



DREAL BRETAGNE

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

VOLUME 3

PIECE K - BILAN DE LA CONCERTATION

Emetteur	Phase / cat	Réf	Type	Indice	Statut
AFR	TC6	00010	RPT	C01	
Réf Aff. Arcadis / 12-001887 Concertation.docx		12-001887-TC6-00010-RPT-C01_VOL-3_Pièce			K_Bilan



Emetteur Arcadis
Agence de NANTES

17 Place Magellan
Le Ponant 2 - Zone Atlantis
BP 10121
44817 St Herblain Cedex
Tél. : +33 (0)2 40 92 19 36
Fax : +33 (0)2 40 92 76 20

Réf affaire Emetteur 12-001887
Chef de Projet Sophie BIETH
Auteur principal Camille REMOUÉ
Nombre total de pages 33

Indice	Date	Objet de l'édition/révision	Etabli par	Vérifié par	Approuvé par
A01	16/01/2018	Mise en forme dossier	CAR	TDE	SBI
B01	18/07/2018	Complétude du dossier suite avis DDTM du 13/07/2018	SBI	SBI	AN
C01	28/08/2018	Complétude du dossier suite avis DDTM du 08/08/2018	SBI	SBI	AN

Il est de la responsabilité du destinataire de ce document de détruire l'édition périmée ou de l'annoter « Edition périmée ».

Document protégé, propriété exclusive d'ARCADIS ESG.
Ne peut être utilisé ou communiqué à des tiers à des fins autres que l'objet de l'étude commandée.

Table des Matières

1	PREAMBULE : QU'EST-CE QU'UN BILAN DE CONCERTATION ? À QUOI SERT-IL ?	5
2	LE PROJET	6
2.1	Le contexte du projet	6
2.1.1	Achever la mise à 2x2 voies de la RN176 en Bretagne	6
2.1.2	Historique du projet	6
2.1.3	Les objectifs du projet	6
2.1.4	Les enjeux du projet	6
2.2	Le projet proposé à la concertation	7
2.2.1	L'aménagement de la RN176	7
2.2.2	L'aménagement de l'échangeur avec la RD366 à La Ville-ès-Nonais	8
2.3	L'équipe projet	8
3	LA CONCERTATION	9
3.1	Le cadre législatif	9
3.2	Les objectifs	9
3.3	Les modalités	9
3.3.1	Composition de l'équipe de maîtrise d'ouvrage	9
3.3.2	Les dates et le périmètre de la concertation	9
3.3.3	Les documents diffusés et la publicité	9
3.3.4	Le recueil des avis	9
4	LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION	10
4.1	La réunion publique	10
4.2	La permanence	10
4.3	Les registres dans les mairies	10
4.4	Le site internet	11
4.5	Les avis des institutionnels	11
5	LE BILAN DE LA CONCERTATION	13
5.1	Le bilan quantitatif	13
5.1.1	La participation	13
5.1.2	Les avis exprimés	14
5.1.3	Les thématiques abordées	14
5.2	Le bilan qualitatif	16
5.2.1	Réduire les nuisances acoustiques existantes et limiter les nuisances engendrées par l'infrastructure envisagée	16
5.2.2	La circulation locale et régionale	16
5.2.3	Le planning et le phasage du projet encore en discussion	17
5.2.4	Les justifications du choix des variantes	17
5.2.5	Les autres thèmes abordés	17
5.3	Les avis des acteurs institutionnels	18
5.3.1	Le bilan quantitatif	18
5.3.2	Le bilan qualitatif	18
5.4	Les enseignements de la concertation pour le porteur de projet	20
5.4.1	Le choix de la variante	20
5.4.2	Des mesures pour préserver l'ambiance acoustique des riverains	20
5.4.3	Un projet exemplaire en matière d'environnement	20
5.4.4	Limiter les impacts du chantier sur la circulation	20
5.4.5	Phasage et financement du projet	20
5.5	Conclusions du maître d'ouvrage	20
6	APRES LA CONCERTATION	21
6.1	La finalisation des études	21
6.2	Le parcours administratif	21
6.2.1	La déclaration d'utilité publique	21
6.2.2	Le dossier loi sur l'eau	21
6.2.3	La déclaration de travaux en site inscrit	21
6.2.4	L'autorisation de travaux dans l'habitat prioritaire	21
6.2.5	La demande de dérogation au titre des espèces protégées auprès du comité national de la protection de la nature	21
Annexe 1	Modalités de concertation et avis des communes	23
Annexe 2	Dossier de concertation	24
Annexe 3	Plaquette d'information	25
Annexe 4	Articles de presse	26
Annexe 5	Affiche d'information	27
Annexe 6	Pages internet	28
Annexe 7	Présentation projetée pendant la réunion publique	29
Annexe 8	Compte-rendu de la réunion publique	30

Annexe 9	Registres en mairie	31
Annexe 10	Mails	32
Annexe 11	Avis des acteurs institutionnels	33

Liste des figures

Figure 1 : Localisation du projet	6
Figure 2: Les sections d'étude du projet	7
Figure 3: Tableau de comparaison des variantes	7
Figure 4: Le projet d'aménagement de l'échangeur actuel avec la RD366	8
Figure 5: Tableau de répartition des participations en nombre d'avis par commune et par support	13
Figure 6 : Graphique de répartition des participations en nombre d'avis par commune	13
Figure 7: Graphique de répartition des participations en nombre d'avis par support	13
Figure 8: Tableau de répartition des avis par commune	14
Figure 9: Tableau de répartition par communes des thématiques abordées dans les avis	15
Figure 10: Graphique de répartition par communes des thématiques abordées dans les avis	15
Figure 11 : Avis des acteurs institutionnels pour ou contre les variantes du projet et le demi-échangeur de la RD366	18

1 PREAMBULE : QU'EST-CE QU'UN BILAN DE CONCERTATION ? À QUOI SERT-IL ?

Le bilan de la concertation rend compte du déroulement de la concertation. Il permet d'en garder une trace en vue de l'enquête publique et pour justifier les décisions sur les suites du projet.

Le bilan de la concertation est un document qui présente l'ensemble des modalités d'information et d'expression mises en place dans le cadre de la phase de concertation. Il dresse un bilan de la participation du public, ainsi que des avis exprimés. Il est prévu par l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme pour rendre compte des échanges lors de la concertation.

Il s'adresse à tous les publics concernés par le projet : riverains, usagers, collectivités, mais aussi le maître d'ouvrage et les partenaires du projet.

Ce bilan est constitué de différents éléments :

- le rappel succinct du projet ;
- le cadre légal dans lequel a été organisée la concertation ;
- l'organisation de la concertation : le dispositif d'information et de participation ;
- une analyse des différents thèmes traités et des positions exprimées ;
- les enseignements qu'en retire le porteur du projet ;
- les suites qu'il souhaite donner à la concertation.

Enfin, les annexes reprennent l'ensemble des documents d'information et de participation, les supports des rencontres, les comptes rendus des réunions publiques, ainsi que les contributions des participants.

Le bilan est rédigé par le maître d'ouvrage sur la base des comptes rendus de réunions publiques et autres contributions. Il se veut la retranscription fidèle des propos et actions qui se sont tenus, à l'exception des parties « enseignements » qui correspondent à l'analyse du maître d'ouvrage.

2 LE PROJET

2.1 Le contexte du projet

2.1.1 Achever la mise à 2x2 voies de la RN176 en Bretagne

Le projet soumis à la concertation porte sur l'aménagement à 2x2 voies du dernier tronçon à 2x1 voie de la RN176 en Bretagne.

D'une longueur de 3,5 km, ce tronçon, qui comprend le pont de Châteaubriand sur la Rance, s'étend de la rive ouest de l'estuaire de la Rance sur la commune de Plouër-sur-Rance, à l'échangeur de la Chênaie, qui fait la jonction, à l'est, entre la RN176 et la RD137 sur la commune de Miniac-Morvan.

Cette section traverse deux communes des Côtes d'Armor, Plouër-sur-Rance et Pleuhiden-sur-Rance, ainsi que deux communes d'Ille-et-Vilaine, la Ville-ès-Nonais et Miniac-Morvan.

Compléter l'échangeur avec la RD366 à La Ville-ès-Nonais fait aussi partie des options du projet soumis à la concertation.



Figure 1 : Localisation du projet

2.1.2 Historique du projet

L'aménagement de ce tronçon de la RN176 est le dernier maillon en Bretagne du vaste programme de mise à 2x2 voies de la RN176 sur l'itinéraire Lamballe – Dinan – Pontorson – Pontaubault, entre la RN12 dans les Côtes d'Armor à l'ouest et l'A84 dans la Manche à l'est. La RN176 a été classée route express en 1977.

C'est en 1998 qu'un premier projet de mise à 2x2 voies de la RN176 entre la Rance et Pontorson a été mis à l'étude. Des études préliminaires pour la mise à 2x2 voies du pont Chateaubriand ont ainsi été réalisées entre 1999 et 2001.

Un dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique a été finalisé en 2008 pour la mise à 2x2 voies de la section entre la Rance et l'échangeur de la Chênaie, pont exclu et échangeur inclus.

Entre-temps, il est apparu que la réalisation de la mise à 2x2 voies de la section ne pouvait passer sous silence les enjeux d'un éventuel doublement du pont, qui paraissait être un aboutissement du projet.

La priorité a alors été mise sur la restructuration de l'échangeur de la Chênaie, devenu inadapté aux niveaux actuels de trafic ; l'enquête publique de 2009 a donc uniquement porté sur cet aménagement. Une première tranche de travaux s'est achevée fin 2013, financée dans le cadre du contrat de plan État-Région 2000-2006. Une seconde tranche reste à réaliser.

En 2011, afin de remédier aux problèmes de sécurité dans l'attente d'une mise à 2x2 voies de cette section à 2x1 voie entre la Rance et l'échangeur de la Chênaie, la direction interdépartementale des routes de l'Ouest, a procédé à des travaux de mise en sécurité, pont et échangeur exclus, avec notamment la création d'un terre-plein central équipé d'une glissière destinée à supprimer les risques de collision frontale. L'opération était inscrite au programme de modernisation des itinéraires (PDMI) 2009-2014. Elle était financée par l'État et la région Bretagne pour un montant de 1,6 millions d'euros.

Ces travaux avaient nécessité la fermeture totale de ce tronçon de la RN176 pendant cinq semaines entre Pâques et l'Ascension.

Aujourd'hui la DREAL Bretagne a repris les études pour la mise à 2x2 voies du dernier tronçon encore à 2x1 voie, y compris le pont Chateaubriand.

2.1.3 Les objectifs du projet

Seule section de la RN176 encore à deux voies en Bretagne, la section entre la rive ouest de la Rance et l'échangeur de la Chênaie constitue un goulet d'étranglement sur un axe important pour les déplacements locaux et régionaux. Le projet d'aménagement vise par conséquent à améliorer la desserte locale, faciliter et sécuriser les déplacements entre la Bretagne et la Normandie et à renforcer l'attractivité de la région.

C'est dans ce cadre que la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Bretagne, maître d'ouvrage du projet, a étudié plusieurs variantes pour assurer la continuité de la RN176 à 2x2 voies en Bretagne.

2.1.4 Les enjeux du projet

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

- élargissement du pont existant,
- création d'un nouveau pont au nord ou au sud du pont Chateaubriand.

La RN176 se situe à proximité des hameaux de Port Saint-Hubert, Port Saint-Jean, Pontlivard, les Grands Champs. Le projet doit donc garantir la préservation du cadre de vie des riverains.

En outre, sa qualité paysagère, la richesse de son milieu naturel, sa double fonction de réservoir de biodiversité et de corridor écologique font de l'estuaire de la Rance un site exceptionnel que les règlements nationaux et européens protègent.

Les différentes variantes du projet de mise à 2x2 voies de la RN176, dans leurs caractéristiques d'aménagement et dans leur organisation de chantier, doivent veiller à préserver ce patrimoine dans toute sa diversité. Elles doivent également contribuer à l'amélioration de la qualité des eaux de la Rance.

2.2 Le projet proposé à la concertation

Au stade de la concertation, l'intention du maître d'ouvrage est de porter un projet global et cohérent jusqu'à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique. Le projet comporte cependant différentes composantes qui peuvent être réalisées plus ou moins indépendamment les unes des autres. Si les conditions de financement n'étaient pas réunies, un étalement du projet dans le temps serait possible en distinguant les éléments suivants : mise à 2x2 voies de la section courante, élargissement ou doublement du pont Châteaubriand, complément de l'échangeur avec la RD366.

2.2.1 L'aménagement de la RN176

Les études techniques et environnementales ont porté sur l'ensemble du tronçon à deux voies entre l'échangeur de la Chênaie et la rive ouest de la Rance. Elles se sont d'abord focalisées sur le franchissement de la Rance. Une fois les solutions réalisables pour doubler les voies au-dessus de l'estuaire établies, l'analyse s'est alors portée sur les autres parties du tronçon à aménager.

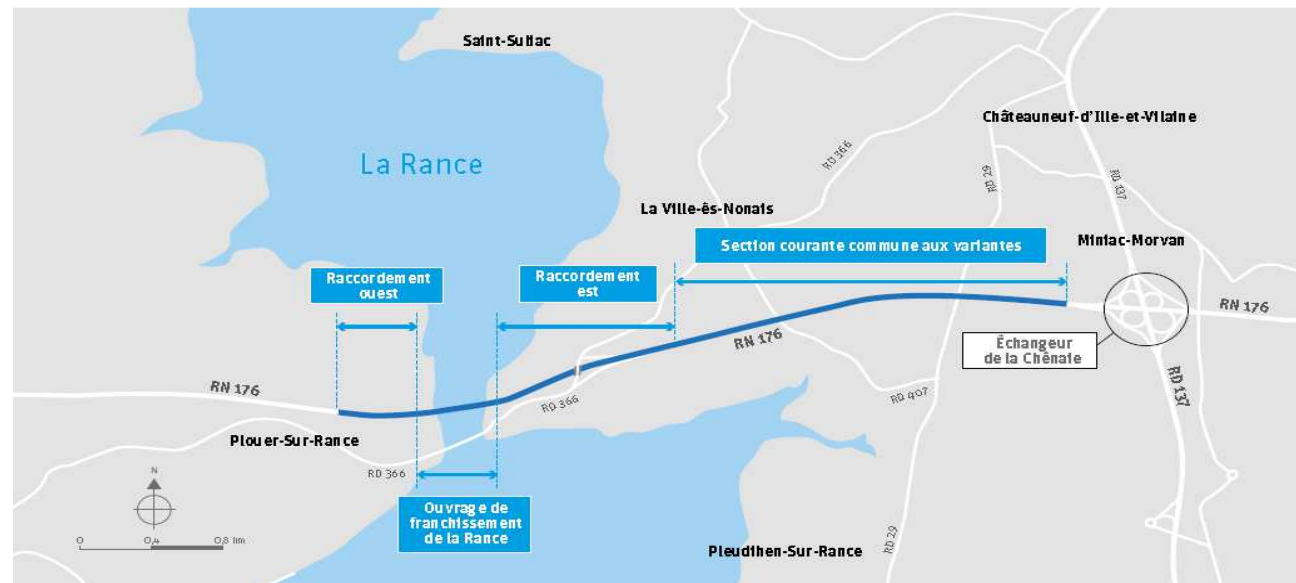


Figure 2: Les sections d'étude du projet

Ces études ont permis de faire ressortir cinq variantes, qui ont été présentées lors de la concertation :

- V0, qui préconise de conserver le pont en l'état et de maintenir la circulation à 2x1 voie sur l'ensemble du tronçon (pas de modification par rapport à l'état actuel),
- V1, qui préconise une section courante à 2X2 voies et une mise en conformité du pont maintenu à 2X1 voie,
- V2, qui préconise la mise à 2x2 voies de l'ensemble du tronçon, via l'élargissement du pont Chateaubriand,
- V3a, qui préconise la mise à 2x2 voies de l'ensemble du tronçon via la création d'un pont arc au sud du pont Chateaubriand,
- V3b, qui préconise la mise à 2x2 voies de l'ensemble du tronçon via la création d'un pont arc au nord du pont Chateaubriand.

Le tableau suivant synthétise l'évaluation de l'ensemble des critères qui ont été pris en compte pour la comparaison des différentes variantes.

Variantes	V0 pas de modification	V1 section courante à 2x2 voies et mise en conformi- té du pont à 2x2 voies	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€

Figure 3: Tableau de comparaison des variantes

Les variantes V0 et V1 ont peu d'impact sur l'environnement et le cadre de vie, mais ce sont celles qui ne répondent pas ou seulement partiellement aux objectifs de sécurisation et d'aménagement du territoire poursuivis par le projet.

Inversement les variantes V2, V3a et V3b répondent à ces objectifs, mais elles présentent diverses contraintes.

Si la variante V2 est techniquement la plus complexe à réaliser et la plus contraignante en phase travaux, ses impacts sur le cadre de vie et l'environnement sont maîtrisables et limités, pour un coût moindre que les autres variantes de doublement de l'ouvrage.

Les variantes V3a et V3b permettent d'éliminer les contraintes en phase chantier, mais elles ont des impacts beaucoup plus marqués sur le cadre de vie et l'environnement :

- toutes deux présentent des emprises importantes sur les habitats naturels des rives de la Rance et un impact fort sur les milieux marins du fait des appuis en rivière ;
- V3a, plus proche des habitations, implique de prévoir des mesures de préservation du cadre de vie des riverains ;
- V3b impacte le plus le milieu naturel et nécessite des travaux coûteux pour déplacer la ligne électrique THT.

2.2.2 L'aménagement de l'échangeur avec la RD366 à La Ville-ès-Nonais

Parallèlement à la mise à 2x2 voies de la RN176, une réflexion a été menée pour éventuellement compléter le demi-échangeur avec la RD366 à La Ville-ès-Nonais.

Celui-ci est actuellement constitué :

- au nord d'une bretelle de sortie de la RN176 en provenance de Dol-de-Bretagne vers la Ville-ès-Nonais,
- au sud d'une bretelle d'entrée sur la RN176 en direction de Dol-de-Bretagne depuis le hameau du Port Saint-Jean.



Figure 4: Le projet d'aménagement de l'échangeur actuel avec la RD366

Une nouvelle bretelle de sortie sud permettrait aux usagers de la RN176 en provenance de Dinan d'accéder directement à Port Saint-Jean et la Ville-ès-Nonais. Elle serait positionnée avant le pont de la RD366 et déboucherait sur cette même route, grâce à un carrefour en forme de T.

Une nouvelle bretelle d'entrée nord permettrait l'accès à la RN176 en direction de Dinan depuis la Ville-ès-Nonais. Cet aménagement soulève des enjeux de desserte des maisons situées au nord de l'échangeur :

- utiliser la plateforme existante obligerait à créer de nouveaux accès pour ces habitations,
- créer une voie le long de la plateforme existante impliquerait d'empiéter sur les terres agricoles et de déplacer le pylône de la ligne électrique très haute tension (THT).

Le carrefour existant à la sortie de la bretelle en provenance de Dol-de-Bretagne présente actuellement une forme en croix. La création de 2 nouvelles bretelles reliant la RD366 à la RN176 augmenterait la circulation sur ce carrefour et par conséquent le risque d'accident. Il est donc envisagé de créer un carrefour giratoire pour une meilleure lisibilité des échanges entre les différentes voies.

La mise à 2x2 voies du franchissement de la Rance pourrait s'accompagner de la création d'un échangeur complet pour renforcer l'interconnexion entre la RN176 et la RD366. Par contre, pour les variantes 0 et 1 qui excluent la mise à 2x2 voies du franchissement de la Rance, cette option n'est pas envisageable car l'effet de goulet d'étranglement serait alors aggravé.

2.3 L'équipe projet

La Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Bretagne représente l'État et le Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie (MEDDE). À ce titre, elle assure la maîtrise d'ouvrage de l'opération.

Le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) réalise les études de trafic et les études de l'ouvrage de franchissement de la Rance.

Les études techniques, en dehors de l'ouvrage de franchissement de la Rance, et environnementales sont menées par le bureau d'étude Arcadis entouré par une équipe d'experts. Guillaume Sevin Paysages travaille sur l'étude architecturale des solutions de franchissement de la Rance. Les études relatives au milieu naturel et au paysage sont pilotées par l'atelier d'écologie paysagère et environnementale AEPE Gingko. Le dimensionnement de l'assainissement est réalisé par le bureau d'étude Vatna conseil.

Ces études sont encadrées par un comité de suivi, présidé par le Préfet de Région et rassemblant les partenaires du projet : l'État, le Conseil régional de Bretagne, les Conseils généraux d'Ille-et-Vilaine et des Côtes d'Armor, les chambres d'agriculture, du commerce et de l'industrie, les élus locaux, notamment les maires des communes concernées et les associations de protection de l'environnement

Ce comité s'est réuni le 26 octobre 2012, le 15 octobre 2013 et le 18 février 2014.

3 LA CONCERTATION

3.1 Le cadre législatif

Le projet d'aménagement prévoit la mise à 2x2 voies de la RN176 avec l'élargissement ou le doublement du pont Chateaubriand pour un total de 9 à 38 millions d'euros suivant les variantes.

Ainsi, il s'inscrit dans les dispositions réglementaires prévues par les articles L. 300-2 et R. 300-1 du code de l'urbanisme. Ces articles prévoient l'organisation d'une concertation en cas de réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1,9 millions d'euros, et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants.

Conformément aux dispositions prévues, les modalités de la présente concertation ont été fixées par le préfet de région le 22 août 2014, après avis favorable des communes concernées, sollicitées par courrier du 16 juin 2014 (cf. annexe 1).

3.2 Les objectifs

La concertation constitue un temps d'information et d'échange avec l'ensemble des personnes concernées par le projet avant sa finalisation. Ses objectifs sont multiples :

- informer l'ensemble des personnes concernées par le projet,
- recueillir leurs avis sur la qualité et l'exhaustivité des études produites,
- recueillir leurs avis sur l'opportunité, les caractéristiques et l'analyse comparative des variantes étudiées,
- préciser les attentes des usagers, des riverains et des collectivités,
- faciliter les prises de décision du maître d'ouvrage.

Toute contribution aide au choix de la variante et à la conception définitive de l'aménagement routier. Le projet final tirera ainsi profit des enseignements de la concertation préalable.

À l'issue de la concertation, il s'agit pour l'État de retenir une solution pour poursuivre les études avec plus de précision, dans la perspective de préparer le dossier pour l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

3.3 Les modalités

3.3.1 Composition de l'équipe de maîtrise d'ouvrage

La concertation a été menée sous l'animation de Pierre-Alexandre Poivre, chef de la division maîtrise d'ouvrage intermodale de la DREAL Bretagne, avec ses collaborateurs : M. Moiteaux, chef de projet et M. Terrom, chargé d'études.

3.3.2 Les dates et le périmètre de la concertation

La concertation s'est déroulée durant une période de 4 semaines du 22 septembre au 17 octobre 2014 sur les communes concernées par le projet :

- Plouër-sur-Rance,
- Pleudihen-sur-Rance,
- La Ville-ès-Nonais.
- Miniac-Morvan

L'avis formel de l'ensemble des membres du comité de suivi et de nombreux autres acteurs institutionnels a aussi été directement sollicité.

3.3.3 Les documents diffusés et la publicité

Un dossier de concertation détaillant les enjeux du projet et les caractéristiques de chaque variante a été mis à disposition sur internet, en mairie et envoyé aux organismes formellement sollicités. Il est disponible en annexe 2 du présent bilan. Une plaquette d'information synthétisant en quelques pages les enjeux du projet et les variantes étudiées a été distribuée dans les boîtes aux lettres des riverains et lors de la réunion publique qui s'est tenue le 01/10/2014. Elle est disponible en annexe 3 du présent bilan. Elle a aussi été mise à disposition sur internet et en mairies (cf. annexe 6).

La publicité pour cette concertation a été réalisée par le biais d'un communiqué de presse, d'articles dans les journaux le Télégramme et Ouest France le 25/09/2014, d'un article dans le journal communal Pleudihen village du 03/10/2014, (cf. annexe 4) d'affiches dans des lieux publics des communes concernées (cf. annexe 5), de la distribution d'une plaquette d'information dans les boîtes aux lettres des riverains du projet.

3.3.4 Le recueil des avis

Les différents avis et remarques sur le projet ont été recueillis par les moyens suivants :

- par courriels à une adresse dédiée pendant toute la durée de la concertation : RN176-Rance@developpement-durable.gouv.fr,
- dans les registres disponibles dans les mairies des 4 communes concernées pendant toute la durée de la concertation,
- au cours de la réunion publique à Pleudihen-sur-Rance le 01/10/2014 de 18h30 à 21h,
- au cours de la permanence à la mairie de Pleudihen-sur-Rance le 08/10/2014 de 10h à 17h,
- par courriers des acteurs institutionnels en réponse à leur sollicitation formelle.

4 LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION

4.1 La réunion publique

La réunion publique s'est tenue le 1^{er} octobre 2014 de 18h30 à 21h dans la salle des fêtes de Pleudihen-sur-Rance. Elle a rassemblé environ 150 personnes.

Elle était présidée par Monsieur Michel Laborie, Sous-Préfet de Dinan et Monsieur François Lobit, Sous-Préfet de Saint-Malo.

Étaient notamment présents dans l'assemblée les maires de Plouër-sur-Rance et La Ville-ès-Nonais, ainsi que le conseiller général du canton de Châteauneuf-d'Ille-et-Vilaine, de nombreux riverains et des représentants associatifs.

Pierre-Alexandre Poivre, chef de la division maîtrise d'ouvrage intermodale de la DREAL Bretagne, a animé la réunion selon l'ordre du jour suivant :

- la concertation : Pourquoi ? Comment ?
- le déroulement des études,
- les enjeux du projet,
- les variantes étudiées,
- la synthèse de l'analyse comparative des variantes,
- la suite du projet.

Deux grands temps de dialogue avec le public ont eu lieu :

- après la présentation des enjeux du projet,
- après l'exposé de l'analyse comparative des variantes.

Le débat s'est déroulé dans le calme.

Sur les 35 personnes, dont 61% de riverains, ayant répondu au questionnaire de satisfaction à la fin de la réunion publique, les 2/3 étaient globalement satisfaits de la réunion. En détail, ils étaient :

- satisfaits de la publicité préalable à la réunion (70%),
- satisfaits des conditions d'accueil (93%),
- satisfaits des réponses apportées (60%),
- satisfaits du support de présentation (77%),
- satisfaits du déroulé de la réunion (66%).

Dans les commentaires en fin de questionnaire, 13 avis ont été formulés. Parmi eux, 2 personnes auraient préféré que la totalité du projet soit exposée avant de passer la parole au public. 5 participants ont écrit leur insatisfaction face aux réponses apportées : elles ne répondaient pas bien ou pas assez en détail aux questions posées.

