sécurité des riverains de la RD366 pendant les travaux.
2. Les variantes d'accès (bretelles provisoires) en phase travaux devront être étudiées avec les gestionnaires de voirie, les élus et riverains.
3. Le Maître d'ouvrage sollicitera le Département pour vérifier les capacités techniques du Pont Saint Hubert (en raison de sa vétusté) à recevoir un trafic augmenté en phase déviation.
4. L'allongement des merlons de part et d'autre du pont côté Nord et côté Sud apportera une garantie d'isolation phonique aux riverains.
5. Le suivi des plantations et renaturation du site pendant 5 ans devra faire l'objet d'un compte rendu annuel auprès des élus.

A CANCALE le 02/08/2019


Gerardo BESRET