Les thématiques les plus abordées par les 26 personnes étant intervenues au cours de la réunion sont :

- le bruit généré par la 2x2 voies ;
- les impacts sur la circulation, pendant les travaux, en particulier sur la RD366 ;
- le planning, le phasage et le coût du projet.

Ont aussi été évoqués la qualité de l'air, l'intégration paysagère et le cadre de vie dans son ensemble, la prise en compte du tourisme, des loisirs, des modes doux et du nautisme, la mise en perspective des choix politiques passés et futurs notamment dans l'optique de réduire les gaz à effet de serre.

Le maître d'ouvrage a rappelé que :

- le projet soumis à la concertation est un projet global ; le phasage des opérations n'est donc pas arrêté ;
- plusieurs écrans et merlon acoustiques sont prévus afin de respecter la réglementation en vigueur et améliorer l'ambiance acoustique actuelle autour de la RN176. Ces mesures seront précisées lors des études détaillées du projet. Elles seront étudiées en tenant compte des remarques exprimées durant cette concertation.

Le diaporama diffusé et le compte rendu de la réunion publique sont présentés en annexes 7 et 8.

4.2 La permanence

Une permanence s'est tenue le 8 octobre 2014 à la mairie de Pleudihen-sur-Rance de 10h à 17h. 9 riverains sont venus poser des questions à Paul Moiteaux et Alain Terrom de la DREAL, accompagnés de Sophie Bieth et Elise Guyomarc'h d'Arcadis.

Cette permanence a été l'occasion d'échanger avec les particuliers ayant des problèmes spécifiques sur le périmètre d'étude.

Le principal sujet abordé portait sur les aspects acoustiques. Les problèmes de circulation engendrés par la fermeture de la RN176 pendant les travaux dans le cas de la variante 2 et le planning de l'opération ont également été évoqués à plusieurs reprises. Enfin, la propriétaire de la parcelle où est prévu le bassin de rétention à Plouër-sur-Rance a fait part de ses inquiétudes relatives au déroulement des travaux dans sa propriété.

La majorité des personnes présentes à la permanence a aussi rédigé un avis dans un des registres ou sur internet.

4.3 Les registres dans les mairies

Un registre a été mis à disposition du public dans chacune des 4 mairies concernées pendant les quatre semaines de la concertation. Le registre déposé en mairie de Miniac-Morvan, commune concernée seulement par le raccordement de la section à 2x2 voies sur l'échangeur de la Chênaie, est resté vide.

Un total de 23 avis a été comptabilisé dans les registres. La permanence s'étant tenue à la mairie de Pleudihen-sur-Rance, ce registre est le plus fourni avec 11 participations contre 6 avis pour La Ville-ès-Nonais et 6 avis pour Plouër-sur-Rance.

L'ambiance acoustique autour de la RN176 et les mesures d'atténuation du bruit sont les sujets les plus évoqués dans les registres. Ils dominent dans toutes les communes. Les riverains se plaignent à plusieurs reprises des nuisances acoustiques actuelles tout au long du tracé, en particulier sous l'effet des vents dominants.

Les habitants de Plouër-sur-Rance souhaitent que des protections phoniques supplémentaires soient réalisées le long de la RN176 sur leur commune, et en particulier à Port Saint-Hubert et sur le pont. Ils indiquent que ce hameau n'est pas suffisamment étudié dans le dossier de concertation présenté, malgré une perception actuelle déjà importante de la circulation sur le pont Chateaubriand.

À La Ville-ès-Nonais, les habitants de Port Saint-Jean installés le long de la RN176 attendent une hauteur d'écran acoustique importante, autour de 4 m, tout le long du Port Saint-Jean et sur le pont.

À Pleudihen-sur-Rance, les habitants de Pontlivard et de la Chapelle-Saint-Magloire se soucient également du niveau de protection acoustique qui sera mis en œuvre.

La mise en œuvre d'un revêtement acoustique sur la chaussée a été souvent évoquée.

La question de l'organisation de la circulation pendant la fermeture de la RN176 pour l'élargissement du pont Chateaubriand dans le cas de la variante 2 suscite beaucoup d'inquiétudes : l'itinéraire de déviation envisagé par Ploüer-sur-Rance, Port Saint-Hubert et Port Saint-Jean ne pourrait pas supporter le trafic attendu (chaussée étroite, notamment dans la traversée de Ploüer avec un feu tricolore). Un flux continu de véhicules dans cette agglomération et ces hameaux entraînerait un risque accru d'accidents avec les piétons, dégraderait considérablement le cadre de vie et endommagerait les accotements.

Des solutions sont proposées, notamment par le secteur associatif : dévier le trafic plus en amont vers la RD57, créer temporairement de nouvelles bretelles d'accès à la RN176 de façon à ne pas traverser l'agglomération de Ploüer-sur-Rance, interdire la RD366 aux poids lourds, garantir la remise en état des routes de déviation après les travaux.

La dangerosité du carrefour entre la bretelle de sortie du demi-échangeur de La Ville-ès-Nonais et la RD366 est aussi soulignée à plusieurs reprises.

Le planning du projet, son coût et son phasage sont également évoqués à de multiples reprises sans consensus clair :

- Plusieurs personnes justifient le choix d'une variante par son moindre coût.
- Pourquoi la RN176 n'a pas été mise à 2x2 voies dès sa création ?
- Il faut installer des protections acoustiques au plus vite.
- Il faut étaler les travaux sur deux contrats de plan État / Région. Élargir déjà la section courante, le pont pourra être traité dans un second temps.
- Commencer ou terminer par l'échangeur de La Ville-ès-Nonais ?

Enfin, quelques personnes appuient leur avis, quel qu'il soit, sur la prise en compte de l'environnement, des milieux naturels, du paysage, la prise en compte des concepts de développement durable, l'intégration des modes doux au projet.

L'ensemble des registres est présenté en annexe 9.

4.4 Le site internet

Des pages internet dédiées ont été mises en ligne dès le 22 septembre 2014 pendant toute la durée de la concertation à l'adresse www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr (cf. annexe 6). Elles présentaient le dossier de concertation, la plaquette informative et le communiqué de presse de la DREAL.

61 visites sont comptabilisées sur le site.

L'adresse mail a permis de recueillir 14 avis, tous pendant la période de concertation.

Comme pour les autres supports les principaux thèmes abordés sont :

- l'ambiance acoustique autour de la RN176,
- les problèmes de circulation engendrés par la fermeture de la RN176 pendant les travaux dans le cas de la variante 2,

- le planning du projet, son coût et son phasage.

Quelques personnes appuient aussi leur avis, quel qu'il soit, sur la prise en compte de l'environnement, des milieux naturels, du paysage et la prise en compte des concepts de développement durable.

L'ensemble des mails est présenté en annexe 10.

4.5 Les avis des institutionnels

Le tableau ci-après présente les 49 institutions qui ont été sollicitées le 23/09/2014 dans le cadre de la concertation autour du projet de mise à 2x2 voies de la RN176. Elles sont composées d'élus locaux, de services administratifs régionaux et départementaux, de représentants professionnels, d'associations.

Les réponses étaient attendues pour le 01/12/2014 au plus tard. 24 institutions ont répondu. L'ensemble de ces réponses est présenté en annexe 11.

Ces institutions se sont majoritairement exprimées en faveur de la variante 2 sous certaines conditions :

- approfondissement des études environnementales,
- mise en place des protections phoniques,
- remise en état des itinéraires de déviation après les travaux.

Institutionnel	date de réponse
M. le Président du Conseil Régional de Bretagne (CR)	08/12/2014
Mme la Secrétaire générale pour les affaires régionales (SGAR)	08/12/2014
M. le Président du Conseil Général des Côtes d'Armor (CG22)	09/02/2015
M. le Président du Conseil Général d'Ille-et-Vilaine (CG35)	
Mme LE DISSEZ Viviane, député de la 2ème circonscription des côtes d'Armor	
M. LURTON Gilles, député de la 7ème circonscription d'Ille-et-Vilaine	29/09/2014 06/10/2014
M. CALISTRI André, conseiller général du canton de Dinan Ouest	
M. VASPART Michel, conseiller général du canton de Dinan Est, maire de Pleudihen-sur-Rance	
RICHEUX Jean Francis, conseiller général du canton de Châteauneuf-d'Ille-et-Vilaine	
M. le maire de Pleudihen sur Rance	28/11/2014
M. le maire de La Ville-ès-Nonais	23/10/2014
M. le maire de Plouër-sur-Rance	13/11/2014

M. le maire de Miniac-Morvan	24/12/2014
M. le Président de la communauté de communes de Dinan	
M. le Président de la communauté de communes de la Côte d'Émeraude	
M. le Président de la communauté d'agglomérations du Pays de Saint-Malo	
M. le Président du Pays de Dinan	17/10/2014
M. le Président du Pays de Saint-Malo	
M. le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie des Côtes d'Armor (CCI22)	19/12/2014
M. le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Ille-et-Vilaine (CCI35)	
M. le Président de la Chambre d'Agriculture des Côtes d'Armor (CA22)	15/12/2014
M. le Président de la Chambre d'Agriculture d'Ille-et-Vilaine (CA35)	16/12/2014
M le Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL)	01/12/2014
M. le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer des Côtes d'Armor (DDTM22)	
M. le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer d'Ille-et-Vilaine (DDTM35)	
M. le Directeur régional des affaires culturelles de Bretagne (DRAC)	07/11/2014
Monsieur l'architecte des bâtiments de France d'Ille-et-Vilaine (STAP 35)	27/11/2014
Monsieur l'architecte des bâtiments de France des Côtes d'Armor (STAP 22)	26/11/2014
Monsieur le Directeur régional de l'alimentation, de l'agriculture et de la Forêt de Bretagne (DRAAF)	30/09/2014
Monsieur le Directeur départemental de la cohésion sociale des Côtes d'Armor (DDCS22)	15/12/2014
Monsieur le Directeur départemental de la cohésion sociale et de la protection des populations d'Ille-et-Vilaine (DDCSPP35)	16/12/2014
Monsieur le Directeur départemental de la cohésion sociale et de la protection des populations des Côtes d'Armor (DDCSPP22)	12/12/2014
M le Directeur Interdépartemental des Routes Ouest (DIRO)	
M. le Président de Bretagne Vivante	09/10/2014
M. le Président du Groupe Mammalogique Breton	12/12/2014
M. le Président de COEUR Emeraude	

Monsieur le Directeur de la Prévention routière – Comité départemental d'Ille-et-Vilaine	
Monsieur le Président de la fédération nationale des transports routiers de Bretagne (FNTR)	
Monsieur le Président de l'union nationale des organisations des transporteurs routiers européens Bretagne (UNOTRE)	
Monsieur le Président de la fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV)	
Monsieur le Président de la Fédération transports et logistiques de France (TLF)	
Monsieur le Président de la Fédération départementale de la pêche et de la protection des milieux aquatiques des Cotes d'Armor (FDPPMA22)	15/12/2014
Monsieur le Président de la Fédération départementale de la pêche et de la protection des milieux aquatiques d'Ille-et-Vilaine (FDPPMA35)	
Monsieur le Président de la Fédération des chasseurs des Côtes d'Armor (FDC22)	12/12/2014
Monsieur le Président de la Fédération des chasseurs d'Ille-et-Vilaine (FDC35)	
Monsieur le Président de l'association nationale de défense des consommateurs usagers Antenne d'Ille-et-Vilaine (CLCV)	19/12/2014
Monsieur le Directeur de l'Automobile Club de l'Ouest – Agence de Rennes	24/11/2014
Monsieur le Directeur de la Prévention routière – Comité départemental des Côtes d'Armor	16/12/2014
Monsieur le Directeur du réseau de transport électrique (RTE)	14/11/2014

Récapitulatif des avis institutionnels sollicités

5 LE BILAN DE LA CONCERTATION

Les avis des acteurs institutionnels sont traités dans le paragraphe 5.3, l'objectif des paragraphes 5.1 et 5.2 étant de faire ressortir l'avis du public.

5.1 Le bilan quantitatif

5.1.1 La participation

Le tableau et les graphiques suivants synthétisent la participation du public.

La **Erreur ! Source du renvoi introuvable.** présente le nombre d'avis formulés par type de support et par commune, à l'exception de celle de Miniac Morvan où aucun avis n'a été émis.

	La Ville-ès-Nonais	Pleudihen-sur-Rance	Ploüer-sur-Rance	Autres	Inconnu	TOTAL
Réunion publique	11	0	5	0	10	26
Questionnaire de satisfaction	0	0	0	0	9	9
Permanence	5	1	2	1	0	9
Registre	6	11	6	-	-	23
Internet	2	4	6	2	0	14
TOTAL	24	16	19	3	19	81

Figure 5: Tableau de répartition des participations en nombre d'avis par commune et par support

81 avis, en dehors des avis officiels des acteurs institutionnels ont été exprimés au total, tout support confondu et tout au long de la concertation. Ce total comprend une dizaine d'avis redondants répétés par les mêmes personnes grâce à différents supports : en réunion publique, sur internet, dans plusieurs registres.

L'analyse du questionnaire de satisfaction, rempli par 35 personnes à la fin de la réunion publique, permet d'établir la présence à cette réunion d'une majorité de riverains et d'une part importante d'élus et de membres du comité de suivi.

La figure 6 compare la répartition des avis formulés par communes.

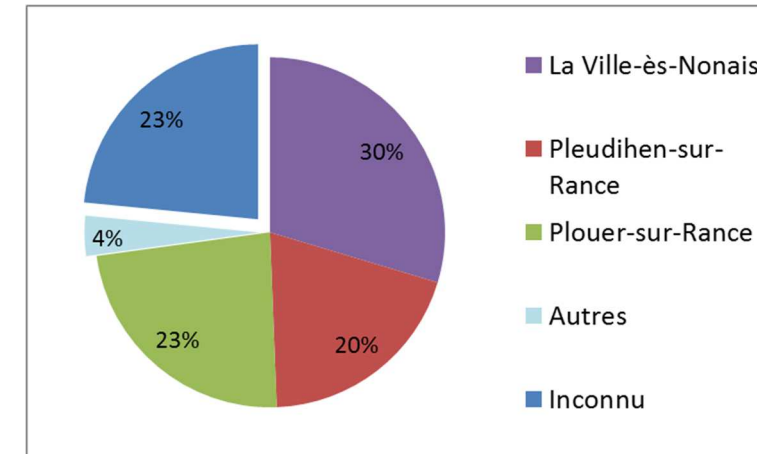


Figure 6 : Graphique de répartition des participations en nombre d'avis par commune

La commune de résidence d'environ un tiers des personnes ayant formulé un avis est inconnu ou en dehors des communes concernées par le projet. Ce sont principalement des avis formulés en réunion publique par des élus, des responsables associatifs ou quelques riverains qui n'ont pas précisé leur lieu de résidence lors de leur intervention orale.

La Ville-ès-Nonais est la commune du projet qui a connu le plus de mobilisation (30% des avis), suivie de Ploüer-sur-Rance (23%) et Pleudihen-sur-Rance (20%).

La figure 7 compare la répartition des avis formulés par type de support.

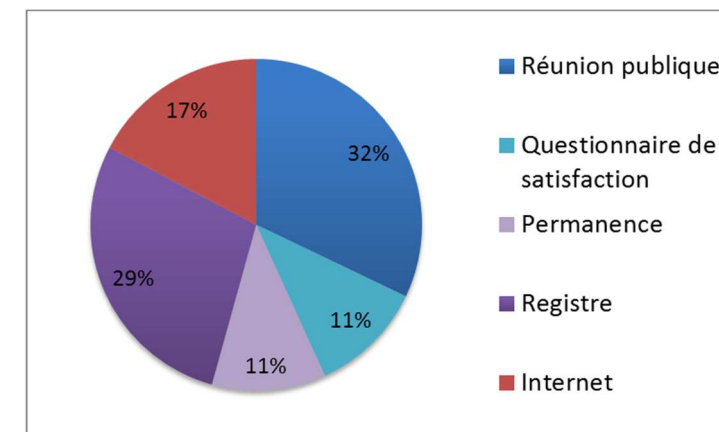


Figure 7: Graphique de répartition des participations en nombre d'avis par support

La majeure partie des avis a été formulée en réunion publique (32%) et dans les registres (29%). Ils ont été complétés par internet (17%) et le questionnaire de satisfaction (11%). La permanence est le moyen de concertation qui a remporté le moins de succès avec 11% des avis. Ainsi, dans cette concertation les avis ont été le plus souvent formalisés par écrit (57%).

Les Nonaisiens sont les riverains qui se sont le plus impliqués dans cette concertation, avec une forte participation en réunion publique, du fait de la proximité de la RN176 avec les habitations de Port Saint-Jean.

Les Plouërais se sont exprimés à parts quasi-égales en réunion, dans les registres et sur internet. Ce sont principalement les résidents de Port Saint-Hubert qui subissent le bruit de la RN176 et s'inquiètent des conditions de circulation dans leur commune si le pont Chateaubriand est fermé pour les travaux.

Enfin, les Pleudihennais présentent la plus faible participation, concentrée dans les registres. La commune est globalement moins exposée aux nuisances de la RN176. Ce sont principalement les habitants des hameaux de Pontlivard et de La Chapelle-Saint-Magloire qui se sont plaints du bruit.

Les avis en dehors des communes concernées directement par le projet ont été exprimés par internet et au cours de la permanence. Les avis anonymes ont été recueillis à la réunion publique oralement ou dans les questionnaires de satisfaction.

5.1.2 Les avis exprimés

Le tableau suivant synthétise les avis exprimés sur le projet :

- les avis sur le projet dans sa globalité,
- les avis pour ou contre certaines variantes,
- les avis relatifs à l'échangeur avec la RD366.

Commune		Pleudihenn-sur-Rance	Ploüer-sur-Rance	La Ville-ès-Nonais	Autres	Inconnu	TOTAL par avis	TOTAL d'avis par catégorie
Nombre d'avis		16	19	24	3	19	81	
Avis général	Favorable	5	11	7	0	6	29	31
	Défavorable	0	2	0	0	0	2	
Avis pour les variantes	V0	0	1	0	0	0	1	19
	V1	1	2	0	0	1	4	
	V2	3	5	2	0		10	
	V3a	0	0	0	0	1	1	
	V3b	1	0	0	0	2	3	
Avis contre les variantes	V0	0	0	0	0	0	0	9
	V1	0	0	0	0	0	0	
	V2	0	0	0	0	1	1	
	V3a	1	1	1	0	1	4	
	V3b	1	1	1	0	1	4	
Avis échangeur RD366	pour	1	4	2	2	2	11	13
	contre	0	0	0	2	0	2	

Figure 8: Tableau de répartition des avis par commune

5.1.2.1 Avis général sur le projet

Tout d'abord, sur 81 avis exprimés seuls 31, soit un peu plus d'un tiers, se prononcent pour ou contre le projet. Parmi eux, seule 1 personne se prononce contre le projet dans deux registres. Les habitants des trois communes qui se sont exprimés soutiennent donc le projet. Les Plouërais apportent un soutien plus marqué que dans les autres communes.

5.1.2.2 Avis sur les variantes

Sur 81 avis exprimés, 19 se prononcent en faveur d'une variante et 9 contre une variante. Dans un même avis, une personne peut se prononcer pour une variante et contre une ou plusieurs autres.

La variante V2, mise à 2x2 voies de l'ensemble du tronçon via l'élargissement du pont Chateaubriand, est la variante ayant remporté le plus d'adhésion, car elle est préférée par 10 personnes. 1 avis a été exprimé contre.

4 personnes, dont 2 représentants d'association de protection de l'environnement et du patrimoine, se sont exprimées en faveur de la variante V1 qui préconise une section courante à 2X2 voies et la mise en conformité du pont maintenu à 2X1 voie.

Les variantes V3a et V3b qui consistent à construire un nouveau pont au sud ou au nord du pont Chateaubriand dans le cadre de la mise à 2x2 voies de l'ensemble du tronçon, ont généré le plus d'opposition : 4 avis ont été formulés contre chaque variante. Elles n'ont par ailleurs suscité que peu d'adhésion : la variante V3b, nouveau pont au nord, a reçu 3 soutiens et la V3a, nouveau pont au sud, 1 seul. Le rapprochement de la voie et l'accroissement des nuisances sonores rebute plus les personnes qui se sont exprimées que les complications liées à la ligne électrique THT.

V0, maintien de la section à 2x1 voie n'a reçu qu'1 soutien parmi les 19 avis exprimés en faveur d'une variante.

5.1.2.3 Avis sur l'échangeur avec la RD366

Sur les 85 avis exprimés, 13 abordent la question de l'échangeur avec la RD366.

La création d'un échangeur complet avec la RD366 à La-Ville-ès-Nonais est soutenue par 11 personnes, avec un plus grand nombre d'habitants de Ploüer-sur-Rance. Un opposant s'est prononcé par deux fois, oralement et à l'écrit.

5.1.3 Les thématiques abordées

Le tableau et le graphique suivants synthétisent les thématiques qui ont été abordées tout au long de la concertation. Dans un même avis plusieurs thèmes peuvent être abordés.

Commune		Pleudihenn-sur-Rance	Ploüer-sur-Rance	La Ville-ès-Nonais	Autres	Inconnu	TOTAL
Thématiques abordées dans les	Bruit	9	13	12	2	6	42
	Circulation et sécurité	2	14	5	0	8	29
	Planning et phasage	2	7	4	0	6	19
	Échangeur RD366	1	4	2	0	1	9

Coût	0	7	0	0	2	9
Développement durable	0	4	1	0	1	6
Foncier	0	2	2	0	0	4
Milieu naturel	0	2	0	0	1	3
Tourisme et navigation	1	0	1	0	1	3
Modes doux	0	0	3	0	0	3
Paysage	0	0	1	0	1	2
Air	0	0	2	0	0	2
Autres	0	1	4	0	7	12

Figure 9: Tableau de répartition par communes des thématiques abordées dans les avis

Viennent ensuite, dans une moindre mesure, les interrogations sur le planning et le phasage (19 avis) et le coût du projet (9 avis). Les échéances du projet sont lointaines, alors que les demandes de mesures anti-bruit sont pressantes. Dans les avis, le choix exprimé de la variante s'est, à plusieurs reprises, appuyé sur leur coût.

La réalisation de l'échangeur complet avec la RD366 à La Ville-ès-Nonais a fait l'objet de 9 avis.

La protection des paysages et du milieu naturel, ainsi que les activités de loisirs que l'on peut y pratiquer sont des thématiques peu présentes dans les avis exprimés. Cependant, 9 avis prenant en compte des notions de développement durable ont été formulés.

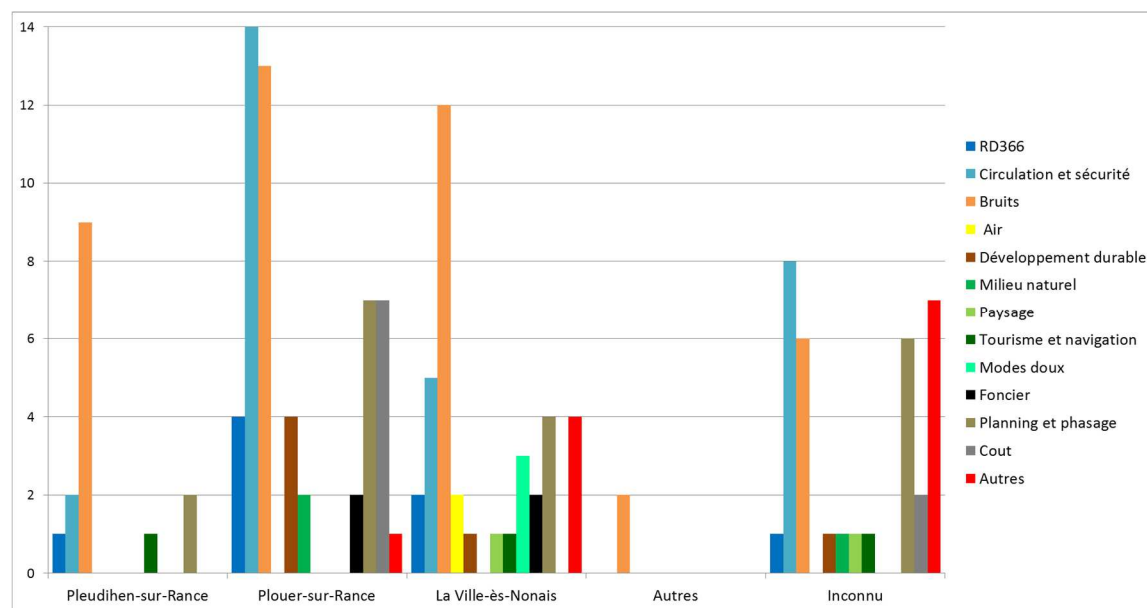


Figure 10: Graphique de répartition par communes des thématiques abordées dans les avis

La question du bruit est de loin la plus récurrente puisqu'elle apparaît dans 42 avis sur les 143 personnes ayant exprimé un avis sur un thème. Ce thème est bien relayé dans les trois communes directement concernées par le projet

Les conditions de circulation locale et régionale constituent le 2^{ème} motif d'inquiétude, formulé dans 29 avis, dont près de la moitié sont concentrés à Plouër-sur-Rance. La prévalence de l'expression de cette commune sur le thème s'explique par les inquiétudes que soulève la déviation de la RN176 pendant sa fermeture dans le cadre de la variante 2.

5.2 Le bilan qualitatif

5.2.1 Réduire les nuisances acoustiques existantes et limiter les nuisances engendrées par l'infrastructure envisagée

Le bruit généré par la RN176 était au cœur de la plupart des interventions. Les riverains se plaignent du bruit déjà important aujourd'hui et sont donc inquiets d'une situation où le nombre de voies serait doublé.

C'est pourquoi, des questions sur le protocole de mesures ont été posées, que ce soit sur le nombre et la localisation des points de mesures, sur la méthodologie employée pour réaliser les mesures. Les habitants de Plouër-sur-Rance ont, à plusieurs reprises, jugé insuffisant le nombre de points de mesures sur leur commune.

Les participants ont insisté pour que les protections actuelles soient renforcées au plus vite, sans attendre les travaux aujourd'hui soumis à concertation. L'accroissement du linéaire d'écrans anti-bruit ou de merlons a été demandé. La demande d'un revêtement de chaussée anti-bruit a également été formulée à plusieurs reprises.

Les habitants de plusieurs hameaux témoignent être touchés par le bruit : Port Saint-Jean, Port Saint-Hubert, Pontlivard, mais aussi la Chapelle-Saint-Magloire. Tous ces hameaux sont installés au sud de la RN176. Les vents dominants et le site de l'anse de Pleudihen semblent favoriser la perception des bruits routiers par ces hameaux. Tous s'accordent pour dire que c'est la réverbération du bruit sur la Rance qui propage le son loin et fort et demandent que les analyses acoustiques tiennent compte de ces facteurs.

Les habitants de Pontlivard et de la Chapelle Saint-Magloire, au pied du ruisseau de Pontlivard, se sont mobilisés à ce sujet : ils réclament une protection phonique suffisante, notamment sur toute la portion qui contourne Pontlivard.

Une pétition a été reçue par la DREAL le 17 mars 2015. Elle rassemble les signatures de 30 riverains de Pontlivard qui se mobilisent pour une diminution de la nuisance sonore occasionnée par le passage de la RN176 à proximité du hameau.

Les habitants de Port Saint-Jean insistent sur la hauteur des écrans anti-bruit. Ils veulent une hauteur suffisante pour limiter le bruit dans les étages de leurs maisons. Ils veulent aussi un écran continu qui se prolonge suffisamment loin du hameau pour bien les protéger. Certains ont demandé l'isolation phonique de leur maison.

Les habitants de Plouër-sur-Rance constatent qu'aucune protection phonique n'est prévue sur leur commune. Ils demandent la mise en place de protections phoniques au droit du hameau de Port Saint-Hubert, mais aussi pour protéger le quartier de la Gourbanière.

Certains riverains du pont, que ce soit à Port Saint-Jean ou Port Saint-Hubert, demandent aussi que les écrans acoustiques de la section courante se prolongent loin sur le pont, des deux côtés, voir que l'ensemble du pont soit couvert.

5.2.2 La circulation locale et régionale

5.2.2.1 L'amélioration de la circulation est-elle vraiment un des enjeux majeur du projet ?

Dans la présentation du projet, son utilité a été largement justifiée par l'amélioration des conditions de circulation locale et régionale, à laquelle adhèrent les partisans de l'aménagement.

D'autres ne semblent pas convaincus du bénéfice par rapport au coût du projet. C'est notamment le cas de l'association CIDRE qui de ce fait est favorable à la variante 1 qui préconise une section courante à 2X2 voies et la mise en conformité du pont maintenu à 2X1 voie. .

5.2.2.2 Beaucoup de questions autour de la déviation pendant la fermeture de la RN176 dans le cadre de la variante 2

La déviation de la circulation par la RD366 pendant plusieurs mois durant la fermeture de la RN176 pour l'élargissement du pont Chateaubriand dans le cas de la variante 2 suscite beaucoup d'inquiétudes.

Même si la variante V2, mise à 2x2 voies de l'ensemble du tronçon via l'élargissement du pont Chateaubriand, recueille le plus d'avis favorable (plus de la moitié des avis exprimés en faveur d'une variante), les problèmes de circulation ont été une motivation suffisante pour une personne pour écarter cette variante.

Les Plouërais se sont fortement exprimés sur ce sujet qui les touche particulièrement. En effet, la fermeture de la RN176 dévierait 10 000 véhicules par la RD366, traversant les hameaux de Port Saint-Jean, de Port Saint-Hubert et toute l'agglomération de Plouër-sur-Rance. Selon les habitants, ce flux incessant de véhicules entraînera de nombreux encombrements aux intersections, en particulier au droit du carrefour à feux, et sera source d'accidents. Elle traverse en effet le centre-bourg de Plouër-sur-Rance avec ses circulations piétonnes, de deux-roues et la desserte des écoles.

De plus, la route est jugée étroite, ce qui ne permet pas le croisement des poids lourds en toute sécurité.

Enfin, la commune de Plouër-sur-Rance a récemment rénové ses accotements, elle craint leur dégradation par la déviation. Plusieurs voix demandent des garanties de remise en état de cette route après la déviation.

Le pont Saint-Hubert est fréquenté par de nombreux touristes, promeneurs et randonneurs.

Des propositions ont été avancées par les riverains pour limiter les nuisances d'une telle déviation.

- Plusieurs personnes demandent l'interdiction aux poids lourds, sauf desserte locale, de la portion concernée de la RD366. Sans limiter radicalement le trafic dans les parties urbanisées, cette disposition apporterait plus de fluidité et plus de sécurité pour les piétons.
- Un traitement global des franchissements de la Rance est aussi réclamé par l'association Rance environnement afin de répartir le flux de la RN176 sur plusieurs itinéraires. Dans le dossier de concertation le maître d'ouvrage évoque déjà une déviation par le barrage sur la Rance.
- L'association le Carrouge propose de délester une partie du flux, plus au sud, par la RD57 et le barrage du Châtelier entre La Vicomté et Saint-Samson-sur-Rance, ce qui nécessite de compléter le demi-échangeur RD137/RD676 (création de 2 bretelles d'entrée et de sortie). L'association indique que cette route a été aménagée pour les poids lourds et est actuellement recommandée aux transporteurs pour contourner Dinan.
- Cette association propose parallèlement l'aménagement de 2 bretelles provisoires d'entrée et de sortie au droit de l'ouvrage de franchissement de la RN176 par la route de Boisanne pour éviter la traversée du quartier de la Gourbanière et du centre de Plouër-sur-Rance
- Enfin, l'association Plouër initiative demande la construction d'un rond-point au droit du carrefour à feux des Landes pour améliorer la fluidité de l'intersection.

5.2.2.3 Compléter l'échangeur avec la RD366 à La Ville-ès-Nonais serait bienvenu

Onze voies ont été exprimées en faveur de l'échangeur de la RD366 et deux contre. Les habitants de Plouër-sur-Rance sont favorables à cette option qui limiterait le trafic sur la RD366 dans leur agglomération pour rallier l'échangeur des Landes. Pour un habitant de La Ville-ès-Nonais, cela représentera un gain important de temps et de distance pour les liaisons La Ville-ès-Nonais / Dinan. Il est également rappelé la dangerosité de la sortie de la RN176 au droit de ce demi-échangeur.

Plusieurs pensent que cette opération est à réaliser avant les travaux sur le pont.

Seule l'association Plouër Initiatives s'est prononcée sur les variantes de réalisation de l'entrée nord. Elle souhaite que la plateforme existante soit utilisée.

5.2.3 Le planning et le phasage du projet encore en discussion

Tout d'abord, certains participants ne comprennent pas pourquoi le tronçon n'a pas été mis à 2x2 voies dès la construction du pont Chateaubriand. Ce mécontentement est d'autant plus prononcé que la mise à 2x2 voies ne se concrétisera que de nombreuses années après cette concertation. Ces participants ont l'impression que le projet engendre des pertes de temps et d'argent.

Ainsi, pour faire avancer le projet, plusieurs préconisent de commencer par la mise à 2x2 voies de la section courante. L'inscription de cette phase au contrat de plan état région 2014 – 2020 accélérerait les travaux et faciliterait le financement global du projet.

D'autres voient également l'échangeur avec la RD366 comme une priorité afin de réduire le trafic sur la RD366.

Dans tous les cas, la mise à 2x2 voies du pont, par son coût et ses difficultés techniques, apparaît comme devant être réalisée dans un second temps pour les personnes qui se sont exprimées. Certains, dont l'association CIDRE, pensent que les bénéfices en temps de parcours et sécurité ne sont pas suffisants par rapport au coût du projet.

5.2.4 Les justifications du choix des variantes

Les 19 participants ayant formalisé le choix d'une variante se sont principalement appuyés sur :

- les coûts,
- les impacts sur l'environnement, notamment le milieu humain, et la prise en compte du développement durable,
- la circulation pendant et après les travaux.

La variante qui a remporté le plus d'adhésion est la variante v2 (10 voix sur 19 exprimées en faveur d'une variante), consistant à mettre à 2x2 voies l'ensemble du tronçon via l'élargissement du pont Chateaubriand. Les partisans de cette variante ont rappelé la nécessité de prendre toutes les mesures de protection phonique nécessaires. Malgré l'impact acoustique et l'impact de la déviation pendant les travaux, cette variante leur semble apporter une réelle amélioration des conditions de circulation tout en limitant les impacts sur le milieu naturel et pour un coût moindre.

L'association Rance environnement choisit la variante V1, section courante à 2X2 voies et mise en conformité du pont maintenu à 2X1 voie. Les impacts sur le milieu naturel de la création d'un nouveau pont (variantes V3a et V3b) sont jugés trop importants, comme les difficultés liées à la déviation de la circulation pendant la fermeture de la RN176 (variante 2).

Un riverain préfère aussi la variante V1 afin de « limiter le bétonnage à outrance », éviter les problèmes liés à la déviation et ne pas dégrader le cadre de vie des riverains.

L'association CIDRE plébiscite aussi cette variante ou la V0 (simple mise aux normes de l'existant) car l'élargissement du pont est trop coûteux au regard des difficultés de circulation sur la RN176 et en contradiction avec les préoccupations de développement durable.

Le cercle nautique des Gabariers repousse les variantes consistant à créer un nouveau pont (variantes V3a et V3b) et favorise les variantes modifiant le pont actuel (v1 et v2) car elles compliquent la navigation des voiliers qui est déjà difficile. En effet, selon cette organisation, compte tenu des tirants d'air des voiliers, les dimensions de l'arche du pont Chateaubriand obligent à multiplier les manœuvres et à concentrer les bateaux dans une zone étroite de croisement.

Deux riverains préfèrent la construction d'un pont au nord pour limiter les nuisances acoustiques. Un autre préfère la création d'un nouveau pont au nord ou au sud (V3a ou V3b) qui présente, à son sens, peu d'impact visuel car cette solution permet d'améliorer la circulation sans rencontrer de problème de déviation pendant les travaux.

5.2.5 Les autres thèmes abordés

5.2.5.1 Le cadre de vie

Les remarques relatives au cadre de vie se sont concentrées sur l'ambiance acoustique. Une personne à tout de même soulevé la question de la qualité de l'air. Elle souhaite des écrans acoustiques plus hauts de façon à limiter aussi les retombées de particules fines sur les parcelles riveraines de la RN176.

5.2.5.2 Le milieu naturel, le paysage et le développement durable

Quelques personnes ont justifié le choix d'une variante, quelle qu'elle soit, en fonction des impacts sur l'environnement et le paysage, mais ces thèmes n'apparaissent pas comme une préoccupation majeure des participants.

Quelques personnes, dont les amis du PNR Rance et l'association CIDRE, ont critiqué le projet du point de vue du développement durable. Les amis du PNR Rance demandent si la mise à 2x2 voies de la RN176 est compatible avec des scénarios de diminution des gaz à effet de serre et s'il n'existe pas d'autres alternatives en termes de déplacement.

5.2.5.3 Les modes doux

Quelques participants ont demandé que les modes doux et les chemins de randonnées soient pris en compte dans le projet. Une personne regrette que le pont Chateaubriand ait coupé le chemin qui longe les rives de l'estuaire. D'autres demandent que lors de la mise à 2x2 voies du franchissement de la Rance, une passerelle soit prévue du côté nord de préférence, car il permet une vue dégagée ; la vue sur le sud étant possible depuis le pont Saint-Hubert. Un croquis de passerelle a été envoyé.

Cependant, en réunion publique, le maître d'ouvrage a rappelé que compte tenu des difficultés de leur prise en compte et du coût correspondant aucun mode doux n'est prévu dans le projet.

5.2.5.4 Le foncier

La question foncière n'a été abordée que pour poser la question des compensations financières possibles pour les propriétés les plus proches de la RN176, qui risquent de perdre de la valeur suite à la mise à 2x2 voies.

5.2.5.5 Détails du projet

À une question posée en réunion publique sur la création d'une aire de service dans le cadre du projet, le maître d'ouvrage a répondu que cela ne faisait pas partie du programme de l'opération.

Une personne s'est inquiétée de la faisabilité du déplacement de la ligne électrique THT.

Les propriétaires de la parcelle sur laquelle est prévu le bassin de recueil des eaux à Plouër-sur-Rance s'interrogent sur les modalités de réalisation des travaux. Ils souhaitent que leur parcelle, largement végétalisée, soit le moins impactée possible. Ils rappellent que lors de la construction du pont Chateaubriand, un bloc rocheux avait endommagé leur toiture. Enfin, ils souhaitent que leur mur de clôture soit reconstitué à l'identique.

5.3 Les avis des acteurs institutionnels

5.3.1 Le bilan quantitatif

5.3.1.1 La participation

Au total ce sont 24 réponses qui ont été émises sur 49 demandes réalisées par la DREAL Bretagne.

Sur ces 24 réponses, 3 institutions ont indiqué ne pas avoir eu le temps ou ne pas souhaiter donner leur avis.

5.3.1.2 Avis général sur le projet

Les 21 avis exprimés s'attachent principalement à indiquer la variante de moindre impacte et à souligner les thématiques à approfondir. La chambre d'agriculture des Côtes d'Armor, l'association nationale de défense des consommateurs usagers (CLCV) et la mairie de Miniac-Morvan ne formulent pas de remarque particulière.

5.3.1.3 Avis sur les variantes

Le tableau suivant synthétise les avis exprimés pour ou contre une des variantes du projet et la finalisation du demi-échangeur avec la RD366.

Avis		Institutions
Avis pour les variantes	V0	0
	V1	1
	V2	10
	V3	0
Avis contre les variantes	V0	0
	V1	1
	V2	1
	V3	4

Avis		Institutions
Avis échangeur RD366	pour	3
	contre	0

Figure 11 : Avis des acteurs institutionnels pour ou contre les variantes du projet et le demi-échangeur de la RD366

La variante V2, mise à 2x2 voies de l'ensemble du tronçon via l'élargissement du pont Chateaubriand, a remporté le plus d'adhésion (10 avis favorables dont 3 sous conditions), car elle répond le mieux aux objectifs du projet en présentant moins d'impact sur l'environnement que la création d'un nouveau pont.

L'association Bretagne Vivante, s'est exprimée en faveur de la variante V1, section courante à 2X2 voies et mise en conformité du pont maintenu à 2X1 voie, pour son plus faible impact sur l'environnement. Elle se prononce aussi contre les autres variantes (V2, V3a et V3b)

La chambre d'agriculture d'Ille-de-Vilaine s'est aussi prononcée contre la V1.

La variante V3 qui consiste à construire un nouveau pont au sud ou au nord du pont Chateaubriand dans le cadre de la mise à 2x2 voies de l'ensemble du tronçon, a généré le plus d'oppositions : 4 avis ont été formulés explicitement contre cette variante.

5.3.1.4 Avis sur l'échangeur avec la RD366

Sur les 18 avis exprimés, 4 abordent la question de l'échangeur avec la RD366. Le Conseil régional, les communes de La Ville-ès-Nonais et de Plouer-sur-Rance se prononcent clairement pour. Aucun avis ne s'y oppose.

La chambre d'agriculture d'Ille-et-Vilaine précise que la finalisation de cet échangeur aura un impact très limité sur les terres agricoles.

5.3.2 Le bilan qualitatif

Les institutions ayant formalisé un avis se sont principalement concentrées sur :

- les impacts sur l'environnement et paysagers ;
- les coûts ;
- la circulation et la sécurité.

5.3.2.1 Les justifications du choix des variantes

La variante 2 qui a remporté le plus d'adhésion semble apporter aux acteurs institutionnels une réelle amélioration des conditions de circulation tout en limitant les impacts sur le milieu naturel, le paysage et ce pour un coût moindre que les variantes avec un nouveau pont. Les partisans de cette variante ont rappelé la nécessité de prendre toutes les mesures de protection phonique, de sécurité et d'organisation en phase travaux.

L'association Bretagne vivante choisit la variante V1, section courante à 2X2 voies et mise en conformité du pont maintenu à 2X1 voie, pour son moindre impact sur l'environnement.

L'association estime que dans tous les cas la mise à 2X2 voies de cette portion de la RN176 est préjudiciable à la circulation de la biodiversité qui serait enfermée entre plusieurs axes routiers à l'est de la Rance.

Le service Patrimoine naturel de la DREAL Bretagne conclut également sur le fait que la variante 1 est la moins impactante pour la biodiversité et le paysage, et les variantes 3, création d'un nouveau pont, les plus impactantes. Elle demande des compléments pour juger de l'opportunité du projet et justifier le choix éventuel d'une variante.

L'association Bretagne vivante met en avant qu'il pourrait être favorisé le développement des transports en commun ce qui permettrait de trouver une alternative au trafic relativement important sur cette route nationale.

Les impacts sur le milieu naturel et paysagers des variantes 3, création d'un nouveau pont, sont jugés trop importants. Aucune des institutions n'émet un avis favorable pour le choix de cette variante.

5.3.2.2 La nature des réserves émises dans les avis favorables pour la variante 2

5.3.2.2.1 Mise en place de protections phoniques

Les communes de La Ville-ès-Nonais, Pleudihen-sur-rance et Ploüer-sur-Rance, ainsi que l'association Bretagne vivante et le député d'Ille-et-Vilaine demandent à ce que soient prises en compte les nuisances sonores notamment aux abords des hameaux de Port Saint-Jean et Port Saint-Hubert, à hauteur du hameau de Pontlivard et de l'agglomération de Ploüer-sur-Rance, et que soient prévus les aménagements appropriés (murs anti-bruit, revêtement spécial contre le bruit, merlon de terre).

5.3.2.2.2 La circulation locale et régionale

Le député d'Ille-et-Vilaine demande la modification du fléchage de Dinard sur la RD137 afin de favoriser la circulation touristique par la route du barrage de la Rance plutôt que sur la RN176. Il demande aussi l'aménagement au plus vite de la sortie dangereuse de la RN176 à La Ville-ès-Nonais et la finalisation du réaménagement de l'échangeur de la Chênaie.

La commune de La-Ville-ès-Nonais demande une desserte sécurisée pour les deux maisons isolées à proximité du demi-échangeur avec la RD366 et une déviation très amont lors de la fermeture du pont Chateaubriand, afin de protéger le pont Saint Hubert et les riverains de la RD366.

L'automobile Club de L'ouest propose que les poids lourds soient déviés vers le barrage de la Rance avec une augmentation des fréquences de passage sur l'écluse.

5.3.2.2.3 La remise en état des itinéraires de déviation après les travaux

La commune de Plouër-sur-Rance souhaite que soit prévue dans le projet la remise en état des itinéraires de déviation suite aux travaux, notamment de la RD366.

La Ville-ès-Nonais précise qu'un constat d'huissier sur l'état des lieux sera exigé avant les travaux.

5.3.2.2.4 Le phasage des travaux

Le député d'Ille-et-Vilaine serait d'avis de pouvoir scinder les travaux en deux tranches et d'assurer ainsi l'inscription d'un financement dès le contrat de plan État-Région 2015-2020 permettant la fin des travaux de l'échangeur de la chênaie, la mise à 2x2 voies de la RN176 entre l'échangeur de la Chênaie et l'estuaire de la Rance ainsi que la réalisation des études nécessaires à l'élargissement symétrique du pont sur la Rance.

La Ville-ès-Nonais souhaite également l'inscription du projet sur deux contrats de plan.

Le Conseil général des Côtes d'Armor souhaite qu'une plus grande lisibilité soit apportée sur le financement de cette opération, et donc ses possibilités de réalisation effective.

5.3.2.2.5 Les impacts sur la faune et la flore

Le service Patrimoine naturel de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) demande :

- une analyse plus fine des impacts sur les espèces protégées et les habitats d'intérêt communautaire afin de réduire les incidences et de déterminer si une demande de dérogation est nécessaire ;
- une meilleure justification de l'intérêt public majeur pour obtenir l'autorisation de destruction de l'habitat prioritaire d'intérêt communautaire impacté,
- une analyse plus poussée des impacts sur les trames vertes et bleues ;

L'association Bretagne vivante regrette qu'aucun aménagement pour faciliter les déplacements de la faune ne soient prévus.

5.3.2.2.6 L'intégration paysagère

Les architectes des bâtiments de France et le service Patrimoine naturel de la DREAL conviennent que la variante 2 est celle qui respectera le mieux la composition paysagère du site existant.

5.3.2.2.7 Préservation milieu aquatique

La fédération de pêche des Côtes d'Armor estime que le positionnement d'un bassin de rétention sur une zone humide n'est pas satisfaisant au regard de la préservation des milieux aquatiques. La commune de la Ville-ès-Nonais demande une étude approfondie du rejet vers le hameau de Pontlivard compte tenu du risque d'inondation.

5.3.2.2.8 Les avis sur les procédures administratives

Le service régional de l'archéologie précise que le projet ne sera pas soumis à la réalisation d'un diagnostic archéologique.

Les mesures de compensation de la destruction des boisements de l'habitat prioritaire « forêt de pentes, éboulis ou ravins du Tilio-Acerion » d'intérêt communautaire devront être étudiées avec le service chargé des forêts de la DDTM 22.

RTE déclare le dossier de concertation conforme aux éléments de l'étude de faisabilité qu'ils ont réalisée.

5.4 Les enseignements de la concertation pour le porteur de projet

5.4.1 Le choix de la variante

D'une manière générale, les avis rendus sont très largement favorables à l'élargissement intégral à 2x2 voies de la RN176, y compris donc le pont Chateaubriand.

La variante 2, consistant en l'élargissement du pont existant, est globalement plébiscitée, pour ses impacts humains, environnementaux et paysagers et son coût moindres que les variantes passant par la réalisation d'un nouveau pont, et ce malgré les enjeux liés à la phase chantier et aux coupures de circulation.

La question du demi-échangeur de la RD366 à compléter est restée globalement au second plan des débats, mais avec des attentes exprimées quant à sa réalisation.

5.4.2 Des mesures pour préserver l'ambiance acoustique des riverains

L'impact du projet sur l'ambiance sonore est la première préoccupation exprimée par les habitants du territoire concerné. Les attentes quant aux justifications techniques et aux solutions apportées (merlons, écrans, revêtement routier) sont fortes et exigeantes. Des demandes précises (écrans sur la longueur du pont, au niveau de Plouër-sur-Rance) sont également exprimées.

5.4.3 Un projet exemplaire en matière d'environnement

Plusieurs acteurs (administrations, associations) mettent en avant la nécessité d'une analyse fine des impacts faune/flore et paysage pour prendre toutes les mesures d'évitement et de réduction des impacts sur l'environnement (les thématiques à enjeux relevées sont : la faune aquatique et les frayères, l'habitat prioritaire et son défrichement, les espèces protégées, les trames vertes et bleues, les sites classés et inscrits, la loi littoral).

Cet enjeu a été très clairement mis en avant dans son dossier par le maître d'ouvrage, qui en a fait le cœur de sa recherche de solutions d'aménagement : le dossier rappelait ainsi l'ensemble des options d'aménagements étudiées mais non retenues, écartées en raison d'impacts supérieurs sur les enjeux environnementaux et paysagers forts du secteur concerné.

La solution retenue semble celle qui limite et circonscrit au mieux les impacts du projet, tout en permettant une insertion paysagère plus aisée.

L'étude fine des mesures compensatoires avec les administrations sera évidemment incontournable.

5.4.4 Limiter les impacts du chantier sur la circulation

La gestion des déviations, et des nuisances associées, pendant la phase chantier de la variante 2 d'aménagement du pont, est également au cœur des préoccupations des riverains et des élus.

L'étude des variantes soumises à la concertation n'apporte pas encore toutes les réponses, même si le maître d'ouvrage a aussi recherché à approfondir et optimiser l'organisation prévisionnelle du chantier sur le pont pour largement limiter les périodes de coupure complète donc de déviation.

Des propositions intéressantes ont été faites pendant la concertation, dont il est pertinent d'approfondir la faisabilité et l'efficacité.

Le maître d'ouvrage aura donc à vérifier, par des études techniques et de trafic, la faisabilité de toutes les possibilités de déviation. Il s'agit de pouvoir aborder l'enquête publique en proposant des principes précis de

déviation, les aménagements nécessaires avant et après travaux (remise en état après le chantier), en en intégrant le coût dans le coût du projet.

5.4.5 Phasage et financement du projet

Les collectivités et élus, en particulier, s'interrogent ou font des propositions de phasage pour la réalisation des travaux, en particulier pour étaler dans le temps et rendre donc soutenables les besoins financiers nécessaires. Indirectement, ils posent donc la question du financement de ce projet et donc de sa faisabilité.

Au Contrat de Plan État-Région (CPER) 2015-2020, il est inscrit 1,25 M€ pour la réalisation des études de projet (après enquête publique) et acquisitions foncières de cet aménagement, avec une participation de l'État envisagée à hauteur de 80 % au stade des études. La possibilité d'inscrire des travaux n'a donc pas été retenue. À ce jour, tant au travers de la concertation publique qu'au cours des négociations sur le nouveau Contrat de Plan, aucune collectivité n'a pris position quant à sa participation financière à un tel aménagement.

5.5 Conclusions du maître d'ouvrage

Au regard des enseignements de la concertation publique menée sur le projet de mise à 2x2 voies de la RN176 au niveau du franchissement de la Rance, l'État décide :

- de poursuivre l'étude du projet sur la base de la variante 2 : mise à 2x2 voies de l'ensemble de la section, y compris le pont Chateaubriand sur la Rance, par élargissement symétrique de l'ouvrage existant. La question de compléter ou non le demi-échangeur de la RD366 pourra être tranchée dans la suite des études.
- d'apporter la plus grande transparence aux études de définition des nuisances acoustiques et des solutions pour y remédier, tant sur leur méthodologie que sur leurs résultats. Des études complémentaires, avec de nouvelles mesures ou sur un périmètre un peu plus élargi, seront envisagées le cas échéant. L'État rappelle néanmoins qu'il n'ira pas au-delà de ses obligations réglementaires et ne réalisera pas de protections pour des habitations dont les niveaux de bruit prévisionnels à terme seraient inférieurs aux seuils réglementaires.
- de poursuivre, en particulier avec les administrations concernées, la qualification des impacts environnementaux, la limitation de ceux-ci, notamment en phase chantier, et la recherche de mesures compensatoires adéquates.
- d'étudier en concertation avec les habitants et leurs représentants toutes les solutions de déviation possibles, et notamment celles proposées lors de la concertation publique, pour identifier une solution ou une combinaison de solutions pertinentes, permettant de limiter les nuisances pour les riverains et d'assurer la sécurité des usagers. Il est confirmé qu'il appartient bien au projet de prendre en charge l'ensemble des aménagements nécessaires à ce titre.
- de rechercher, avant la mise à enquête publique, à donner de la lisibilité sur les conditions de financement d'un tel projet, en discutant avec l'ensemble des collectivités concernées, pour replacer le projet dans l'aménagement du territoire traversé et de son réseau d'infrastructures de transport.
- de définir, au sein du comité de suivi des études du projet, et de manière liée à la question du financement, les priorités d'aménagement et le phasage éventuel du projet, afin d'apprécier les conditions de mise à enquête publique (tout ou partie du programme qui prévoit la mise à 2x2 voies complète). En tout état de cause, si l'échangeur avec la RD366 devait être complété, ce ne pourra être qu'à l'occasion de l'élargissement du pont, au risque sinon d'aggraver les conditions de circulation.

6 APRES LA CONCERTATION

6.1 La finalisation des études

La solution retenue à l'issue de la concertation sera étudiée en détail. Lors de cette étape, les caractéristiques de l'infrastructure seront affinées (géométrie de la route, des rétablissements, de l'échangeur, exigences de sécurité et notamment de visibilité), ainsi que celles des dispositifs d'assainissement, des équipements annexes, des mesures environnementales (aménagements paysagers, protections phoniques, mesures compensatoires). Le coût sera également précisé.

Parallèlement, l'étude d'impact exposera l'ensemble des mesures envisagées pour éviter, réduire ou - en dernier recours - compenser les impacts environnementaux, paysagers ou sur le milieu humain. Cette étude prend en compte à la fois les impacts liés au chantier (phase transitoire) et ceux liés à l'aménagement (phase définitive). Ce dossier d'évaluation des impacts est soumis à l'appréciation de l'Autorité environnementale avant d'être présenté au public, dans le cadre de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

6.2 Le parcours administratif

6.2.1 La déclaration d'utilité publique

Une fois le projet d'aménagement conçu en détail, une procédure d'enquête publique est menée par un commissaire enquêteur. Le dossier est exposé au public qui peut alors s'exprimer sur son utilité.

La déclaration d'utilité publique (DUP) est une procédure administrative qui permet de réaliser une opération d'aménagement sur des terrains privés en les expropriant, précisément pour cause d'utilité publique. Elle marque le départ de la phase opérationnelle du projet.

La DUP délimitera le périmètre des terrains que le maître d'ouvrage est susceptible d'acquérir. Ces terrains feront ensuite l'objet d'une enquête parcellaire, qui permettra de déterminer avec précision les parcelles à acquérir et leurs propriétaires.

Par la suite, le maître d'ouvrage entamera les discussions avec ces propriétaires pour rechercher un accord à l'amiable sur le prix et les conditions d'acquisition de leurs biens. Il sera appuyé par les services de France Domaine, qui proposeront des prix en fonction des transactions observées dans le secteur concerné et de l'état du marché immobilier.

Le maître d'ouvrage disposera également, le cas échéant, de la possibilité d'engager une procédure d'expropriation, sous le contrôle du juge de l'expropriation : cette procédure est jalonnée de différentes étapes qui visent à garantir la juste prise en compte des intérêts collectifs et individuels.

6.2.2 Le dossier loi sur l'eau

Le code de l'environnement (articles L. 214-1 et suivants) prévoit que les installations, ouvrages, travaux et activités ayant une influence notable sur l'eau ou le fonctionnement des écosystèmes aquatiques, doivent faire l'objet d'une procédure de déclaration ou d'autorisation préalable à leur mise en œuvre.

Le dossier, qui peut faire l'objet d'une enquête publique, présentera dans le détail les mesures prises pour la préservation de la ressource en eau (modalités de recueil et de traitement des eaux de chaussée, risque de pollution pendant les travaux) et des milieux aquatiques (prise en compte des zones humides en particulier). Il s'appuiera largement sur l'étude d'impact.

6.2.3 La demande d'autorisation spéciale pour les travaux en sites classés

Le projet traverse le site inscrit de l'Estuaire de la Rance Littoral et empiète ponctuellement sur le site classé de l'Estuaire de la Rance.

L'article L. 341-10 du code de l'environnement dispose que : « Les monuments naturels ou les sites classés ne peuvent ni être détruits ni être modifiés dans leur état ou leur aspect sauf autorisation spéciale. » Selon le type de travaux, cette autorisation est délivrée par le préfet ou le ministre chargé des sites.

Le dossier de demande d'autorisation pour des travaux en site classé doit contenir toutes les pièces utiles à la compréhension du projet et à l'évaluation de son incidence sur le site, notamment des photomontages. Il s'appuie largement sur l'étude d'impact.

Ce dossier vaut également déclaration préalable de travaux en site inscrit conformément à l'article R341-9 du code de l'Environnement.

La commission départementale de la nature, des paysages et des sites (CDNPS) peut donner un avis sur la base de ce dossier.

6.2.4 L'autorisation de travaux dans l'habitat prioritaire

Le projet traverse l'habitat d'intérêt communautaire prioritaire « forêt de pente, éboulis ou ravins du Yilio-Acerion ». Il fait partie du réseau Natura 2000. Ainsi, la procédure autorisant les travaux dans un habitat prioritaire est régie par l'article L. 414-4 du code de l'environnement.

Ce site bénéficiant de la protection Natura 2000, il fera l'objet d'un dossier d'incidence complet.

L'autorisation des travaux ne peut être donnée « que pour des motifs liés à la santé ou à la sécurité publique ou tirés des avantages importants procurés à l'environnement ou, après avis de la Commission européenne, pour d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur ».

Il est donc nécessaire de justifier en détail de :

- l'absence de solution alternative,
- la raison impérative d'intérêt public majeur,
- de propositions de mesures compensatoires dans la même région bioclimatique, visant les mêmes habitats ou espèces impactées et assurant des fonctions écologiques comparables.

C'est une procédure rare qui n'est intervenue qu'une fois dans notre pays pour la construction de la ligne à grande vitesse de l'est de la France. L'instruction avait duré environ un an et demi.

6.2.5 La demande de dérogation au titre des espèces protégées auprès du comité national de la protection de la nature

Le dossier de demande de dérogation relatif aux espèces protégées (articles L. 411-1 et L. 411-2 du code de l'environnement) a pour but de justifier que le projet retenu est d'intérêt public et est celui qui présente le moins de conséquences environnementales sur les espèces protégées.

Le dossier estime les enjeux écologiques concernant les espèces animales et végétales protégées impactées par le projet, et les impacts de ce dernier sur les populations et habitats concernés. Enfin, il présente les mesures d'évitement, de réduction et en dernier lieu de compensation qui vont être mises en œuvre pour remédier à ces impacts.

La dérogation est délivrée par le préfet, après avis du Conseil national de la protection de la nature (CNPN).

Annexe 1 Modalités de concertation et avis des communes



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement
de Bretagne

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE
Tél : 02 99 33 45 61
pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr
IST-DMOI-PAP-D14 2

Rennes, le 16 JUIN 2014

LE PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE,
PRÉFET D'ILLE-ET-VILAINE

À

MONSIEUR LE MAIRE DE PLOUER SUR RANCE
Le Bourg
BP 6
22490 Plouër-sur-Rance

S/C de M. le Préfet Des Côtes d'Armor

Objet : Modalités de la concertation publique sur le projet de mise à 2 x 2 voies de la RN176 entre l'échangeur de La Chênaie et l'estuaire de la Rance

P.J. : 2 (proposition de modalités de concertation et modèle de délibération)

Comme annoncé lors du comité de suivi des études de mise à 2 x 2 voies de la RN176 entre l'échangeur de La Chênaie et l'estuaire de la Rance qui s'est tenu le 18 février 2014, je vous prie de trouver ci-joint un document exposant les modalités de concertation publique sur le projet, telles que proposées par l'État en application de l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme.

Même si la réglementation ne le prévoit pas expressément, je vous remercie de m'adresser **avant le 12 septembre 2014** l'avis de la commune sur les modalités envisagées et de me faire part le cas échéant de vos propositions complémentaires.

Vous trouverez également ci-joint une proposition de modèle de délibération.

Le Préfet de Région
Préfet d'Ille-et-Vilaine

Patrick STRZODA

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

OBJECTIFS ET MODALITES DE LA CONCERTATION SUR LES VARIANTES D'AMENAGEMENT

I. OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

La concertation porte sur le projet d'aménagement de la RN176 entre l'échangeur de La Chênaie et l'estuaire de la Rance.

Le maître d'ouvrage est l'État, Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie.

Le projet s'inscrit dans le cadre plus global de l'aménagement à 2 x 2 voies de l'itinéraire Lamballe-Dinan-Pontorson.

Le projet concerne le territoire des communes de :

- Plouër-sur-Rance,
- Pleudihen-sur-Rance
- La Ville-es-Nonais

Le suivi des études du projet est assuré dans le cadre d'un comité de suivi dont la première réunion s'est tenue le 26 octobre 2012, présidée par Monsieur le Préfet de la Région Bretagne, préfet d'Ille-et-Vilaine.

Il est nécessaire d'engager une concertation publique selon les dispositions de l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme, cette concertation devant être menée avant que n'intervienne le choix de la variante d'aménagement retenue.

Le projet d'aménagement de la RN176 dans ce secteur répond en effet aux critères de l'article R. 300-1 du Code de l'Urbanisme qui prévoit qu'un « investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 € et conduisant à la création de nouveaux ouvrages » soit soumis aux obligations de l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme, qui implique la conduite d'une concertation sur le projet.

La concertation portera sur les différentes variantes d'aménagement :

- Mise à 2x2 voies de la section courante et maintien du pont existant à 2x1 voie
- Mise à 2x2 voies de l'ensemble de la section avec élargissement symétrique du pont existant
- Mise à 2x2 voies de l'ensemble de la section avec doublement du pont au sud par un pont identique à l'ouvrage existant
- Mise à 2x2 voies de l'ensemble de la section avec doublement du pont au nord par un pont identique à l'ouvrage existant

Elle s'appuiera notamment sur un dossier de concertation, où figureront, de manière prévisionnelle :

- un rappel des études et décisions antérieures
- un rappel des procédures dans lesquelles se positionne la concertation
- le contexte environnemental et socio-économique du territoire traversé
- la présentation des différents aménagements envisagés
- une analyse comparative multicritères des aménagements étudiés

La concertation vise à recueillir les avis :

- **sur les enjeux du projet**
- **sur la qualité et l'exhaustivité des diagnostics produits**
- **sur les variantes étudiées**
- **sur l'analyse comparative des aménagements étudiés**

À l'issue de la concertation, il s'agira pour l'État de retenir une solution pour poursuivre les études avec plus de précision, dans une perspective de préparation d'un dossier pour la mise à enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Un avis formel, sur la base du dossier de concertation, sera notamment recueilli auprès des membres du comité de suivi :

- communes et intercommunalités concernées par le périmètre d'étude,
- Conseil Régional de Bretagne,
- Conseil Général des Côtes d'Armor,
- Conseil Général d'Ille et Vilaine,
- services déconcentrés de l'État,
- chambres consulaires,
- associations.

Plus largement, cette concertation sera étendue aux citoyens dans les conditions définies ci-après.

II. MODALITES DE LA CONCERTATION

La concertation se déroulera sur une période de 4 semaines, à compter du 22 septembre 2014.

La concertation fera l'objet de la diffusion d'un dossier de concertation et d'une plaquette d'information.

Dès le démarrage de la concertation, le dossier de concertation sera adressé aux organismes dont l'avis sera formellement sollicité.

Le dossier de concertation sera mis en ligne sur le site Internet de la DREAL Bretagne.

Il sera possible d'adresser un courriel à une adresse dédiée pour donner son avis ou poser une question.

Des pages spécifiques dédiées au projet seront ouvertes sur le site Internet de la DREAL Bretagne.

La concertation comprendra la tenue d'une réunion publique à Pleudihen-sur-Rance, à laquelle sera conviée l'ensemble de la population des communes intéressées. Elle sera organisée en début de soirée et permettra la présentation du projet et les échanges avec les habitants.

La commune de Pleudihen-sur-Rance est sollicitée pour mettre à disposition une salle adaptée et fournir un appui à la préparation de celle-ci le jour de la réunion publique.

Cette réunion sera annoncée :

- par voie de presse, à l'initiative du maître d'ouvrage,
- par des affiches qui seront mises à disposition des communes par le maître d'ouvrage, pour affichage dans des lieux publics,
- sur le site Internet de la DREAL Bretagne,
- par une diffusion large d'informations dans les boîtes aux lettres des riverains concernés par le projet.

Cette réunion publique vise à accueillir le public intéressé des communes voisines.

Durant toute la durée de la concertation, il sera mis à disposition dans les 3 mairies concernées, à leurs heures d'ouverture :

- un exemplaire du dossier de concertation en libre consultation
- un registre permettant le recueil de l'expression des habitants.

Les services de la DREAL Bretagne assureront également une demi-journée de permanence dans des locaux mis à disposition par la commune de Pleudihen-sur-Rance, après la tenue de la réunion publique, pour répondre aux questions et recueillir les remarques du public.

Une plaquette de synthèse de quelques pages permettant de présenter les principaux enjeux du projet et des variantes sera élaborée et distribuée (a priori lors de la réunion publique).

Le site Internet de la DREAL Bretagne pourra s'enrichir au fur et à mesure du déroulement de la concertation.

III. BILAN DE LA CONCERTATION

Une date limite de recueil des avis des différents acteurs sollicités sera fixée au moment du démarrage de la période de concertation publique.

L'État dressera un bilan de la concertation et l'adressera pour avis aux communes concernées.

À l'issue de cette consultation, l'État arrêtera par arrêté préfectoral un bilan définitif de la concertation qui sera adressé à l'ensemble des acteurs de la concertation et mis à disposition du public sur Internet, dans les locaux de la DREAL Bretagne ainsi que dans les mairies concernées (pour une durée de deux mois). Cette mise à disposition sera annoncée par insertion dans la presse.



**EXTRAIT DU REGISTRE DES
DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL**

L'An **DEUX MIL QUATORZE**, le *huit juillet à dix-neuf heures*, les membres du Conseil Municipal, légalement convoqués le 27 juin 2014, se sont réunis en séance ordinaire, au lieu habituel de leurs réunions, sous la présidence de *Monsieur Serge SIMON*, Maire.

Présents : Mesdames BILLION, CADOT, DABCHY, DIUZET, GUILLERMIN, HUG, LESEIGNOUX, LE BOURLAIS, MICHEL, MESLAY BECKMAN,
Messieurs CAMPION, CORMIER, GIFFRAIN, FOUCRIT, GODET, GUICHARD, MARTIN, REBILLARD, ROBION, STAERCK.

Excusés : Monsieur ADAM ayant donné procuration à Monsieur REBILLARD ;
Madame LEBUF.

Secrétaire : Madame GUILLERMIN.

**PROJET DE MISE A 2X2 VOIES DE LA RN 176 ENTRE
L'ECHANGEUR DE LA CHENAIE ET L'ESTUAIRE DE LA
RANCE :**

**APPROBATION DES MODALITES DE LA CONCERTATION
SUR LES VARIANTES D'AMENAGEMENT**

Monsieur Le Maire rappelle que l'Etat porte le projet de mise à 2 x 2 voies de la RN 176 entre l'échangeur de La Chênaie et l'estuaire de la Rance, qui s'inscrit dans le cadre plus global de l'aménagement de l'itinéraire Lamballe-Dinan-Pontorson.

A ce titre un calendrier prévisionnel de la concertation publique préalable a été arrêté.

Monsieur Le Préfet a, par courrier en date du 16 juin 2014, adressé pour avis aux trois communes concernées (Plouër-sur-Rance, Pleudihen-sur-Rance et La Ville-es-Nonais) un document exposant les objectifs et modalités de cette concertation publique.

La concertation vise à recueillir les avis :

- Sur les enjeux du projet ;
- Sur la qualité et l'exhaustivité des diagnostics produits ;
- Sur les aménagements étudiés ;
- Sur l'analyse comparative des aménagements étudiés.

Cette concertation se déroulera sur une période de 4 semaines à compter du 22 septembre 2014.

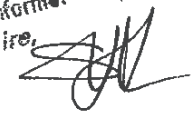
Une réunion publique sera notamment organisée à Pleudihen-sur-Rance.


A l'issue de la concertation il s'agira pour l'Etat de retenir une solution afin de poursuivre les études avec plus de précisions, dans une perspective de préparation d'un dossier permettant la mise à enquête préalable d'utilité publique.

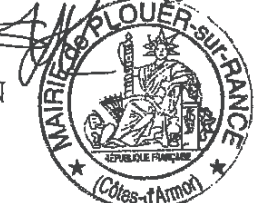
- Le Conseil Municipal,
VU le Code de l'Urbanisme et notamment l'article L. 300-2 ;
VU le document sur les objectifs et modalités de la concertation publique adressé par le Préfet de Région le 16 juin 2014,

Après en avoir délibéré, à l'unanimité,

APPROUVE les modalités de concertation proposées par l'Etat.

Rendu exécutoire transmis à la
Sous-Préfecture de Dinan, le 2014
Publié ou notifié le 2014
Document certifié conforme.
Le Maire, 

Pour extrait conforme, le 22 juillet 2014,
Le Maire, 
Serge SIMON



CONSEIL MUNICIPAL de PLEUDIHEN SUR RANCE

Extrait du registre des délibérations
2014 - 07 - n° 059- 1 -

L'an deux mille quatorze, le 22 Juillet, à dix huit heures et trente minutes, les membres du Conseil Municipal se sont réunis dans la Salle d'honneur de la Mairie, lieu ordinaire de leurs séances, sous la présidence de Monsieur Michel VASPART, Maire de la commune.

Etaient présents : Mr PANGAULT Bertrand, Mme MEHEUST Véronique, Mr PRIE Jean-Yves, Mme BONNETE Geneviève, Mr JUIN Didier, Mme PRIE Nathalie, Mr ROBIN Patrice, Mme MALABEUX Isabelle, Mme DUFEIL Jeanine, Mr CHOANIER Bernard, Mr TERRIERE Jacques, Mme MAUTALENT Brigitte, Mr OGE Jean-Yves, Mme GUILLERME Françoise, et Mme VAN DIEN Françoise arrivée à 19h.

Etaient absents : Mme BAUDRY Ghislaine, pouvoir à Mr JUIN Didier - Mr BOIXIERE David, pouvoir à Mme PRIE Nathalie - Mr CHOUIN Pierre, pouvoir à Mme BONNETE Geneviève - Mr GABILLARD Sébastien, pouvoir à Mr Bertrand PANGAULT - Mr HULAUD Jean-François, pouvoir Mr Jean-Yves PRIE - Mme TARDIF Tiphaine - Mme VEAUDELET Christelle, pouvoir à Mr Michel VASPART -

Approbation des modalités de concertation sur le projet de mise en 2x2 voies de la RN176 entre l'échangeur de La Chênaie et l'estuaire de la Rance, telles que proposées par l'État, maître d'ouvrage.

L'État porte le projet de mise à 2 x 2 voies de la RN176 entre l'échangeur de La Chênaie et l'estuaire de la Rance, qui s'inscrit dans le cadre plus global de l'aménagement à 2 x 2 voies de l'itinéraire Lamballe-Dinan-Pontorson.

Lors du comité de suivi du 18 février 2014 sous présidence de Monsieur le Préfet de la Région Bretagne il a été présenté le calendrier prévisionnel de la concertation publique selon les dispositions de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme, cette concertation devant être menée avant que n'intervienne le choix de la variante d'aménagement retenue.

Monsieur le Préfet de Région a, par courrier en date du 16 juin 2014, adressé pour avis aux trois communes concernées (Plouër-sur-Rance, Pleudihen-sur-Rance, La Ville-es-Nonais) un document exposant les objectifs et modalités de la concertation publique envisagées par l'État, annexé à la présente délibération.

La concertation vise à recueillir les avis :

- sur les enjeux du projet
- sur la qualité et l'exhaustivité des diagnostics produits
- sur les aménagements étudiés
- sur l'analyse comparative des aménagements étudiés

Le document annexé précise les différents modes de diffusion de l'information et de recueil des expressions : réunion publique, page Internet, mise à disposition de dossiers et de registres dans les mairies, réunion de permanence des services de la DREAL, possibilité de déposer un avis ou de poser une question via une messagerie électronique spécifique.

Les services municipaux devront suivant les cas apporter leur appui à 'organisation matérielle de la concertation : insertion d'information dans les bulletins municipaux, diffusion d'affiches annonçant la réunion publique ou les permanences de la DREAL, les registres de doléances et dossiers mis à disposition.

Au vu des éléments qui précèdent et des modalités de concertation proposés par l'État, il est proposé au conseil :

- d'approuver les modalités de concertation proposées par l'État
- d'approuver les modalités de concertation d'un échangeur complet au niveau du Port Saint Jean

LE CONSEIL MUNICIPAL,
Après en avoir délibéré,

Vu le Code de l'Urbanisme et notamment l'article L 300-2,

Vu le document sur les objectifs et modalités de la concertation publique adressé par la Préfet de Région le 16 juin 2014,

Sur le rapport présenté par Monsieur Michel VASPART,

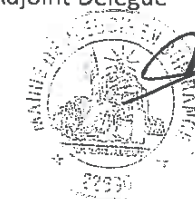
- approuve les modalités d'organisation de la concertation publique sur le projet de mise à 2 x 2 voies de la RN176 entre l'échangeur de La Chênaie et l'estuaire de la Rance

La présente délibération sera transmise au représentant de l'État dans le département.

Délibéré les jour, mois et an ci-dessus, pour extrait conforme et certifié exécutoire compte tenu de sa transmission en Sous-Préfecture le 1^{er} Aout 2014

Bertrand PANGAULT

Adjoint Délégué



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

RECU LE
17 JUL. 2014
DREAL/IST

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

L'an deux mille quatorze, le sept Juillet à 20H 30 , le Conseil Municipal de la Commune de LA VILLE ES NONAIS dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire, à la Mairie, sous la présidence de M. LEFEUVRE Michel, Maire.
Nombre de Conseillers Municipaux en exercice : 15
Date de la convocation du Conseil Municipal : 26 Juin 2014

Etaients présents: M. LEFEUVRE-Mme BUSNEL Brigitte-M. BRIAND Jean-Claude-Mme MOREL Geneviève- M. BAUDRY Sylvain-M. DUBOIS Jean-Mme AUFFRET Anne- M. MUSCAT Franck-Mme BUSNEL Claudine- Mme DESAINTEJEAN Stéphanie-M. CHEVALIER Philippe-Mme LEPOURRY Dominique-M. TROUCHARD Michel
- Conseillers Municipaux, formant la majorité des membres en exercice.

Membres Absents ayant donné procurations :

- Madame GUYON Servane, Conseiller Municipal, qui a donné procuration à Mme BUSNEL Claudine
- Monsieur LEMASSON Stéphane, Conseiller Municipal, qui a donné procuration à Monsieur LEFEUVRE Michel ;

Secrétaire de séance : Mme AUFFRET Anne

DELIBERATION n °67/2014

OBJET : Approbation des modalités de concertation sur le projet de mise à 2 x 2 voies de la RN176 entre l'échangeur de La Chênaie et l'estuaire de la Rance, telles que proposées par l'État, maître d'ouvrage.

EXPOSE

L'État porte le projet de mise à 2 x 2 voies de la RN176 entre l'échangeur de La Chênaie et l'estuaire de la Rance, qui s'inscrit dans le cadre plus global de l'aménagement à 2 x 2 voies de l'itinéraire Lamballe-Dinan-Pontorson.

Lors du comité de suivi du 18 février 2014 sous présidence de Monsieur le Préfet de la Région Bretagne il a été présenté le calendrier prévisionnel de la concertation publique selon les dispositions de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme, cette concertation devant être menée avant que n'intervienne le choix de la variante d'aménagement retenue.

Monsieur le Préfet de Région a, par courrier en date du 16 Juin 2014 adressé pour avis aux trois communes concernées (Plouër-sur-Rance, Pleudihen-sur-Rance, La Ville-es-Nonais) un

document exposant les objectifs et modalités de la concertation publique envisagées par l'État, annexé à la présente délibération.

La concertation vise à recueillir les avis :

- o sur les enjeux du projet
- o sur la qualité et l'exhaustivité des diagnostics produits
- o sur les aménagements étudiés
- o sur l'analyse comparative des aménagements étudiés

Le document annexé précise les différents modes de diffusion de l'information et de recueil des expressions : réunion publique, page Internet, mise à disposition de dossiers et de registres dans les mairies, réunion de permanence des services de la DREAL, possibilité de déposer un avis ou de poser une question via une messagerie électronique spécifique.

Les services municipaux devront suivant les cas apporter leur appui à l'organisation matérielle de la concertation : insertion d'information dans les bulletins municipaux, diffusion d'affiches annonçant la réunion publique, mise à disposition temporaire de salle pour la réunion publique ou les permanences de la DREAL, les registres de doléances et dossiers mis à disposition.

Au vu des éléments qui précèdent et des modalités de concertation proposées par l'État, il est proposé au conseil :

- **d'approuver les modalités de concertation proposées par l'État avec en plus concertation d'un échangeur complet au niveau du Port Saint Jean.**

Le conseil municipal,

après en avoir délibéré,

Vu le Code de l'Urbanisme et notamment l'article L 300-2,

Vu le Document sur les objectifs et modalités de la concertation publique adressé par le Préfet de Région le 16 Juin 2014,

Sur le rapport présenté par Monsieur Le Maire

- **approuve les modalités d'organisation de la concertation publique sur le projet de mise à 2 x 2 voies de la RN176 entre l'échangeur de La Chênaie et l'estuaire de la Rance**

La présente délibération sera transmise au représentant de l'État dans le département.

Fait et délibéré en Mairie, les jour, mois et an que dessus.

Le Maire,

Michel LEFEUVRE





PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

**Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement
de Bretagne**

Rennes, le **22 AOUT 2014**

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE
Tél : 02 99 33 45 61
pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr
IST-DMOI-PAP-D 138

Monsieur le Maire,

Dans la perspective de la concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN176 entre l'échangeur de La Chênaie et l'estuaire de la Rance, j'ai l'honneur de vous adresser les modalités que j'ai retenues. La DREAL se tient à votre disposition pour toute précision sur l'organisation matérielle de cette concertation.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de mes sentiments distingués.

**Pour le Préfet,
la Secrétaire Générale
pour les Affaires Régionales**


Isabelle GRAVIERE-TROADEC

Monsieur le Maire de Miniac-Morvan
Place de la Mairie,
35540 Miniac-Morvan

Copie : Monsieur le Préfet d'Ille et Vilaine
PJ : Objectifs et modalités de la concertation sur les variantes d'aménagement



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

**Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement
de Bretagne**

Rennes, le **22 AOUT 2014**

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE
Tél : 02 99 33 45 61
pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr
IST-DMOI-PAP-D 139

Monsieur le Maire,

Par courrier du 16 juin 2014, je vous avais adressé un document exposant les modalités de concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN176 entre l'échangeur de La Chênaie et l'estuaire de la Rance, telles que proposées par l'État en application de l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme, et j'avais sollicité votre avis sur ces modalités.

L'ensemble des communes consultées n'a pas exprimé de propositions complémentaires. Dès lors, je vous confirme que les modalités proposées initialement, que vous retrouverez ci-joint, seront mises en œuvre. La DREAL se tient à votre disposition pour toute précision sur l'organisation matérielle de cette concertation.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de mes sentiments distingués.

**Pour le Préfet,
la Secrétaire Générale
pour les Affaires Régionales**


Isabelle GRAVIERE-TROADEC

Monsieur le maire de Pleudihen-sur-Rance
Place de l'Église
BP 15
22690 Pleudihen-sur-Rance

Copie : Monsieur le Préfet des Côtes d'Armor
PJ : Objectifs et modalités de la concertation sur les variantes d'aménagement



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement
de Bretagne

Rennes, le

22 AOUT 2014

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE
Tél : 02 99 33 45 61
pierre-alexandre.poirve@developpement-durable.gouv.fr
IST-DMOI-PAP-D 139

Monsieur le Maire,

Par courrier du 16 juin 2014, je vous avais adressé un document exposant les modalités de concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN176 entre l'échangeur de La Chênaie et l'estuaire de la Rance, telles que proposées par l'État en application de l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme, et j'avais sollicité votre avis sur ces modalités.

L'ensemble des communes consultées n'a pas exprimé de propositions complémentaires. Dès lors, je vous confirme que les modalités proposées initialement, que vous retrouverez ci-joint, seront mises en œuvre. La DREAL se tient à votre disposition pour toute précision sur l'organisation matérielle de cette concertation.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de mes sentiments distingués.

Pour le Prefet,
la Secrétaire Générale
pour les Affaires Régionales


Isabelle GRAVIERE-TROADEC

Monsieur le maire de Plouër-sur-Rance
Le Bourg
BP 6
22490 Plouër-sur-Rance

Copie : Monsieur le Préfet des Côtes d'Armor
PJ : Objectifs et modalités de la concertation sur les variantes d'aménagement

Préfecture de la Région Bretagne
3, avenue de la préfecture, 35026 RENNES Cedex 09



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement
de Bretagne

Rennes, le

22 AOUT 2014

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE
Tél : 02 99 33 45 61
pierre-alexandre.poirve@developpement-durable.gouv.fr
IST-DMOI-PAP-D 139

Monsieur le Maire,

Par courrier du 16 juin 2014, je vous avais adressé un document exposant les modalités de concertation publique sur le projet d'aménagement de la RN176 entre l'échangeur de La Chênaie et l'estuaire de la Rance, telles que proposées par l'État en application de l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme, et j'avais sollicité votre avis sur ces modalités.

L'ensemble des communes consultées n'a pas exprimé de propositions complémentaires. Dès lors, je vous confirme que les modalités proposées initialement, que vous retrouverez ci-joint, seront mises en œuvre. La DREAL se tient à votre disposition pour toute précision sur l'organisation matérielle de cette concertation.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de mes sentiments distingués.

Pour le Prefet,
la Secrétaire Générale
pour les Affaires Régionales


Isabelle GRAVIERE-TROADEC

Monsieur le maire de la Ville-Es-Nonais
15, rue de la Rance
35430 La Ville-ès-Nonais

Copie : Monsieur le Préfet d'Ille et Vilaine
PJ : Objectifs et modalités de la concertation sur les variantes d'aménagement

Préfecture de la Région Bretagne
3, avenue de la préfecture, 35026 RENNES Cedex 09

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

OBJECTIFS ET MODALITES DE LA CONCERTATION SUR LES VARIANTES D'AMENAGEMENT

I. OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

La concertation porte sur le projet d'aménagement de la RN176 entre l'échangeur de La Chênaie et l'estuaire de la Rance.

Le maître d'ouvrage est l'État, Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie.

Le projet s'inscrit dans le cadre plus global de l'aménagement à 2 x 2 voies de l'itinéraire Lamballe-Dinan-Pontorson.

Le projet concerne le territoire des communes de :

- Plouër-sur-Rance,
- Pleudihen-sur-Rance
- La Ville-es-Nonais
- Miniac-Morvan

Le suivi des études du projet est assuré dans le cadre d'un comité de suivi dont la première réunion s'est tenue le 26 octobre 2012, présidée par Monsieur le Préfet de la Région Bretagne, préfet d'Ille-et-Vilaine.

Il est nécessaire d'engager une concertation publique selon les dispositions de l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme, cette concertation devant être menée avant que n'intervienne le choix de la variante d'aménagement retenue.

Le projet d'aménagement de la RN176 dans ce secteur répond en effet aux critères de l'article R. 300-1 du Code de l'Urbanisme qui prévoit qu'un « investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 € et conduisant à la création de nouveaux ouvrages » soit soumis aux obligations de l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme, qui implique la conduite d'une concertation sur le projet.

La concertation portera sur les différentes variantes d'aménagement :

- Mise à 2x2 voies de la section courante et maintien du pont existant à 2x1 voie
- Mise à 2x2 voies de l'ensemble de la section avec élargissement symétrique du pont existant
- Mise à 2x2 voies de l'ensemble de la section avec doublement du pont au sud par un pont identique à l'ouvrage existant
- Mise à 2x2 voies de l'ensemble de la section avec doublement du pont au nord par un pont identique à l'ouvrage existant

Elle s'appuiera notamment sur un dossier de concertation, où figureront, de manière prévisionnelle :

- un rappel des études et décisions antérieures
- un rappel des procédures dans lesquelles se positionne la concertation
- le contexte environnemental et socio-économique du territoire traversé
- la présentation des différents aménagements envisagés
- une analyse comparative multicritères des aménagements étudiés

La concertation vise à recueillir les avis :

- sur les enjeux du projet
- sur la qualité et l'exhaustivité des diagnostics produits
- sur les variantes étudiées
- sur l'analyse comparative des aménagements étudiés

À l'issue de la concertation, il s'agira pour l'État de retenir une solution pour poursuivre les études avec plus de précision, dans une perspective de préparation d'un dossier pour la mise à enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Un avis formel, sur la base du dossier de concertation, sera notamment recueilli auprès des membres du comité de suivi :

- communes et intercommunalités concernées par le périmètre d'étude,
- Conseil Régional de Bretagne,
- Conseil Général des Côtes d'Armor,
- Conseil Général d'Ille et Vilaine,
- services déconcentrés de l'État,
- chambres consulaires,
- associations.

Plus largement, cette concertation sera étendue aux citoyens dans les conditions définies ci-après.

II. MODALITES DE LA CONCERTATION

La concertation se déroulera du 22 septembre au 17 octobre 2014.

La concertation fera l'objet de la diffusion d'un dossier de concertation et d'une plaquette d'information.

Dès le démarrage de la concertation, le dossier de concertation sera adressé aux organismes dont l'avis sera formellement sollicité.

Le dossier de concertation sera mis en ligne sur le site Internet de la DREAL Bretagne : www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr.

Il sera possible d'adresser un courriel à une adresse dédiée pour donner son avis ou poser une question: rn176-Rance@developpement-durable.gouv.fr.

Des pages spécifiques dédiées au projet seront ouvertes sur le site Internet de la DREAL Bretagne.

La concertation comprendra la tenue d'une réunion publique à Pleudihen-sur-Rance le 23 septembre 2014, à laquelle sera conviée l'ensemble de la population des communes intéressées. Elle sera organisée à 18h30 et permettra la présentation du projet et les échanges avec les habitants.

La commune de Pleudihen-sur-Rance est sollicitée pour mettre à disposition une salle adaptée et fournir un appui à la préparation de celle-ci le jour de la réunion publique.

Cette réunion sera annoncée :

- par voie de presse, à l'initiative du maître d'ouvrage,
- par des affiches qui seront mises à disposition des communes par le maître d'ouvrage, pour affichage dans des lieux publics,
- sur le site Internet de la DREAL Bretagne,
- par une diffusion large d'informations dans les boîtes aux lettres des riverains concernés par le projet.

Cette réunion publique vise à accueillir le public intéressé des communes voisines.

Durant toute la durée de la concertation, il sera mis à disposition dans les 4 mairies concernées, à leurs heures d'ouverture :

- un exemplaire du dossier de concertation en libre consultation
- un registre permettant le recueil de l'expression des habitants

Les services de la DREAL Bretagne assureront également une journée de permanence le 1^{er} octobre 2014 dans des locaux mis à disposition par la commune de Pleudihen-sur-Rance, après la tenue de la réunion publique, pour répondre aux questions et recueillir les remarques du public.

Une plaquette de synthèse de quelques pages permettant de présenter les principaux enjeux du projet et des variantes sera élaborée et distribuée (a priori lors de la réunion publique).

Le site Internet de la DREAL Bretagne pourra s'enrichir au fur et à mesure du déroulement de la concertation.

III. BILAN DE LA CONCERTATION

Une date limite de recueil des avis des différents acteurs sollicités sera fixée au moment du démarrage de la période de concertation publique.

L'État dressera un bilan de la concertation et l'adressera pour avis aux communes concernées.

À l'issue de cette consultation, l'État arrêtera par arrêté préfectoral un bilan définitif de la concertation qui sera adressé à l'ensemble des acteurs de la concertation et mis à disposition

du public sur Internet, dans les locaux de la DREAL Bretagne ainsi que dans les mairies concernées (pour une durée de deux mois). Cette mise à disposition sera annoncée par insertion dans la presse.

Annexe 2 Dossier de concertation



Dossier de concertation

Mise à 2×2 voies de la RN 176

entre l'estuaire de la Rance
et l'échangeur de la Chênaie

Septembre - octobre 2014





Dossier de concertation

Mise à 2x2 voies de la RN 176
entre l'estuaire de la Rance
et l'échangeur de la Chênaie

septembre - octobre 2014



Sommaire

1 / Introduction	p. 4
2 / Le territoire du projet	p. 6
2.1 L'enjeu de mobilité et de sécurité	p. 7
2.2 Les enjeux environnementaux et paysagers	p. 10
3 / Le projet soumis à la concertation	p. 14
3.1 Les variantes de franchissement de la Rance	p. 17
3.2 Les enjeux d'aménagement des raccordements et de la section courante	p. 32
3.3 Les solutions d'aménagement de l'échangeur avec la RD366	p. 36
3.4 Synthèse des options d'aménagement	p. 40
4 / La concertation, aujourd'hui et demain	p. 44
5 / Le glossaire	p. 48
6 / Les annexes	p. 50

1 Introduction

Le projet soumis à la concertation porte sur l'aménagement à 2x2 voies du dernier tronçon à 2x1 voie de la RN176 en Bretagne.

D'une longueur de 3,5 km, ce tronçon, qui comprend le pont Châteaubriand sur la Rance, s'étend de la rive ouest de l'estuaire de la Rance, sur la commune de Plouër-sur-Rance, à l'ouest, à l'échangeur de la Chênaie, qui fait la jonction, à l'est, entre la RN176 et la RD137 sur la commune de Miniac-Morvan.

Compléter l'échangeur avec la RD366 fait aussi partie du projet soumis aujourd'hui à la concertation.



FLUIDIFIER LA CIRCULATION



Actuellement à 2x1 voie, cette section constitue un goulet d'étranglement sur un axe important pour les déplacements locaux et régionaux, la RN176 reliant la RN12, à l'ouest, aux portes de la Normandie, à l'est. Le projet d'aménagement vise par conséquent à améliorer la desserte locale, à faciliter et sécuriser les déplacements entre Bretagne et Normandie et à renforcer l'attractivité de la région.

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

LA DOUBLE ATTENTION PORTÉE À L'ENVIRONNEMENT ET À LA CONCERTATION

L'évolution de la réglementation et la prise de conscience des enjeux du développement durable et de la protection de l'environnement ont considérablement modifié, ces dernières années, le cadre d'intervention des pouvoirs publics. Les contraintes à prendre en compte sont aujourd'hui plus nombreuses et imposent de mesurer de façon rigoureuse les impacts des nouvelles infrastructures projetées. Dans le secteur de l'estuaire de la Rance, tout particulièrement, puisque l'Etat a inscrit et classé certains paysages au titre de la protection des monuments naturels et des sites, et que les directives européennes ont conduit à protéger certains habitats dits « d'intérêt communautaire » dans le cadre du dispositif Natura 2000.

Plus largement, la modernisation des axes routiers suppose la prise en compte de tous les points de vue et des intérêts divergents que tout nouvel aménagement peut susciter.

C'est pourquoi, la concertation, qui va se dérouler du 22 septembre au 17 octobre 2014, doit offrir aux habitants des communes concernées et à tous les utilisateurs de la RN 176, la possibilité de prendre la mesure des enjeux de cette opération d'aménagement.

C'est un temps d'information, utile pour connaître le projet dans tous ses détails et pouvoir évaluer les différentes propositions avancées par l'Etat, représenté par la DREAL Bretagne.

UN DÉFI TECHNIQUE : LE FRANCHISSEMENT DE LA RANCE



Les ponts Saint-Hubert et Chateaubriand vus du sud

Envisagée depuis plusieurs années, la mise à 2x2 voies de la RN176 entre la Rance et Pontorson s'est précédemment heurtée à la question du franchissement de la Rance. Si un premier dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique avait même été finalisé en 2008, il fut abandonné car le projet passait sous silence les enjeux d'un éventuel doublement du pont, qui paraît être un prolongement naturel du projet. Bien qu'elle suppose de relever un véritable défi technique, la problématique du doublement des voies de franchissement de la Rance doit être aujourd'hui pleinement appréhendée, au sein d'un projet global. Les scénarios étudiés, dans le cadre du projet soumis à la concertation, présentent trois options : l'élargissement du pont existant, la création d'un nouveau pont au nord du pont Chateaubriand, la création d'un nouveau pont au sud du pont Chateaubriand.

LES TRAVAUX DE SÉCURISATION DÉJÀ RÉALISÉS

Afin de remédier aux problèmes de sécurité dans l'attente d'une mise à 2x2 voies de la RN176 entre la Rance et l'échangeur de la Chênaie, la Direction Interdépartementale des Routes de l'Ouest a procédé, en 2011, à des travaux de mise en sécurité de cette section à 2x1 voie, pont et échangeur exclus. L'opération avait été inscrite au programme de modernisation des itinéraires (PDMI) et financée par l'État et la Région Bretagne pour un montant de 1,6 millions d'euros.

Par ailleurs, l'échangeur de la Chênaie, devenu inadapté aux niveaux actuels de trafic, est en cours de restructuration : cette opération, jugée prioritaire, a été déclarée d'utilité publique en novembre 2009. Une première tranche de travaux s'est achevée fin 2013 sous maîtrise d'ouvrage de la DREAL Bretagne. Une seconde tranche reste à réaliser.



■ ZOOM SUR LA RN176

Le réaménagement de ce tronçon de la RN176 en Bretagne est le dernier maillon du vaste programme de mise à 2x2 voies de la RN176 sur l'itinéraire Lamballe – Dinan – Pontorson – Pontaubault, entre la RN12, dans les Côtes d'Armor, à l'ouest, et l'A84 dans la Manche, à l'est.

[2] *Le territoire du projet*

UNE SITUATION GÉOGRAPHIQUE EXCEPTIONNELLE

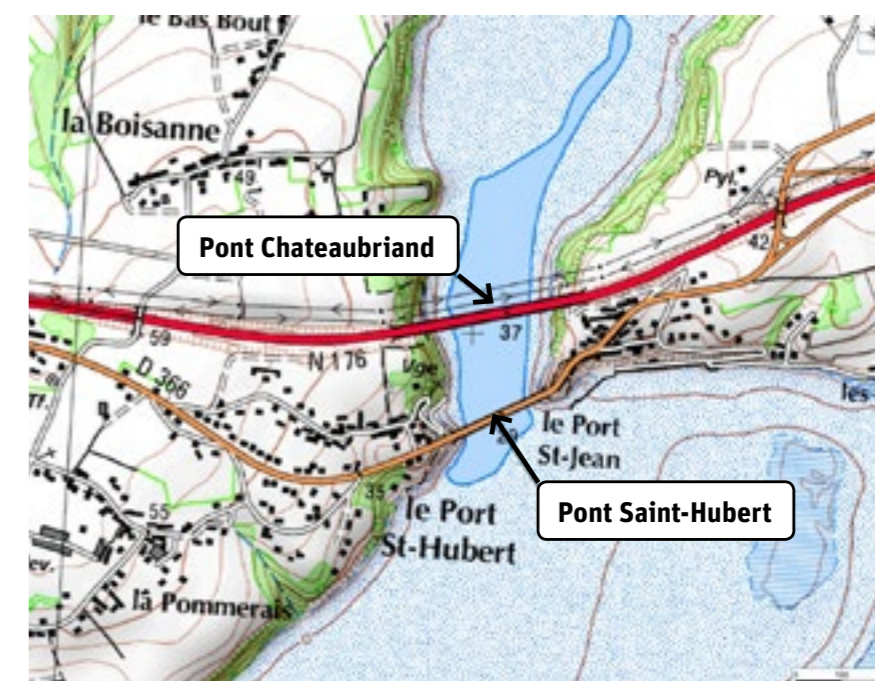
A cheval sur deux départements, les Côtes d'Armor et l'Ille-et-Vilaine, cette section de la RN176 traverse un site exceptionnel, celui de la vallée de la Rance. Avec ses versants escarpés au creux desquels pénètre la mer, qui s'enfonce profondément à l'intérieur des terres, cette vallée, aussi appelée « ria », sépare, du côté de l'embouchure, les communes de Dinard, en rive ouest, et de Saint-Malo, en rive est. La ville de Dinan se trouve, quant à elle, à l'amont du fleuve, à trente kilomètres à l'intérieur des terres.

La Rance se jette dans la Manche à l'est de la Côte d'Émeraude, au pied des escarpements de granit rose, non loin de la baie du Mont Saint-Michel, une zone touristique réputée dans toute la France.

LA RN176, UN DES RARES FRANCHISSEMENTS DE LA RANCE



Le franchissement de la Rance se fait actuellement près de l'embouchure, via le barrage de l'usine marémotrice qui relie Saint-Malo à Dinard ainsi qu'à la hauteur des agglomérations de Plouër-sur-Rance, sur la rive ouest, et de la Ville-ès-Nonais, à l'est, via les ponts Saint-Hubert et Chateaubriand (RN176).



Les ponts Saint-Hubert et Chateaubriand 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.

2.1 L'enjeu de mobilité et de sécurité

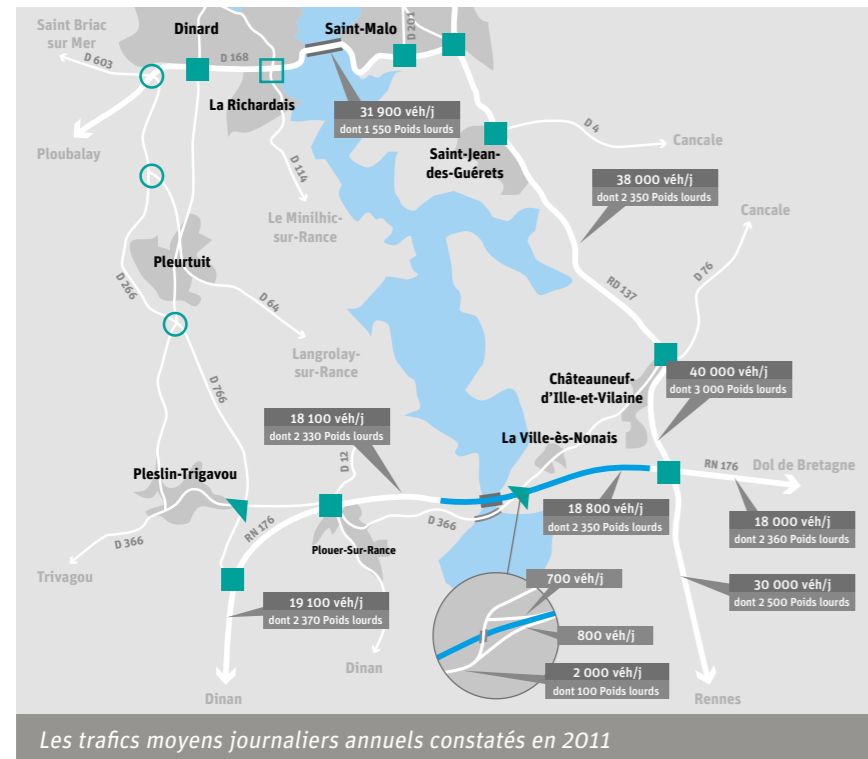
FAVORISER ET FLUIDIFIER LES DÉPLACEMENTS

La RN176 qui relie Avranches dans la Manche à Saint-Brieuc en Côte 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 confirment l'importance du tronçon soumis à la concertation dans le réseau routier et pour le développement de la Bretagne nord.



LA MOBILITÉ, UN ENJEU DE DÉVELOPPEMENT

Dans un contexte marqué par une croissance démographique soutenue en Bretagne, une tendance à l'augmentation de la distance domicile/travail, sous l'effet de la pression foncière, les conditions de mobilité revêtent une importance de plus en plus grande. Elles contribuent à l'attractivité du territoire pour les salariés, les employeurs, le développement touristique, mais aussi pour la population des retraités, de plus en plus mobile.

Pour les entreprises, le référentiel temps devient incontournable et l'accès aux marchés ne se calcule plus en distance réelle mais en « distance/temps ». Une donnée stratégique pour les entreprises bretonnes qui voient le centre de gravité de l'Europe se déplacer vers l'est.

RÉDUIRE LA CONGESTION SUR CE TRONÇON DE LA RN176

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 soirs et les mois estivaux (week-ends et vacances).



MODÉLISATION DES FLUX ROUTIERS

La modélisation des flux enregistrés sur la section de la RN176 entre la Rance et l'échangeur de la Chênaie (voir annexe 1 p. 51) fait apparaître les directions les plus utilisées par les usagers de cette portion de route, par ordre d'importance :

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

2002-2012 : L'ÉVOLUTION DU TRAFIC

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.

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 soirs notamment, mais ne franchissent pas le seuil de congestion (soit plus de 1 600 véhicules par heure).

[2] *Le territoire du projet*

Quelle sera l'incidence de la mise à 2x2 voies de la RN176 sur les bouchons ?

L'étude menée par le CEREMA* fournit quelques éléments sur l'évolution du trafic sur l'ensemble des franchissements de la Rance : la mise à 2x2 voies du pont Chateaubriand amènerait une circulation fluide sur la RN176, sans pour autant désengorger le barrage sur la Rance.

Malgré les difficultés à faire des prospectives en matière de congestion, dans ce contexte de progression programmée du trafic, les bouchons augmenteraient si la mise à 2x2 voies n'était pas réalisée ; ils seraient plus fréquents avec des retards quatre à cinq fois plus importants (40 à 55 minutes) qu'aujourd'hui pendant la période estivale ; et ce d'autant plus si, par ailleurs, l'échangeur de la RD366 devait être complété.

* CEREMA : centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

Prévisions de trafic sur les franchissements de la Rance selon le type d'aménagement du pont Chateaubriand (en véhicules/jour)

Scénario / Horizon	2011	2035		
	État actuel	Référence	Pont à 2x1 voie	Pont à 2x2 voies
Trafic RN176	18 800	23 500	23 810	23 800
Trafic pont Saint Hubert	2 000	2 100	2 100	1 800
Trafic barrage sur la Rance	31 900	38 800	38 800	38 700

AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Si quatre accidents corporels, faisant deux morts, ont eu lieu sur la RN176 entre 2008 et 2010, depuis la mise en sécurité de la section en 2011, grâce notamment à la création d'un terre-plein central équipé d'une glissière, aucun accident corporel n'est à déplorer.

Quant aux accidents matériels, quatre seulement ont été recensés en 2013 : ils ont eu lieu aux heures de pointe, principalement en direction de Dol-de-Bretagne.

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

Cependant l'hétérogénéité de la RN176 reste un facteur d'insécurité important : le passage de 2x2 voies à 2x1 voie crée un goulet d'étranglement 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.



■ CONCLUSION :

La mise à 2x2 voies de ce tronçon de la RN176 faciliterait la traversée de la Rance, améliorerait la fluidité du trafic et les temps de parcours pour les déplacements locaux et régionaux, contribuerait à renforcer la sécurité des usagers et, plus largement, l'attractivité de la Bretagne nord.



[2] Le territoire du projet

2.2 Les enjeux environnementaux et paysagers

Sa qualité paysagère, la richesse de son milieu naturel, sa double fonction de réservoir de biodiversité et de corridor écologique font de l'estuaire de la Rance un site exceptionnel que les règlements nationaux et européens protègent.

UN MILIEU NATUREL REMARQUABLE...

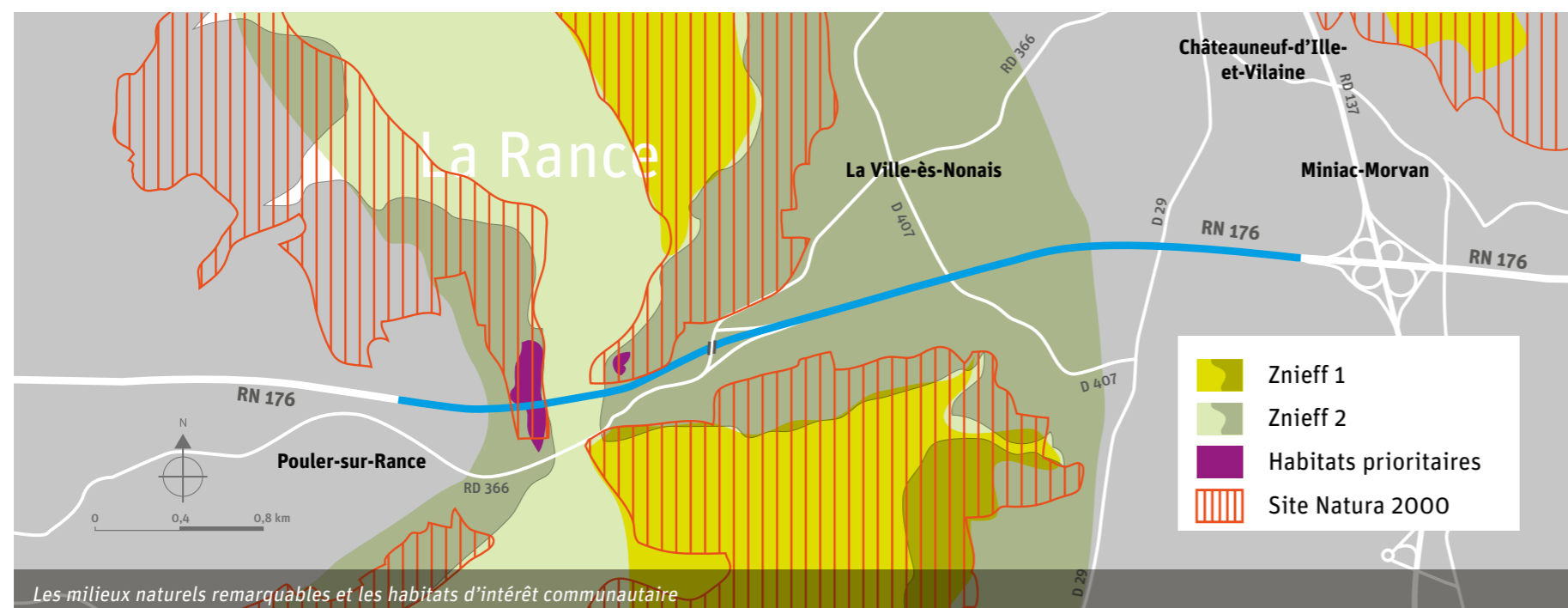
L'estuaire de la Rance est un écosystème complexe constitué de falaises rocheuses et limoneuses, marais, vasières et prés-salés. Plusieurs herbiers saumâtres, petites roselières des lagunes, ainsi que les étendues de schorre y constituent des habitats communautaires. Les schorres sont des étendues en fond des vasières constituées d'une végétation adaptée à l'eau salée, submergées uniquement aux plus grandes marées.

Les anses sont des zones de frai, de nurserie et de nourrissage importantes pour les seiches et les poissons plats (sole, plie...).

... ATTRACTIF POUR LES OISEAUX...

Ces milieux sont très attractifs pour de nombreuses espèces d'oiseaux, diurnes et nocturnes. La bergeronnette niche dans ces milieux, plus de 20 000 passereaux, Tadornes de Belon, Bécasseaux variables et Mouettes rieuses y hibernent, tandis que les oiseaux migrateurs y font une halte.

Les rives boisées sont, quant à elles, très attractives pour les chauves-souris et notamment pour plusieurs espèces d'intérêt communautaire.



■ UN PATRIMOINE PAYSAGER DE GRANDE QUALITÉ

La qualité paysagère de l'estuaire de la Rance où se marient l'eau, les vasières et les prés-salés, au creux d'une vallée surmontée de bois et de bocage, a été reconnue par l'État. Celui-ci a classé les espaces les plus sauvages, et inscrit le reste des versants au titre de la protection des monuments naturels et des sites dont la conservation ou la préservation présente, au point de vue artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque, un intérêt général.

Les rives de l'estuaire de la Rance sont également protégées par la loi Littoral du 4 janvier 1986. Elle fait obligation aux acteurs publics de l'urbanisme de protéger les espaces naturels remarquables proches du rivage.

Le site classé, le site Natura 2000 et les espaces boisés classés que traverse la section étudiée de la RN176 sont concernés par cette loi.

« Les monuments naturels ou les sites classés ne peuvent ni être détruits ni être modifiés dans leur état ou leur aspect sauf autorisation spéciale. »

Article L341-10 du code de l'environnement

... ET PROTÉGÉ À PLUSIEURS NIVEAUX

L'estuaire de la Rance accueille un milieu naturel riche faisant l'objet de plusieurs inventaires et zonages de protection.

- Natura 2000

La majeure partie des vasières, prés-salés et rives boisées de l'estuaire, rassemblant différents types d'habitats protégés pour la richesse de la faune et de la flore qu'ils peuvent accueillir, a été désignée en 2002 « Site d'Intérêt Communautaire (SIC) Natura 2000 : l'estuaire de la Rance ». Ce site présente en outre un habitat d'intérêt communautaire classé prioritaire. Les zones Natura 2000 et leurs habitats ont été instaurés par la communauté européenne. Tout projet susceptible de les modifier doit présenter une étude d'incidence et justifier la recherche d'une solution de moindre impact.

- ZNIEFF

L'ensemble de l'estuaire de la Rance, l'anse de Pleudihen et l'anse de Gareau font l'objet d'une Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique : les ZNIEFF constituent des zones remarquables où la richesse biologique a été inventoriée.

Même si elles n'engagent pas directement de contrainte juridique, leur prise en compte est obligatoire pour tout projet d'aménagement. De plus, elles hébergent souvent des espèces protégées pouvant nécessiter une demande de dérogation auprès du Conseil National pour la Protection de la Nature (CNPN) si elles sont impactées par le projet.



Habitat d'intérêt communautaire prioritaire



■ L'ORCHIS BOUC

Connue pour son odeur très forte, a été relevée dans les fourrés sous le pont Chateaubriand en rive est de la Rance, alors que cette espèce se développe habituellement en France méridionale.



■ ZOOM SUR LES HABITATS D'INTÉRÊT COMMUNAUTAIRE PRIORITAIRES

Un habitat d'intérêt communautaire est jugé prioritaire quand il est en danger de disparition sur le territoire européen. C'est le cas d'un habitat, « Frênaies de ravins », situé en rive ouest de la Rance sur la pente abrupte de part et d'autre du pont Chateaubriand ; sa préservation est l'un des enjeux du projet d'aménagement. D'après les relevés effectués en 2013, cet habitat prioritaire 9180-1* « Frênaies de ravins » est en bon état de conservation, s'étant même étendu en dehors des zones déjà cartographiées en 2003. Il est caractérisé par plusieurs éléments :

- la nature du sol (produits d'altération de schistes),
- la strate herbacée : lierre, gouet d'Italie, iris fétide et fragon,
- la strate arbustive : aubépine, troène, lierre et ronce à feuille d'orme,
- la strate arborescente : orme champêtre, frêne commun, chêne pédonculé et merisier.

Si un habitat prioritaire dans une zone Natura 2000 risque d'être significativement impacté par un projet d'aménagement, une procédure dérogatoire auprès de la commission européenne est nécessaire.

[2] Le territoire du projet

LA PRÉSENCE D'ESPÈCES FAUNISTIQUES PROTÉGÉES

Réservoir de biodiversité, l'estuaire de la Rance abrite de nombreuses espèces à forte valeur patrimoniale ; corridor écologique, il facilite leurs déplacements.

Tandis que les alentours de la section en projet de la RN176 sont composés de prairies de pâture, petits boisements, zones de friche et haies, les abords immédiats de la Rance concentrent une grande diversité biologique. Les inventaires réalisés tout au long de l'année 2013 sur un cycle biologique complet ont permis d'identifier les espèces et zones à enjeux de part et d'autre de la RN176.

Selon les impacts du projet sur les individus et leurs habitats, le phoque veau-marin, le lucane cerf-volant, deux espèces d'amphibiens (salamandre tachetée, triton palmé), 5 espèces de chiroptères et 40 espèces d'oiseaux protégées au niveau national dont l'aigrette garzette, le sterne pierregarin et le busard Saint-Martin peuvent nécessiter une demande de dérogation auprès du conseil national pour la protection de la nature (CNPN).

UNE ZONE HUMIDE EN AMONT DU HAMEAU DE PONTLIVARD

En amont du hameau de Pontlivard, les prairies de pâture et les boisements situés juste au sud de la RN176 sont gorgés d'eau, ils sont donc considérés comme zone humide. L'intérêt écologique de cette zone humide demeure néanmoins assez faible.

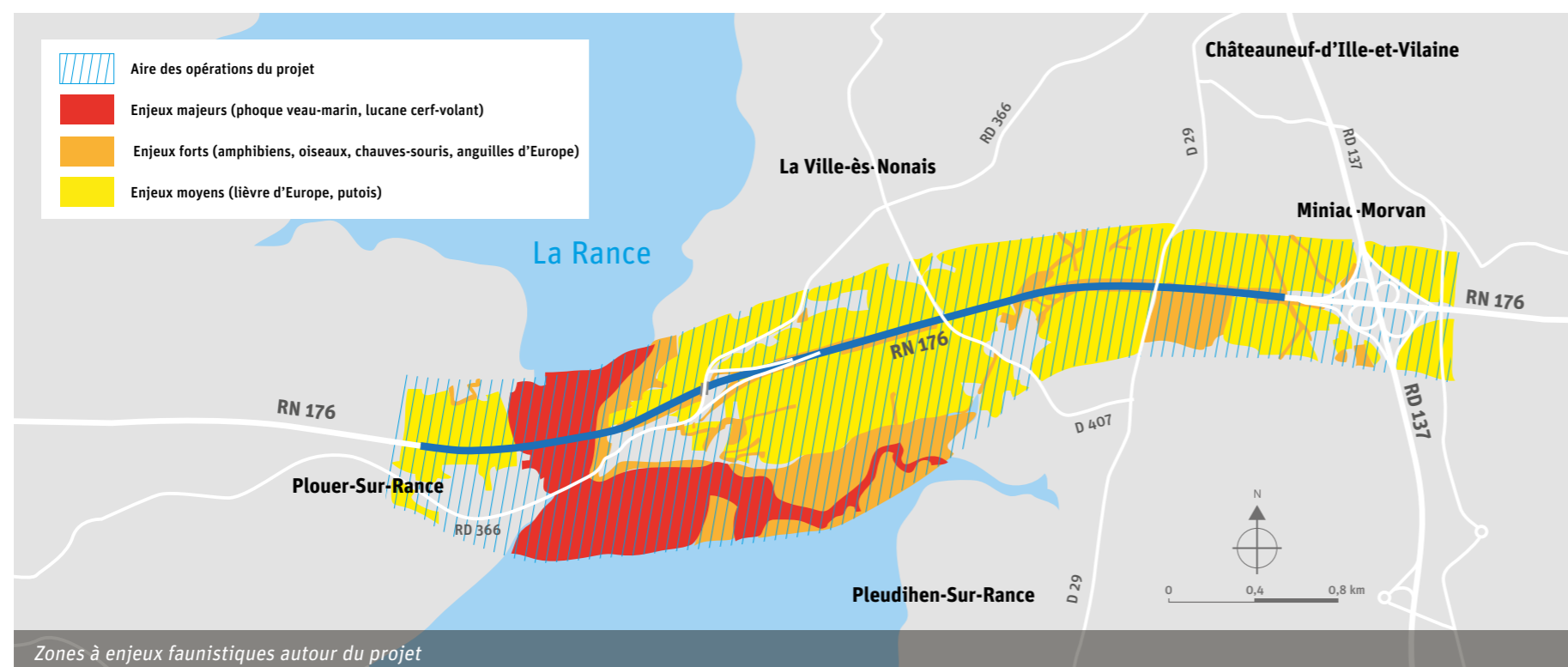
Cependant les zones humides sont très menacées. Elles ont été remplacées par des bois, des zones agricoles ou encore des espaces urbains. Elles ont pourtant des fonctions essentielles dans l'écosystème, notamment l'épuration des eaux, c'est pourquoi elles sont maintenant protégées. Toute destruction de zone humide doit être compensée par la création d'une zone humide de taille au moins équivalente.



■ ZOOM SUR DEUX CORRIDORS ÉCOLOGIQUES

Le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) de la Bretagne, en cours d'élaboration, souligne les possibilités de déplacement qu'offre la Rance pour les espèces aquatiques. Il identifie aussi ses rives comme des corridors terrestres.

De même, le ruisseau de Pontlivard qui débouche au fond de l'anse de Pleudihen est un corridor aquatique et terrestre qui est traversé par la RN176. Des anguilles, salamandres et tritons ont été repérés dans son cours ou dans les mares attenantes. De plus, le boisement qu'il traverse au sud de la RN176 est identifié comme une zone humide. Des lièvres, putois et autres petits mammifères ont été aperçus dans cette zone



AMÉLIORER LA QUALITÉ DES EAUX

Encore fortement salées à la hauteur du pont Chateaubriand, les eaux de la Rance sont un lieu de la conchyliculture (production de coquillages), de baignade, de pêche et de sports nautiques. La qualité des eaux du fleuve doit être préservée. Des mesures sont régulièrement effectuées ; l'amélioration de la qualité des eaux de la Rance et de ses affluents est un des objectifs du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Rance-Frémur. Le traitement des eaux résiduaires de la RN176, avant leur rejet dans la Rance, fait partie des enjeux du projet.

Les zones Natura 2000 et leurs habitats ont été instaurés par la communauté européenne. Tout projet susceptible de les modifier doit présenter une étude d'incidence et justifier la recherche d'une solution de moindre impact.

ÉVITER, RÉDUIRE, COMPENSER

Compte tenu des enjeux importants que représentent les milieux naturels, le Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie a défini une doctrine pour « éviter, réduire et compenser » les impacts auxquels ils peuvent être soumis lors de la réalisation d'un projet d'infrastructure de transport.

L'évitement, qui est la seule solution qui permette de s'assurer de la non-dégradation du milieu par le projet, concerne en priorité les habitations, les autres bâtiments et les zones naturelles sensibles.

La réduction intervient dans un second temps, dès lors que les impacts négatifs sur l'environnement n'ont pu être pleinement évités. Cela peut entraîner la réalisation de murs antibruit, d'aménagements paysagers ou de passages protégés pour la faune.

La compensation intervient, enfin, si des impacts significatifs demeurent : il s'agit alors d'envisager la façon la plus appropriée d'assurer leur compensation. C'est notamment le cas lorsqu'il s'agit de recréer des zones humides en remplacement de celles détruites.

« Éviter, réduire, compenser, » cette doctrine amène les maîtres d'ouvrage, lors de la conception de leurs projets, à prendre en compte l'environnement le plus en amont possible. C'est dans cet esprit qu'a été conduite, pour le projet ici présenté, la démarche du maître d'ouvrage, conscient de la valeur importante de la biodiversité autour de la Rance : à partir d'un diagnostic suffisamment étayé permettant de bien identifier les enjeux, les solutions les moins impactantes ont été recherchées.



■ CONCLUSION :

Les enjeux environnementaux autour de la RN176 sont très forts. L'estuaire de la Rance fait l'objet de plusieurs protections pour le paysage et le milieu naturel. Aussi, le projet doit être exemplaire quant à son respect de l'environnement et son intégration dans le paysage. C'est pourquoi, l'étude des variantes porte largement sur le choix de la solution de franchissement de la Rance, très visible dans le paysage. De plus, une analyse poussée des dispositions de chantier est entreprise afin de mettre en œuvre les solutions et techniques présentant le moins d'impact sur le milieu naturel.

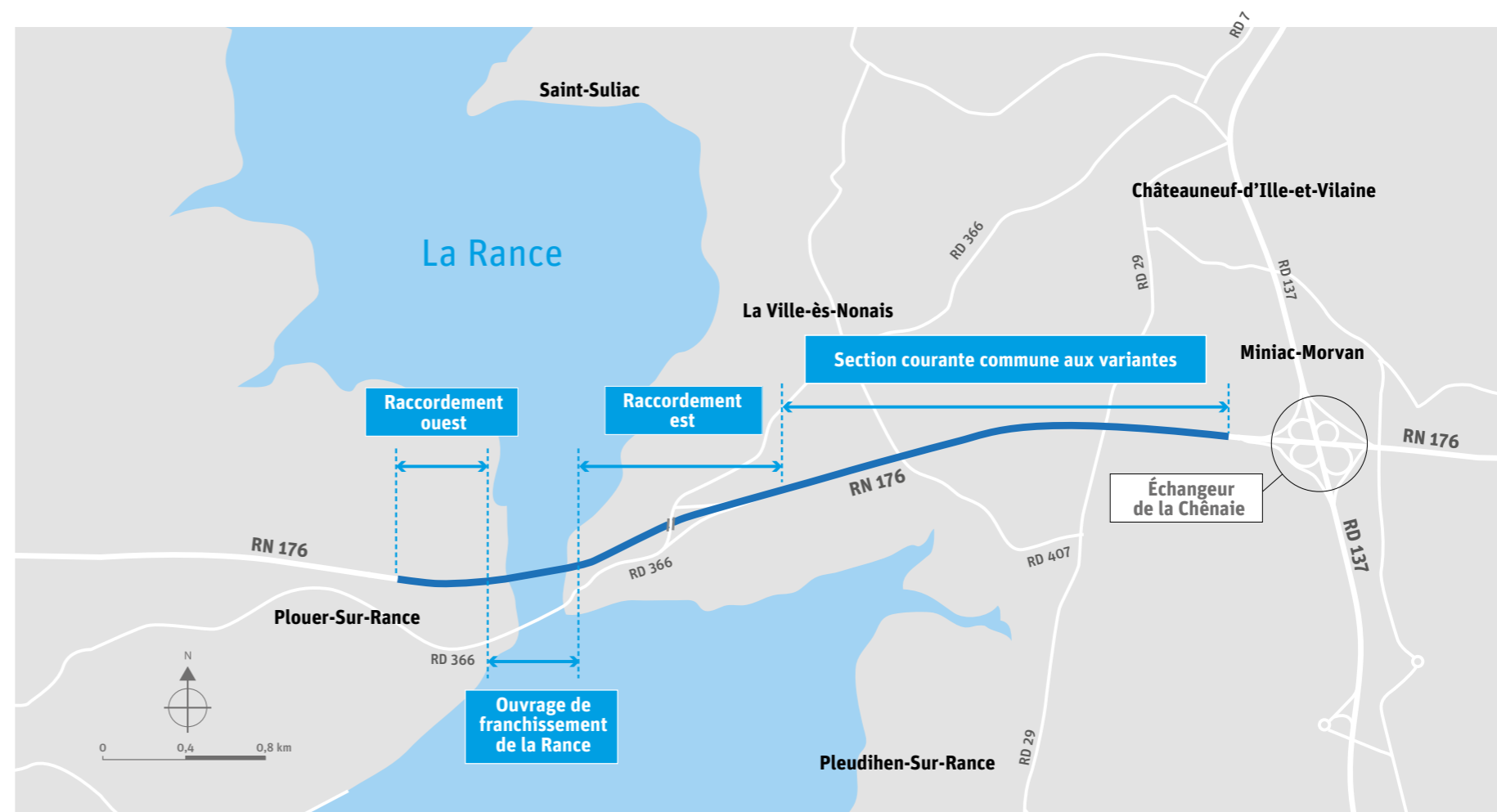
[3] *Le projet soumis à la concertation*

UN TRONÇON, QUATRE SECTIONS

Le réaménagement de la RN176 entre la rive ouest de l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie permettra d'achever la mise à 2x2 voies de la RN176 entre la RN12, située dans les Côtes d'Armor, et l'A84 dans la Manche.

L'étude des variantes présentées dans le cadre de la concertation porte sur l'ensemble de ce tronçon de 3,5 km, qui se divise en 4 sections :

- La section la plus à l'ouest du projet, comprise entre la 2x2 voies et l'entrée du pont est appelée « raccordement ouest » ;
- La section correspondant au « franchissement de la Rance » ;
- La section dite « raccordement est » s'étend de la sortie du pont à la bretelle de sortie du demi-échangeur de la RD366 vers la Ville-ès-Nonais ;
- La section la plus à l'est, comprise entre le demi-échangeur de la RD366 et l'échangeur de la Chênaie, est appelée « section courante ».



LE FRANCHISSEMENT DE LA RANCE : UN ENJEU CENTRAL

Si la mise à 2x2 voies de cette section de la RN176 a déjà fait l'objet d'études antérieures, elle s'est jusqu'à présent heurtée à la question du franchissement de la Rance. Ecartée dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique finalisé en 2008, cette question s'est finalement imposée comme étant incontournable. Quelles que soient les problématiques techniques et réglementaires qu'elle soulève, l'amélioration des conditions de franchissement de la Rance constitue, en effet, un aboutissement naturel du projet. C'est pourquoi, les études aujourd'hui soumises à concertation reprennent le projet dans une perspective globale.

Au cœur du projet, les variantes concernant la section dite « ouvrage de franchissement » déterminent également les options d'aménagement des sections dites de « raccordement ».



[3] *Le projet soumis à la concertation*

LA DÉMARCHE DE SÉLECTION DES VARIANTES

À l'issue d'un long travail d'études, qui a comparé de nombreux scénarios d'aménagement, une sélection de variantes, pour le franchissement de la Rance (§3.1), la section courante (§3.2) et l'échangeur avec la RD366 (§3.3), a été retenue pour être soumise à la concertation.

Les caractéristiques de chacune de ces variantes sont présentées dans ce dossier de concertation, qui doit permettre à tous les acteurs du territoire d'évaluer les atouts et les points faibles des différentes options, leurs impacts respectifs et leurs coûts.

Les critères de comparaison sont environnementaux, techniques et économiques. Ils peuvent être exprimés qualitativement (contrainte ou impact faible, moyen ou fort) ou quantitativement (emprise en hectares sur les milieux, niveau de bruit en décibels A, nombre d'habitations soumises à une nuisance particulière).

LES ACTEURS DU PROJET

La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Bretagne représente l'État et le Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie (MEDDE). À ce titre, elle assure la maîtrise d'ouvrage de l'opération.

Le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) réalise les études de trafic et les études de l'ouvrage de franchissement de la Rance.

Les études techniques (en dehors de l'ouvrage de franchissement de la Rance) et environnementales sont menées par le bureau d'étude ARCADIS entouré par une équipe d'experts. Guillaume Sevin Paysages travaille sur l'étude architecturale des solutions de franchissement de la Rance. Les études relatives au milieu naturel et au paysage sont pilotées par l'atelier d'écologie paysagère et environnementale AEPE Gingko. Le dimensionnement de l'assainissement est réalisé par le bureau d'étude Vatna conseil.

Ces études sont encadrées par un comité de suivi, présidé par le Préfet de Région et rassemblant les principaux partenaires de l'étude : l'État, le Conseil régional, le Conseil général d'Ille-et-Vilaine, le Conseil général des Côtes d'Armor, les chambres d'agriculture, du commerce et de l'industrie, les élus locaux et les associations de protection de l'environnement.

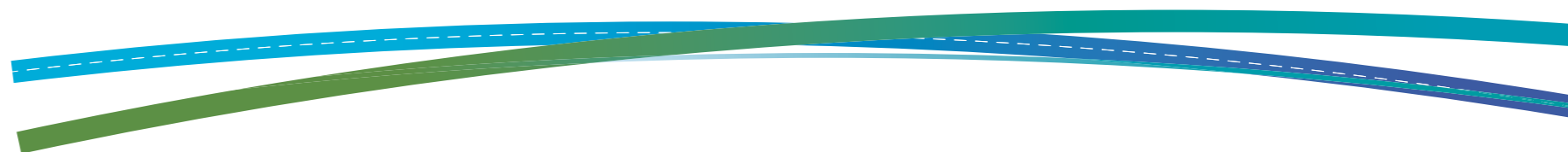
SYNTHÈSE DES ENJEUX

Les enjeux environnementaux autour de la RN176 sont très forts. L'estuaire de la Rance fait l'objet de plusieurs protections pour le paysage et le milieu naturel.

Aussi, le projet doit être exemplaire quant au respect de l'environnement, y compris lors du chantier, et à son intégration dans le paysage.

C'est pourquoi l'étude des variantes porte largement sur le choix de la solution de franchissement de la Rance, très visible dans le paysage.

Par ailleurs, plusieurs habitations, notamment au Port Saint-Jean, sont assez proches de l'axe routier. Toutes les dispositions techniques pour préserver le cadre des hameaux à proximité seront étudiées.



3.1 Les variantes de franchissement de la Rance

PLUSIEURS FAMILLES DE VARIANTES

Plusieurs familles de variantes ont été prises en compte pour le réaménagement du franchissement de la Rance. Chaque famille est représentative d'un type de solution technique : la 1^{ère} famille propose une simple mise en conformité du pont existant à 2x1 voie ; la 2^{ème} famille un élargissement de l'ouvrage existant pour une mise à 2x2 voies ; la 3^{ème} famille la création d'un nouvel ouvrage au sud ou au nord du pont Chateaubriand.

L'étude des avantages et des inconvénients de chacune des variantes se fait en comparaison avec la variante « étalon » ou « variante zéro », qui préconise de conserver le pont en l'état. Solution a minima, elle se réduit à des travaux d'entretien limités (mise en œuvre d'un revêtement de protection du béton et renouvellement de la protection anticorrosion), ne présentant que des incidences temporaires et modérées sur le milieu naturel et le paysage (recréation de la piste de chantier côté est, hors zone Natura 2000) et sans impact fort sur les conditions de circulation, mais n'améliorerait pas de la circulation et la sécurité du tronçon et ne permettrait pas de traiter les rejets dans la Rance des eaux ruisselant sur le pont.

La comparaison des variantes de franchissement de la Rance, présentées ci-après, prend principalement en compte des critères techniques (faisabilité des ouvrages), pratiques (conditions de circulation pendant le chantier), environnementaux (impacts sur les paysages et les milieux naturels), humains et économiques. Ils doivent être analysés au regard des objectifs de sécurisation et de fluidification de la RN176, définis par le projet d'aménagement routier.

20 ans après la construction du pont Chateaubriand, l'environnement ne porte plus les stigmates des gros travaux qui ont été réalisés.



■ ZOOM SUR LE PONT CHATEAUBRIAND

Conçu par les architectes Auguste Arzac et Charles Lavigne, le pont Chateaubriand a été inauguré en 1991. C'est un pont arc en béton armé. Il mesure 424 m, supporte une route bidirectionnelle à 2 voies de circulation de 3,50 m de large, bordées d'une bande d'arrêt.

Si son arc gris et son tablier rouge font aujourd'hui partie de l'identité paysagère de cette zone de resserrement de la Rance, sa construction fut délicate : elle a nécessité la réalisation de pistes d'accès au chantier sur les flancs boisés de l'estuaire, le recours à l'explosif pour l'ancrage des piles de rive, la réalisation d'ouvrages provisoires en rivière...



■ LES ENJEUX EN TERMES D'ASSAINISSEMENT

Actuellement, les eaux qui ruissellent sur le tablier du pont Chateaubriand sont directement rejetées dans la Rance. Elles ne bénéficient d'aucun dispositif de traitement, ce qui est très insatisfaisant. C'est un enjeu du projet d'équiper le pont d'un système d'assainissement (voir annexe 5 p. 67).

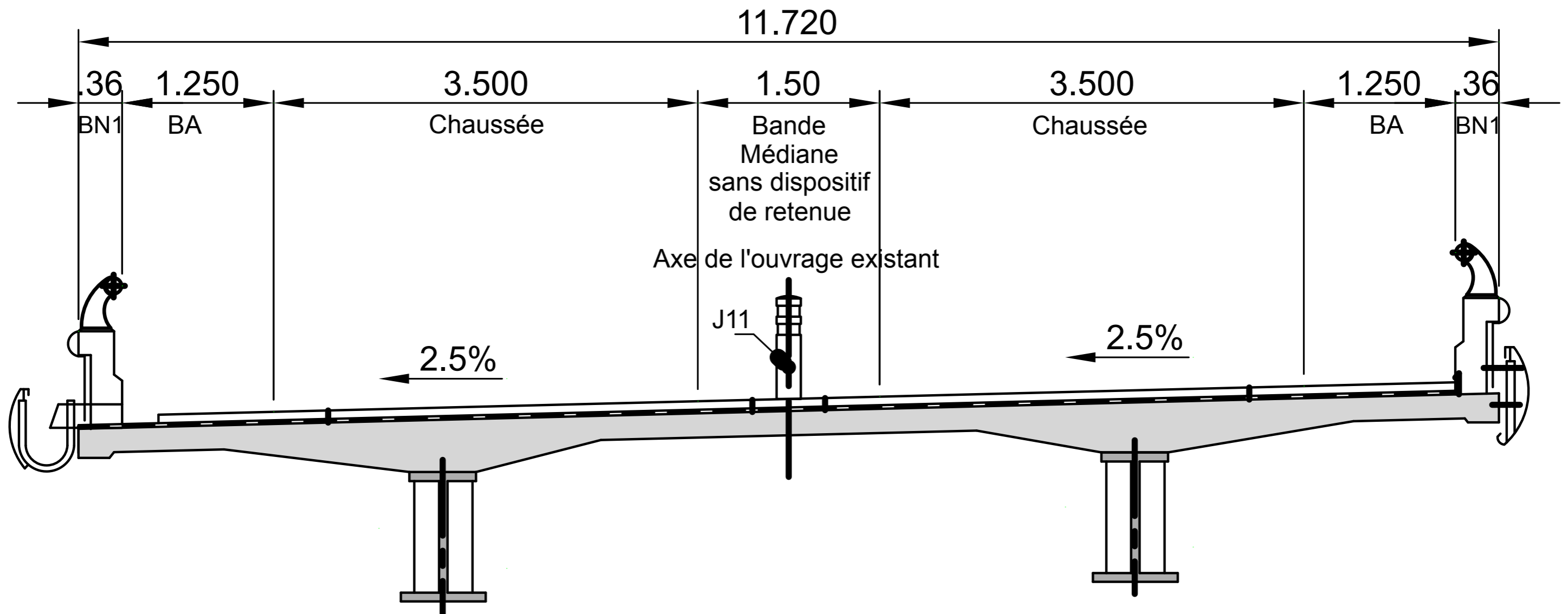


■ SOUS HAUTE TENSION

La présence d'une ligne EDF Très Haute Tension (THT), implantée au nord de la RN176, à proximité de la route au droit du pont Chateaubriand et du demi-échangeur de la RD366, complique le projet à plusieurs égards. D'une part, les travaux doivent se dérouler à distance suffisante des câbles et des pylônes ; d'autre part, certaines variantes de franchissement de la Rance et d'aménagement de l'échangeur de la RD366 nécessitent le déplacement de pylônes ou le renforcement de leurs fondations, ce qui entraînerait des difficultés techniques et réglementaires supplémentaires, ainsi qu'un surcoût financier important.

[3] *Le projet soumis à la concertation*

*La variante 1 :
aménagement de l'ouvrage existant pour mise
en conformité, sans élargissement (2x1 voie)*



CARACTÉRISTIQUES DE L'AMÉNAGEMENT

La circulation est maintenue à 2x1 voie sur le pont.

En complément d'une simple opération de maintenance (variante O), la mise en conformité du pont Chateaubriand se traduit par :

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

L'élargissement de l'ouvrage pour permettre la mise en place d'un séparateur central en axe n'est pas réalisable sans appui supplémentaire sous les parties élargies (voir annexe 2 p. 56).

OPPORTUNITÉS EN TERMES DE SÉCURITÉ ET D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

La mise en conformité sécurise la circulation des véhicules sur le pont, mais ne résout pas les problèmes d'encombrements et donc de sécurité au droit des rabattements de 2 à 1 voie. Cette variante ne répond pas aux objectifs du projet d'aménagement du territoire.

ORGANISATION ET IMPACT PENDANT LES TRAVAUX

Limités, ces travaux peuvent être réalisés alternativement sur chacun des côtés afin de maintenir la circulation sur une voie.

Ils n'engendrent pas de nuisance pour les riverains.

ENJEUX PAYSAGERS ET ENVIRONNEMENTAUX

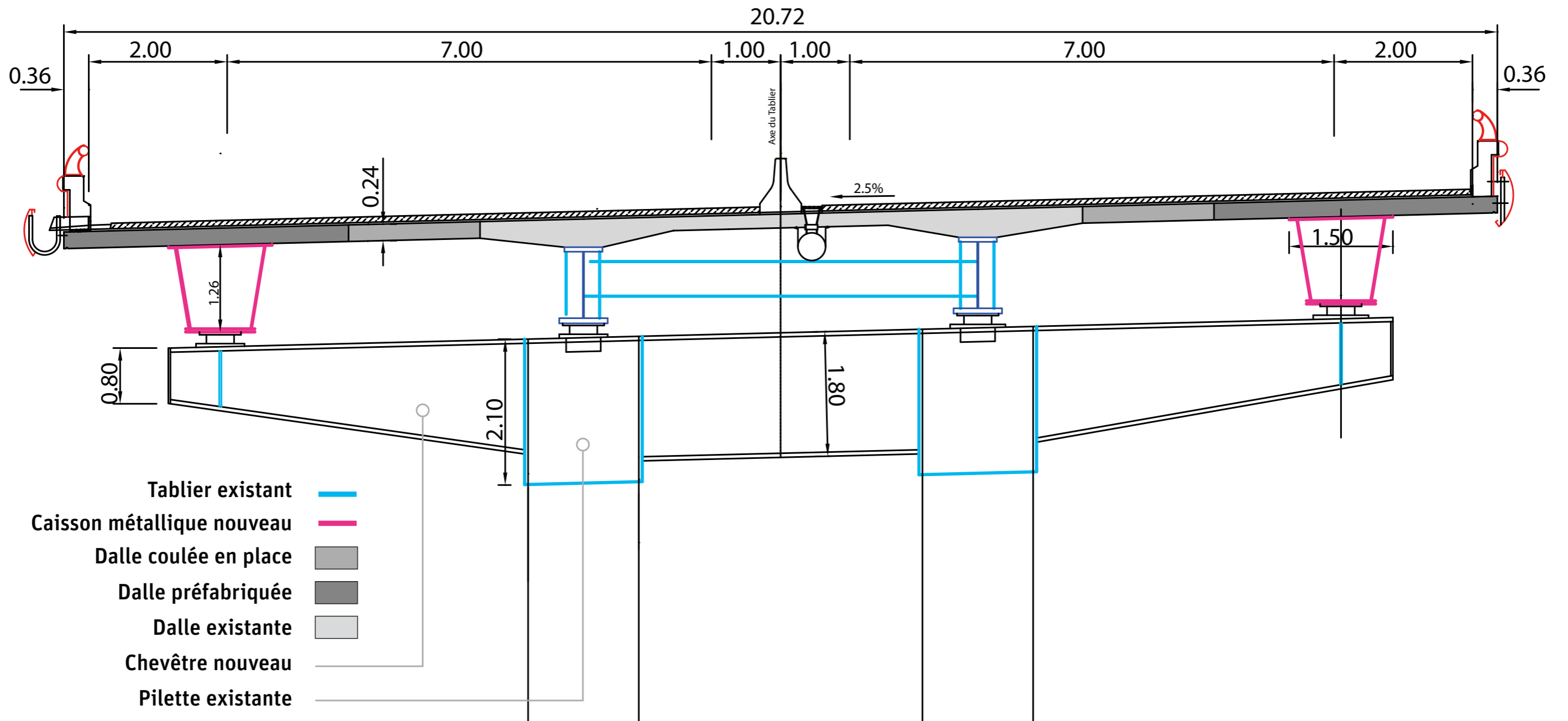
Comme pour la variante O, cette variante ne présente que des incidences temporaires et modérées sur le milieu naturel et le paysage liées aux travaux d'entretien, et ne nécessite aucune procédure réglementaire.

Contrairement à la variante O, elle offre, en revanche, une solution de traitement des eaux rejetées dans la Rance, ce qui évite toute pollution venue du pont.



[3] *Le projet soumis à la concertation*

*La variante 2 :
Élargissement de l'ouvrage existant pour mise à 2x2 voies*

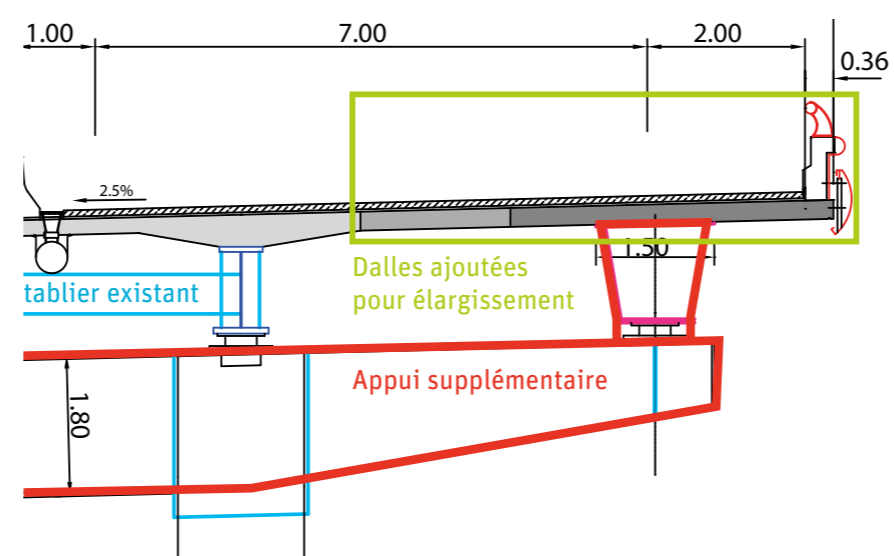


CARACTÉRISTIQUES DE L'AMÉNAGEMENT ET ENJEUX TECHNIQUES

Cette variante prévoit d'élargir le tablier du pont Chateaubriand pour que la route qu'il supporte offre deux voies de circulation dans chaque sens. Concrètement, cette option exige d'importants travaux de structure : les études techniques menées en 2013 par le CEREMA ont conclu que l'élargissement à 2x2 voies de l'ouvrage existant exigeait la création d'un appui supplémentaire de chaque côté du tablier grâce à des chevêtres sur lesquels viennent s'appuyer les caissons et dalles béton correspondant à l'élargissement.

L'élargissement à 2x2 voies du pont Chateaubriand est la variante rassemblant le plus de contraintes techniques, qu'il s'agisse des phases de déconstruction des encorbellements, d'élargissement du tablier, ou encore de renforcement des fondations de l'un des pylônes de la ligne électrique THT.

La structure métallique en place ne peut pas supporter le poids d'un élargissement sans un renforcement de la structure du pont avec la mise en place de nouveaux caissons métalliques, ce qui constitue une opération complexe mais réalisable.



■ LA CIRCULATION EN PÉRIODE DE CHANTIER

La réalisation de ces travaux complexes nécessite une quinzaine de nuits de circulation alternée et 10 à 16 semaines de coupure totale de la circulation, qui seront réparties en-dehors des vacances scolaires.

Cette variante est celle qui perturbe le plus la circulation, la fermeture de la RN176 ayant des répercussions sur le trafic de tout le secteur : chaque jour, quelques 10 000 véhicules seraient déviés sur le pont Saint-Hubert et 7 500 par le barrage sur la Rance.

[3] *Le projet soumis à la concertation*

ORGANISATION ET IMPACT PENDANT LES TRAVAUX

Complexe sur le plan technique, cette variante nécessite un dispositif de chantier important.

Proches des maisons, les travaux préparatoires risquent de perturber les riverains et de dégrader temporairement le paysage. Une piste d'accès réutilisant l'ancienne piste de chantier devra être réalisée en rive est, tandis qu'y sera implantée une aire de lancement, destinée à préparer les éléments qui seront agencés sur le pont.

Sur la rive ouest, le site classé et la zone Natura 2000 sont globalement épargnés, grâce à la réalisation d'une plateforme d'accès « suspendue » qui permet d'éviter de réaliser une piste de chantier dans la zone d'habitat prioritaire (voir annexe 3 p. 57). Les espèces animales et végétales seront toutefois fortement dérangées le temps des travaux.

Cette variante présente par conséquent un impact important en rive est, du même type que pour la variante 1.

ENJEUX PAYSAGERS ET ENVIRONNEMENTAUX

Le paysage sera très peu modifié par cette variante, le choix des nouveaux chevêtres nécessaires à l'élargissement permettant une intégration architecturale maximale.

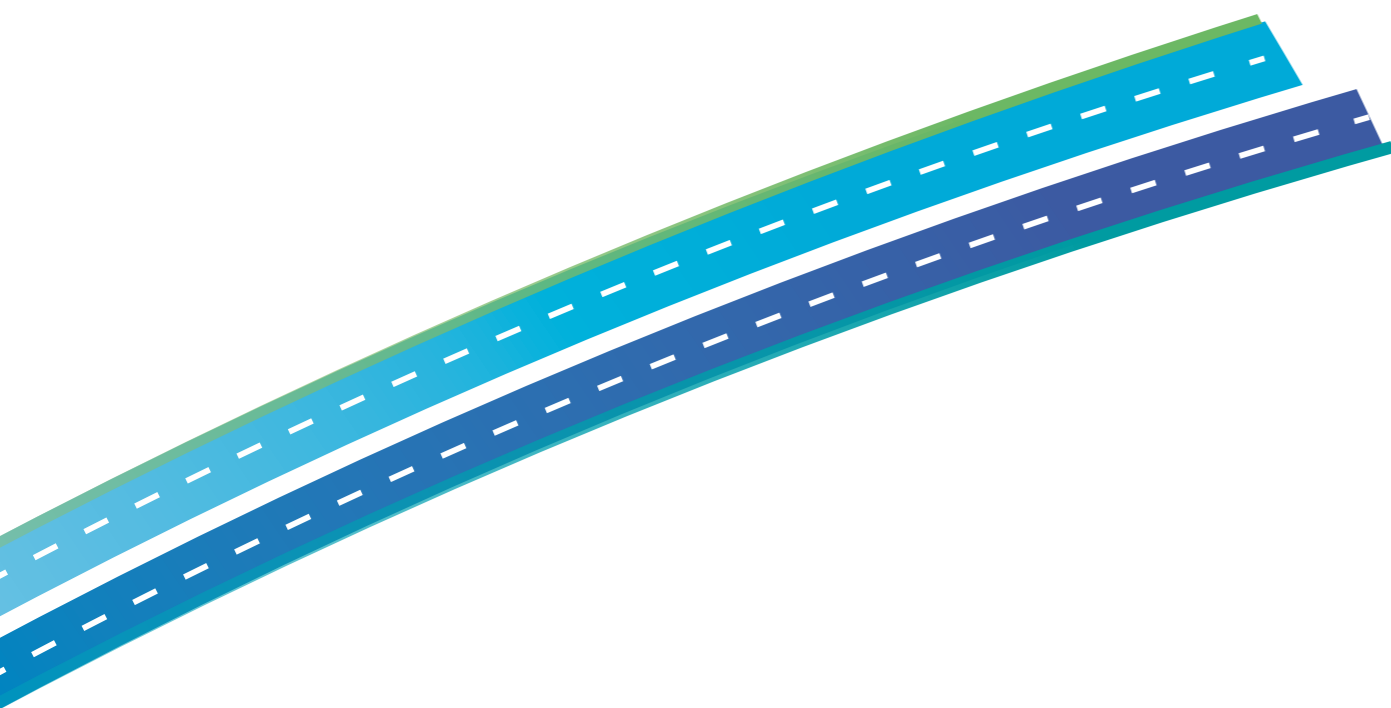
Quant aux impacts sur l'environnement, une fois les aires de chantier recolonisées, le milieu naturel retrouvera son état initial, comme cela fut le cas après la construction du pont Chateaubriand.

En ce qui concerne l'habitat prioritaire, l'impact sera limité à l'ombre du pont qui conduira à une modification du cortège végétal de cette zone.

Comme pour la variante 1, la qualité des eaux de la Rance sera améliorée grâce au traitement des rejets du pont.

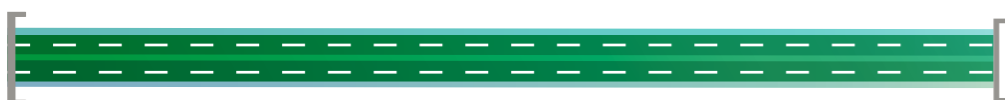
OPPORTUNITÉS EN TERMES DE SÉCURITÉ ET D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

L'élargissement du pont permettrait de supprimer la congestion sur cette section de la RN176, faciliterait la traversée de la Rance, améliorerait la fluidité du trafic local et régional et contribuerait, ainsi, conformément aux objectifs du projet, à renforcer la sécurité des usagers et, plus largement, l'attractivité de la Bretagne nord.



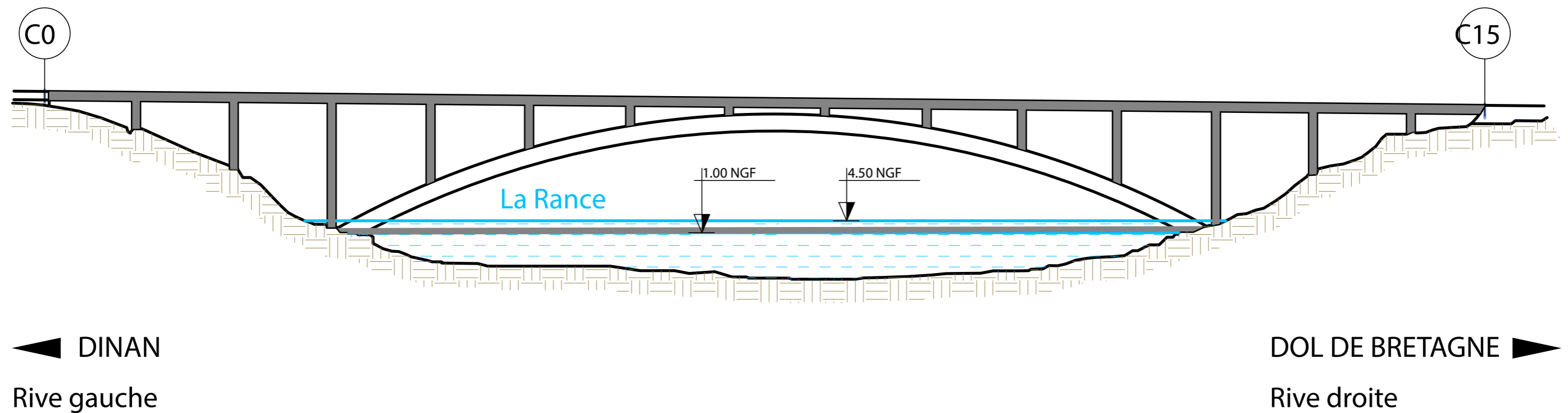
■ LE CADRE DE VIE APRÈS LE CHANTIER

Les riverains bénéficieront toujours d'un cadre de vie calme : les flux de véhicules, bien que plus intenses, seront moins saccadés par les ralentissements et se feront dans un environnement plus sécurisé. De plus, toutes les protections acoustiques nécessaires seront installées.



[3] *Le projet soumis à la concertation*

*La variante 3 :
Mise à 2x2 voies par la réalisation d'un nouveau pont*



LES PROBLÉMATIQUES COMMUNES AUX DEUX OPTIONS DE LA VARIANTE 3

La variante 3 se divise en deux sous-variantes, selon que le nouvel ouvrage est implanté au sud ou au nord du pont Chateaubriand. Avant d'examiner les caractéristiques propres à ces deux options, il convient de souligner les problématiques communes, en termes d'impact paysager, que soulève toute nouvelle construction. Le resserrement de la Rance entre Port Saint-Hubert et Port Saint-Jean étant déjà occupé par deux ponts distants de 200 m, la création d'un troisième ouvrage demande de porter une attention particulière à son intégration dans le paysage. C'est pourquoi plusieurs types de ponts ont été étudiés : le pont arc identique au pont Chateaubriand, le pont suspendu à une travée, le pont suspendu à 3 travées, le pont en béton précontraint.

LE PONT ARC, SEULE OPTION POSSIBLE

Si la variante de la réalisation d'un nouveau pont venait à être retenue, la solution du pont arc serait privilégiée. Bien qu'il présente des difficultés techniques importantes (avec 8 appuis, dont deux au bord de la Rance) et engendre un impact fort sur le milieu naturel, pendant les travaux, c'est le modèle du pont arc qui s'intègre le mieux au paysage.

Son profil pouvant se fondre avec celui du pont Chateaubriand, il ne désorganiserait pas la perception actuelle de cette zone resserrée de l'estuaire de la Rance. Les autres modèles présenteraient, quant à eux, trop d'impacts sur le paysage et le milieu naturel (voir annexe 4 p. 58).

[3] *Le projet soumis à la concertation*

*La variante 3a :
Mise à 2x2 voies par la réalisation d'un nouveau
pont arc au sud du pont Chateaubriand*



CARACTÉRISTIQUES DE L'AMÉNAGEMENT ET ENJEUX TECHNIQUES

Afin de favoriser l'intégration d'un nouveau pont, c'est le modèle du pont arc qui sera privilégié. Ce qui implique des contraintes techniques importantes, puisqu'il faut installer 8 appuis, dont deux en eau, utiliser des explosifs lors du chantier, réaliser des batardeaux à distance suffisante de ceux du pont Chateaubriand ou encore des piles provisoires en rivière. Cette variante présente donc un haut niveau de complexité technique.

ORGANISATION ET IMPACT PENDANT LES TRAVAUX

Le chantier et le nouveau pont ont un impact fort sur le milieu naturel.

La réalisation de cette variante nécessite la mise en place d'aires de chantier conséquentes sur chaque rive, la recréation de l'ancienne piste de chantier en rive est et la création de nouvelles pistes de chantier en rive ouest.

Les habitats d'intérêt communautaire terrestres et marins, dont l'habitat prioritaire en rive ouest, seront largement touchés (2 500 m², dont 2 300 m² d'habitat prioritaire) par les importantes aires et pistes de chantier, la construction des appuis entraînant la destruction de nombreux végétaux.

Par ailleurs, la construction des fondations dans la Rance brasse fortement les sédiments et le mouvement des barges pour déplacer les matériaux d'une rive à l'autre présente un risque de pollution et peut effrayer les espèces marines.

La construction d'un nouvel ouvrage a l'avantage de ne perturber que très ponctuellement la circulation pour assurer l'accès au chantier et au moment de le raccorder à la route existante.

ENJEUX HUMAINS, PAYSAGERS ET ENVIRONNEMENTAUX

Cette solution sud est la plus proche des hameaux de Port Saint-Jean et de Port Saint-Hubert. La mise en place d'un écran antibruit atténuera le bruit de roulement. Par contre, le chemin d'accès aux piles du pont qui longe la RN176 sur son côté sud et permet une desserte par l'arrière de quelques habitations de Port Saint-Jean devra être supprimé, ce qui privera les riverains de cette facilité.

À long terme, l'ouvrage s'intégrera bien dans le paysage et la qualité des eaux de la Rance sera améliorée, les eaux des deux ponts étant traitées avant rejet dans l'estuaire comme pour les variantes 1 et 2. Des mesures seront prises pour faciliter la recolonisation des deux versants par les végétaux afin de compenser la destruction de l'habitat prioritaire pendant les travaux.

OPPORTUNITÉS EN TERMES DE SÉCURITÉ ET D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Comme l'élargissement du pont (variante 2), la mise à 2x2 voies par la réalisation d'un nouveau pont au sud du pont Chateaubriand permettrait de supprimer la congestion sur cette section de la RN176, faciliterait la traversée de la Rance, améliorerait la fluidité du trafic local et régional et contribuerait, ainsi, conformément aux objectifs du projet à renforcer la sécurité des usagers et, plus largement, l'attractivité de la Bretagne nord.

[3] *Le projet soumis à la concertation*

*La variante 3b :
Mise à 2x2 voies par la réalisation d'un nouveau
pont arc au nord du pont Chateaubriand*

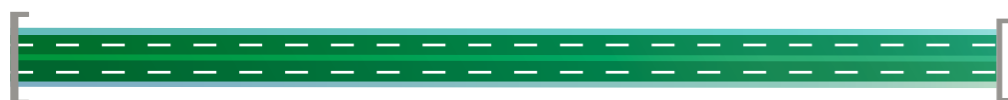
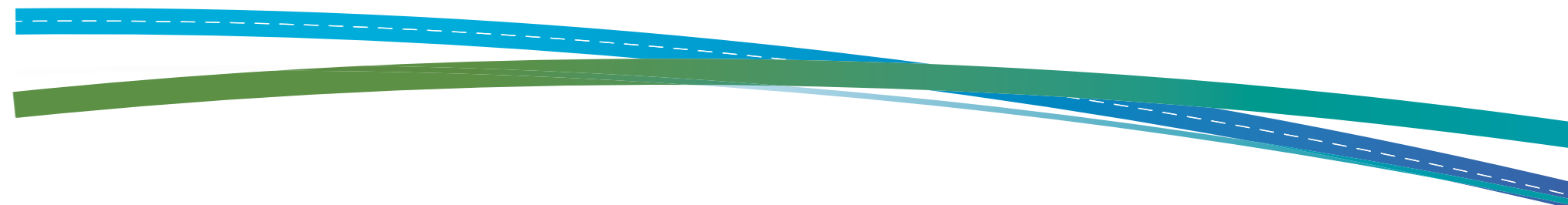


MOINS D'IMPACT SUR LE MILIEU HUMAIN, PLUS D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

Les caractéristiques de l'aménagement, les enjeux techniques et les impacts de cette solution sont globalement les mêmes que pour la variante 3a, à deux différences près : tandis que les impacts sur le milieu humain sont moindres du fait de l'éloignement de l'ouvrage du hameau de Port Saint-Jean (plus de suppression du chemin d'accès aux piles du pont), les impacts sur l'environnement se trouvent renforcés par le nécessaire déplacement de la ligne très haute tension. Le pylône EDF en rive ouest étant installé dans la zone Natura 2000, à proximité de l'habitat prioritaire, son déplacement nécessitera d'étendre les terrassements sur cette zone sensible.

OPPORTUNITÉS EN TERMES DE SÉCURITÉ ET D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Comme l'élargissement du pont (variante 2) par la réalisation d'un nouveau pont au sud du pont Chateaubriand, la variante 3b permettrait de supprimer la congestion sur cette section de la RN176, faciliterait la traversée de la Rance, améliorerait la fluidité du trafic local et régional et contribuerait, ainsi, conformément aux objectifs du projet à renforcer la sécurité des usagers et, plus largement, l'attractivité de la Bretagne nord.



[3] *Le projet soumis à la concertation*



■ ZOOM SUR LES CONTRAINTES LIÉES AUX LIGNES THT

La variante 2 (élargissement de l'ouvrage existant) nécessite de réaliser un mur de soutènement au pied du pylône ouest et de renforcer ses fondations, ce qui occasionnera des coûts supplémentaires estimés à 60 k€.

Dans le cas de la création d'un nouvel ouvrage, la ligne THT ne pose aucun problème lorsque le doublement du pont Chateaubriand se fait au sud, en revanche, elle doit être déplacée si l'aménagement est réalisé au nord, ce qui entraîne des contraintes réglementaires fortes, liées à la présence du site classé et de la zone Natura 2000, et un coût supplémentaire estimé à au moins 1,2 M€.

Analyse comparée des variantes de franchissement de la Rance

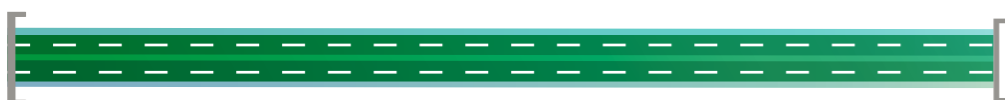
Le tableau de comparaison des variantes ci-contre fait clairement apparaître les forces et les faiblesses des trois variantes de franchissement de la Rance soumises à la concertation : les solutions 0 et 1 qui ont peu d'impact sur l'environnement et le cadre de vie sont aussi celles qui répondent le moins aux objectifs de sécurisation et d'aménagement du territoire poursuivis par le projet.

Inversement, les variantes qui répondent de façon très favorable à ces objectifs (2, 3a et 3b) ont, par ailleurs, chacune leurs atouts propres et leurs points faibles :

- si la variante 2 (élargissement du pont) est très complexe à réaliser et présente des contraintes de chantier importantes, ses impacts sur l'environnement et le cadre de vie sont maîtrisés ;
- les variantes 3a et 3b, ont des impacts beaucoup plus marqués sur l'environnement (en particulier pour la variante 3b) et le cadre de vie (3a), mais leurs contraintes d'exploitation sous chantier sont quasi nulles.

Variantes	VO pas de modification	V1 mise en conformité du pont à 2x1 voie	V2 mise à 2x2 voies du pont par élargissement	V3a mise à 2x2 voies du pont grâce à un nouveau pont arc au sud	V3b mise à 2x2 voies du pont grâce à un nouveau pont arc au nord
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€	0,7 à 1 M€	17 à 19 M€	23 à 27 M€	25 à 29 M€

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



[3] *Le projet soumis à la concertation*

3.2 *Les enjeux d'aménagement des raccordements et de la section courante*

Caractéristiques et contraintes de l'aménagement des raccordements de part et d'autre du franchissement de la Rance



ENJEUX HUMAINS

Dans le cas de la variante 2, le rapprochement de la route vers le hameau de Port Saint-Jean reste modéré. Des écrans acoustiques seront installés pour conserver l'ambiance acoustique initiale du village.

Dans le cas d'un nouveau franchissement construit au sud de l'actuel (variante 3a), le prolongement à 2x2 voies à proximité de Port-Saint-Jean conduira à supprimer le chemin d'entretien du pont qu'utilisent actuellement les riverains pour la desserte arrière de leurs maisons. Des écrans acoustiques seront installés pour conserver l'ambiance acoustique initiale du village.

La création d'un ouvrage au nord plus éloigné (variante 3b) modifie moins le cadre de vie des habitants de Port Saint-Jean. Des écrans acoustiques permettent de conserver le niveau sonore actuel malgré l'augmentation du trafic.

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Les variantes 2, 3a et 3b ont un impact limité sur les milieux naturels (habitat du lucane cerf-volant en rive ouest, biodiversité ordinaire en rive est). Les haies implantées en avant des écrans permettent de diriger les chauves-souris vers le versant où elles pourront passer sous le pont.

Caractéristiques et contraintes de l'aménagement de la section courante comprise entre le demi-échangeur avec la RD366 et l'échangeur de la Chênaie

L'aménagement de ce tronçon de la RN176 ne dépend pas du choix de la solution de franchissement de la Rance. Dans tous les cas de figure, une nouvelle plateforme à 2x2 voies sera aménagée au sud de la voie existante sur les emprises foncières qui ont déjà été acquises et terrassées en 1991. L'alternative d'un élargissement au nord de la voie existante n'a donc pas été étudiée.

OUVRAGES PRÉSENTS ET COMPLÉMENTS À PRÉVOIR

La mise à 2x2 voies de la RN176 entre l'échangeur de la Chênaie et le demi-échangeur avec la RD366 sera réalisée sur les emprises déjà acquises et profitera des différents ouvrages qui avaient été conçus, dès l'origine, pour une mise à 2x2 voies ultérieure. Les ponts (ou passages supérieurs) de la RD29 et de la RD366 avaient ainsi été prévus pour franchir la seconde chaussée. Les passages inférieurs ont, quant à eux, été réalisés afin de permettre leur allongement avec le moins d'incidence possible sur la circulation de la RN176 : le pont cadre (ou passage inférieur) de la RD407 entre la Ville-ès-Nonais et le hameau de Pontlivard sera par conséquent doublé à l'identique.

ENJEUX PAYSAGERS ET ENVIRONNEMENTAUX

Si l'utilisation de la plateforme existante limite les incidences sur les sols, les sous-sols, les eaux souterraines et les milieux naturels, des mesures protectrices sont cependant nécessaires. Ainsi, au niveau du ruisseau de Pontlivard, la mise en place d'un dalot – petit ouvrage hydraulique semi-enterré – assurera la transparence écologique de l'aménagement routier et l'impact sur la zone humide devra faire l'objet de mesures compensatoires. Des plantations compenseront la destruction de certaines haies. Des dispositions devront également être mises en œuvre au niveau du remblai de Pontlivard, qui constitue un axe de déplacement des chiroptères.



■ SURFACES AGRICOLES IMPACTÉES

La surface agricole supprimée par les dépendances routières sur l'ensemble du projet (réseau d'assainissement séparatif, bassins (voir annexe 5 p. 67), merlon acoustique de Pontlivard, desserte des riverains au droit de l'échangeur avec la RD366) est de l'ordre de 2,5 ha.

ENJEUX HUMAINS : PRÉSERVER LE CADRE DE VIE DES RIVERAINS

Plusieurs habitations du hameau du Pontlivard sont installées à moins de 100 m de la voie actuelle. Elles sont donc sensibles aux modifications que la mise à 2x2 voies peut apporter à leur cadre de vie notamment en termes d'ambiance sonore.

Les nuisances liées à l'augmentation de la vitesse et du trafic seront compensées par la mise en place de toutes les mesures acoustiques nécessaires au respect de la réglementation.

Pour s'en assurer, le maître d'ouvrage a réalisé une campagne de mesures acoustiques en 2013. Celle-ci permet de connaître l'ambiance acoustique actuelle et de faire des modélisations en fonction des variantes du projet. Ces modélisations permettent de choisir le projet en tenant compte de son impact acoustique et de prévoir les mesures d'atténuation qu'il pourrait nécessiter.

[3] *Le projet soumis à la concertation*

Analyse comparative des deux options d'aménagement : mise à 2x2 voies de la RN176 (hors pont Chateaubriand) ou statu quo

Si les conditions de circulation et de sécurité sur cette section de route ont été déjà améliorées par la pose, en 2011, de glissières en axe, elles se verront encore renforcées par sa mise à 2x2 voies.

Par ailleurs, ce nouvel aménagement sera l'occasion de traiter les eaux de ruissellement, avant rejet.

Ces atouts plaident en faveur du doublement, comparé au maintien du statu quo.

Cependant, l'option de mise à 2x2 voies de la RN176 (hors pont Chateaubriand) perd de son intérêt, sans une augmentation de la capacité du franchissement de la Rance (maintien des embouteillages liés à la réduction de 2 à 1 voie sur le pont et des problèmes de sécurité associés).

La mise à 2x2 voies de cette section répondra vraiment aux objectifs du projet d'aménagement si elle s'accompagne d'une mise à 2x2 voies du pont Chateaubriand, que celle-ci prenne la forme d'un élargissement du pont actuel ou de son doublement.





La commune de Pontlivard

[3] *Le projet soumis à la concertation*

3.3 *Les solutions d'aménagement de l'échangeur avec la RD366*

CARACTÉRISTIQUES DE L'AMÉNAGEMENT ET ENJEUX TECHNIQUES

Parallèlement à la mise à 2x2 voies de la RN176, une réflexion est menée pour compléter le demi-échangeur avec la RD366 à la Ville-ès-Nonais.

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 d'une bretelle d'entrée sur la RN176 en direction de Dol-de-Bretagne, depuis le hameau de Port Saint-Jean.

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.

Cet aménagement soumis à la concertation soulève des enjeux de desserte des maisons situées au nord de l'échangeur, ainsi que des enjeux de sécurisation des mouvements (création ou non d'un carrefour giratoire).



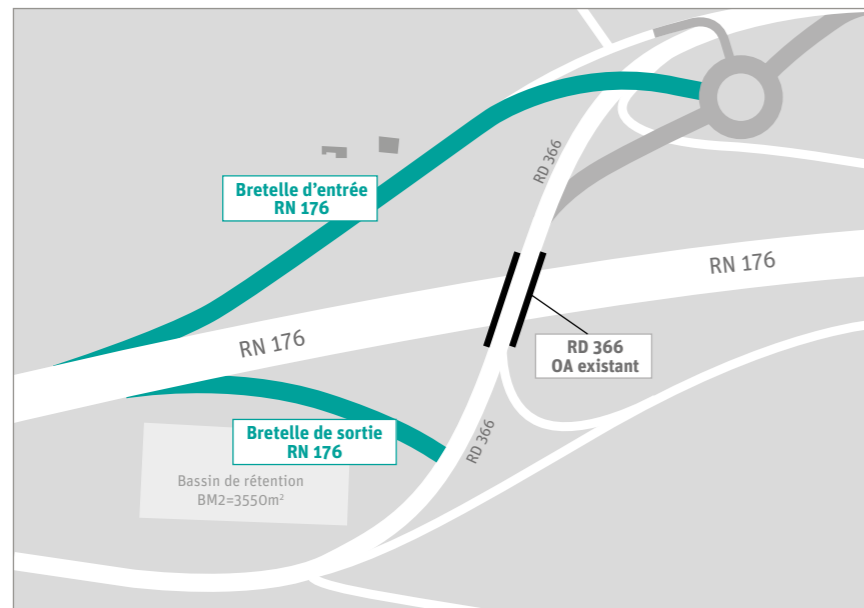
Le demi-échangeur avec la RD366

Les variantes d'aménagement d'une nouvelle bretelle d'entrée sur la RN176

Cette bretelle d'entrée nord permettrait l'accès à la RN176 en direction de Dinan depuis la Ville-ès-Nonais. Prévues dès 1991 et entièrement terrassées dans le prolongement de la sortie existante en provenance de Dol-de-Bretagne, la plateforme nécessaire à cette nouvelle bretelle d'entrée pourrait être facilement utilisée aujourd'hui. La présence de deux maisons, dont l'entrée se fait par une impasse bitumée aménagée sur cette plateforme, doit cependant être prise en compte. Deux options se présentent :

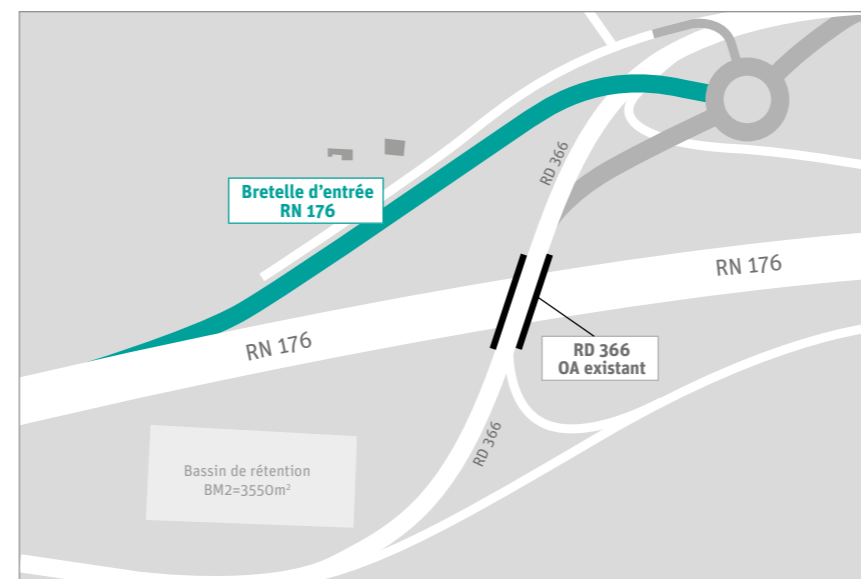
VARIANTE « A »

La bretelle d'entrée est implantée sur la plateforme existante, il est alors nécessaire de créer un nouveau chemin pour desservir les deux propriétés riveraines. Techniquement simple, cette solution, qui a peu d'impact sur le milieu naturel, est en revanche contraignante pour les riverains, qui voient leur desserte modifiée et la création d'une bretelle d'entrée à quelques mètres de leur habitation.



VARIANTE « B »

La bretelle d'entrée est implantée au sud de la plateforme existante. Cette solution, qui limiterait l'impact pour les riverains (ils conserveraient leur chemin d'entrée actuel et verraient la nouvelle bretelle d'entrée sur la RN176 réalisée quelques mètres plus loin de chez eux), impliquerait, d'une part, d'empiéter sur des terres agricoles qui deviendraient plus difficiles à exploiter, d'autre part, de déplacer le pylône de la ligne électrique à très haute tension, ce qui entraînerait un coût supplémentaire pour le projet.



TYPE DE CARREFOUR POUR LA NOUVELLE BRETELLE D'ENTRÉE

Le carrefour existant à la sortie de la bretelle en provenance de Dol-de-Bretagne présente actuellement une forme en croix. Cependant, la création de deux nouvelles bretelles reliant la RD366 à la RN176 augmentera notablement la circulation sur ce carrefour et par conséquent le risque d'accident.

Il est donc envisagé de créer un carrefour giratoire pour une meilleure lisibilité des échanges entre les différentes voies.

[3] *Le projet soumis à la concertation*

L'aménagement d'une nouvelle bretelle de sortie sur la RN176

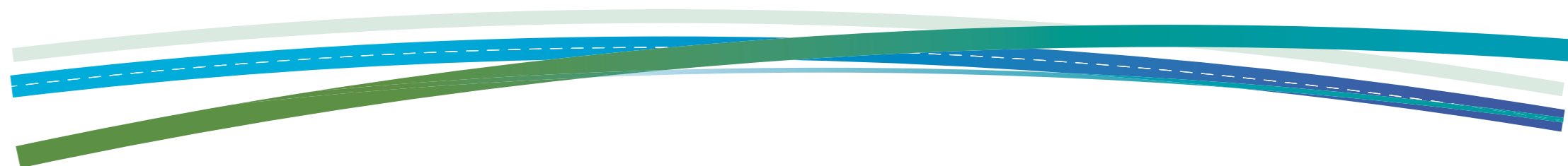
Cette nouvelle bretelle permettrait aux usagers de la RN176, en provenance de Dinan, de quitter la nationale à la hauteur de Port Saint Jean et la Ville-ès-Nonais.

Elle sera positionnée avant le pont de la RD366 et débouchera sur la RD366 : il sera alors possible, grâce à un carrefour en « T », de rejoindre Port Saint-Jean et la Ville-ès-Nonais.

Analyse comparative des deux variantes d'aménagement : compléter l'échangeur ou maintenir un demi-échangeur avec la RD366

Dans les variantes 0 et 1, qui excluent la mise à 2 x 2 voies du franchissement de la Rance, il n'est pas envisagé de compléter l'échangeur avec la RD366, car alors l'effet « goulet d'étranglement » serait aggravé.

En revanche, la mise à 2x2 voies du franchissement de la Rance rendrait légitime la création d'un échangeur complet avec la RD366 pour assurer la continuité de la connexion entre la RN176 et la RD366.





Dossier de concertation - Mise à 2x2 voies de la RN 176



[3] Le projet soumis à la concertation

3.4 Synthèse des options d'aménagement

L'analyse des scénarios prenant en compte les différentes solutions possibles, pour chacune des sections de la RN176, entre la rive ouest de la Rance et l'échangeur de la Chênaie, s'organise autour des 5 variantes suivantes :

- une variante 0 (VO), qui préconise de conserver le pont en état et de maintenir la circulation à 2x1 voie sur l'ensemble du tronçon
- une variante 1, qui préconise une section courante à 2X2 voies et une mise en conformité du pont, maintenu à 2X1 voie
- une variante 2, qui préconise la mise à 2x2 voies de l'ensemble du tronçon, via l'élargissement du pont Chateaubriand
- une variante 3a, qui préconise la mise à 2x2 voies de l'ensemble du tronçon, via la création d'un pont arc au sud du pont Chateaubriand
- une variante 3b, qui préconise la mise à 2x2 voies de l'ensemble du tronçon, via la création d'un pont arc au nord du pont Chateaubriand

Le complément de l'échangeur de la RD366 est ajouté dans un second temps à chacune des variantes.

Le tableau ci-contre synthétise l'ensemble de ces critères qui ont été détaillés au fur et à mesure de la description des différentes solutions.

Le coût de la seconde phase de travaux, concernant l'échangeur de la Chênaie, déjà déclarée d'utilité publique, est de 10 millions €.

Variantes	VO pas de modification	V1 section courante à 2x2 voies et mise en confor- mité du pont à 2x2 voies	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€

À l'issue de l'analyse détaillée des variantes, les solutions étudiées doivent être appréciées en fonction de la réponse qu'elles apportent aux objectifs du projet d'aménagement routier, en fonction de leurs impacts cumulés sur l'environnement et le cadre de vie et en fonction de leur coût et de sa justification au regard des enjeux de développement régional et local.

Forces et faiblesses des 5 variantes

LA VARIANTE 0 NE RÉPOND DONC PAS AUX OBJECTIFS D'AMÉLIORATION DU TRAFIC SUR LA RN176

La conservation en l'état (VO) serait la variante la plus facile à mettre en œuvre. Ne rien faire ne présente, en effet, aucune difficulté technique et un impact environnemental quasi-nul : des destructions d'habitat et des dérangements d'espèces très faibles, limités à la recréation de la piste de chantier en rive est de la Rance, aucun dérangement des riverains. Cependant, le problème de rejet des eaux de ruissellement non traitées ne serait pas réglé ; les difficultés de circulation et les problèmes de sécurité des déplacements perdureraient.

L'option VO ne répond donc pas aux objectifs d'amélioration du trafic sur la RN176.

LA VARIANTE 1 : UNE AMÉLIORATION PARTIELLE DE LA SITUATION

La mise à 2x2 voie de la section courante, sans augmentation de la capacité du franchissement de la Rance, a des impacts limités sur l'environnement, mais **elle ne répond que partiellement aux objectifs fixés.**

Si elle améliore la sécurité sur la section courante mise à 2x2 voies (déjà largement traitée par les travaux de pose de glissières en axe en 2011) et permet de traiter les eaux de ruissellement, avant rejet, elle n'est en effet pas compatible avec l'aménagement d'un échangeur complet avec la RD366 et les difficultés de circulation et les problèmes de sécurité perdureraient au droit des rétrécissements de 2 à 1 voie sur le pont.

VARIANTES 2, 3A ET 3B : UNE AMÉLIORATION DU TRAFIC, AVEC DES IMPACTS VARIÉS SUR L'ENVIRONNEMENT ET LE CADRE DE VIE

Toutes les variantes proposant la mise à 2x2 voies de toute la section, y compris le pont Chateaubriand, sont celles qui répondent le mieux aux objectifs du projet.

- La variante 2 est techniquement la plus complexe à réaliser et la plus contraignante en phase travaux, mais elle présente un impact maîtrisable et limité sur l'environnement, dont les habitats prioritaires, pour un coût moindre que les autres variantes de doublement de l'ouvrage.
- Les variantes 3a et 3b, de création d'un nouveau pont arc identique au pont Chateaubriand, au sud ou au nord, si elles permettent d'éliminer les contraintes en phase chantier, entraînent un impact élevé sur l'environnement, en particulier les habitats prioritaires.
- La variante 3a présente en outre un impact important sur le milieu humain, elle implique à ce titre plus de mesures de préservation du cadre de vie des habitants de Port Saint-Jean.
- La variante 3b a un impact encore plus fort sur la zone Natura 2000 et un coût supérieur en raison du déplacement de la ligne très haute tension qu'elle nécessite.

[3] *Le projet soumis à la concertation*

Quid d'un échangeur complet avec la RD366 ?

PAS D'ÉCHANGEUR COMPLET SANS MISE À 2X2 VOIES SUR TOUT LE TRONÇON

L'aménagement d'un échangeur complet avec la RD366 est difficilement compatible avec le maintien à 2x1 voie du pont Chateaubriand. Les flux supplémentaires augmenteraient la congestion et l'insécurité au droit du pont.

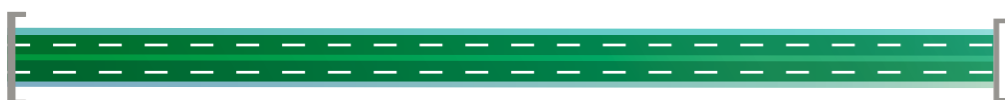
Le réaménagement de l'échangeur trouve en revanche pleinement sa place dans un projet incluant la mise à 2x2 voies de toute la RN176, permettant d'améliorer du même coup les déplacements locaux. Il présente néanmoins un surcoût de 1,5 M€.

Seules les variantes 2, 3a et 3b répondent complètement aux objectifs du projet et sont compatibles avec l'aménagement d'un échangeur complet avec la RD366, qui constitue un élément d'attractivité supplémentaire du projet.

Les possibilités de phasage

À ce stade, l'intention du maître d'ouvrage est de porter un projet global et cohérent jusqu'à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique. Le projet comporte cependant différentes composantes qui peuvent être réalisées plus ou moins indépendamment les unes des autres, permettant un éventuel phasage dans le temps de sa réalisation, si les conditions de financement ne sont pas parfaitement réunies : fin de l'aménagement de l'échangeur de La Chênaie, mise à 2x2 voies de la section courante, élargissement ou doublement du pont Chateaubriand, complément d'échangeur avec la RD366.





[4] La concertation, aujourd'hui et demain

Objectifs et modalités de la concertation

Informer largement l'ensemble des publics concernés par le projet, écouter les avis de chacun, dialoguer pour enrichir le projet d'aménagement, tels sont les objectifs de toute concertation publique.

Le principe de participation résulte d'une prise de conscience depuis les années 1980 des conséquences de certains projets d'aménagement sur l'environnement et d'une évolution du principe de concertation préalable à la réalisation de ces projets.

Le projet de mise à 2x2 voies du tronçon de la RN 176 qui s'étend de la rive ouest de l'estuaire de la Rance, sur la commune de Plouër-sur-Rance, à l'échangeur de la Chênaie qui fait la jonction entre la RN176 et la RD137, sur la commune de Miniac-Morvan, n'étant pas finalisé, toute contribution aidera au choix de la variante et à la conception définitive de l'aménagement routier : les questions posées et les avis émis lors de la concertation permettront de préciser les attentes des usagers et des collectivités et faciliteront les prises de décision du maître d'ouvrage. Le projet final tirera ainsi profit des enseignements de la concertation préalable.

LES DATES DE LA CONCERTATION

La concertation préalable se déroule du lundi 22 septembre 2014 au vendredi 17 octobre 2014.

COMMENT S'INFORMER ?

Le dossier de concertation présente de manière synthétique les motivations et les principaux enjeux du projet. Il décrit les contraintes techniques, l'environnement humain, naturel et paysager. Il présente aussi les différentes variantes envisagées.

Vous pouvez le consulter pendant toute la durée de la concertation :

- dans les mairies de Plouër-sur-Rance, Pleudihen-sur-Rance, La Ville-ès-Nonais et Miniac-Morvan.

- sur le site Internet de la DREAL Bretagne :
www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr

La plaquette d'information sur le projet sera distribuée lors de la réunion publique. Elle sera également disponible dans les différentes mairies.



■ UNE PROCÉDURE ENCADRÉE

Le projet d'aménagement s'inscrit dans les dispositions réglementaires prévues par l'article L300-2 du Code de l'urbanisme. Celui-ci prévoit l'organisation d'une concertation en cas de réalisation d'une infrastructure routière d'un investissement supérieur à 1,9 million d'euros, notamment lorsque l'opération conduit à la création de nouveaux ouvrages ou bien modifie l'assiette d'ouvrages existants, ce qui est le cas ici. Conformément aux dispositions prévues, les modalités de la présente démarche ont été fixées après avis des communes concernées.

COMMENT PARTICIPER ?

Une réunion publique se tiendra mercredi 1^{er} octobre 2014 à 18h30 à la salle des fêtes de Pleudihen-sur-Rance.

Le projet sera présenté par le maître d'ouvrage.

Chacun est invité à venir s'informer et à s'exprimer.

Un registre de la concertation sera disponible dans les mairies pendant la période de concertation. Vous pouvez y inscrire librement avis, commentaires, suggestions ou questions.

Le recueil des avis se fait aussi par courriel à l'adresse :
rn176-Rance@developpement-durable.gouv.fr

Une permanence des services de l'État se tiendra le mercredi 8 octobre 2014 de 10h à 17h à la mairie de Pleudihen sur Rance.

Les suites à donner à la concertation

Le chantier lié à l'aménagement de la RN 176, entre la rive ouest de la Rance et l'échangeur de La Chênaie, sera mis en œuvre au terme d'un processus réglementaire de plusieurs années, alternant des phases d'études et des temps de concertation et d'échange.

PREMIER TEMPS D'ÉCHANGE :

La concertation publique se déroule du lundi 22 septembre 2014 au vendredi 17 octobre 2014.

Après la phase des études préalables, qui visent à préciser progressivement la consistance du projet et à approfondir l'évaluation de son coût, de ses avantages et de ses impacts, la concertation est un temps fort de rencontre et de dialogue. Elle a pour objectif de présenter le projet, ses scénarios et ses variantes, d'en débattre afin d'évaluer collectivement quelle sera la meilleure solution à retenir.



■ LES ÉTUDES PRÉALABLES

Elles ont pour but la préparation à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Il s'agit de mener parallèlement les études spécifiques et missions d'expertises participant à la conception du projet, de définir les caractéristiques principales des ouvrages, de définir l'emprise du projet et de produire les dossiers requis dans le cadre des procédures.

BILAN ET ÉTUDES

À l'issue de la concertation, une synthèse des avis et des observations sera réalisée par l'Etat, représenté par la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Bretagne, maître d'ouvrage.

Ce bilan sera soumis à l'avis des communes concernées, avant d'être rendu public.

La solution retenue à l'issue de la concertation sera ensuite étudiée en détail, dans le cadre des études techniques. Lors de cette étape, les caractéristiques de l'infrastructure seront affinées : géométrie de la route, des rétablissements, des échangeurs, exigences de sécurité et notamment de visibilité. Le coût sera également précisé.

Parallèlement, l'étude d'impact exposera l'ensemble des mesures et des solutions envisagées pour éviter, réduire ou - en dernier recours - compenser les impacts environnementaux, paysagers ou sur le milieu humain. Cette étude prend en compte à la fois les impacts liés au chantier (phase transitoire) et ceux liés à l'aménagement (phase définitive). Ce dossier d'évaluation des impacts est soumis à l'appréciation de l'Autorité environnementale avant d'être présenté au public.

DEUXIÈME TEMPS D'ÉCHANGE : L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Une fois le projet d'aménagement conçu en détail, une procédure d'enquête publique est menée par un commissaire enquêteur. Le dossier est exposé au public qui peut alors s'exprimer sur son utilité.

La Déclaration d'Utilité Publique (DUP) est une procédure administrative qui permet de réaliser une opération d'aménagement sur des terrains privés en les expropriant, précisément pour cause d'utilité publique. Un arrêté préfectoral ou décret vient prononcer la déclaration d'utilité publique à la fin de la procédure, avant que puissent être donnés les premiers coups de pioche.

[4] *La concertation, aujourd'hui et demain*

Concrètement, quelle organisation ?

LES ACQUISITIONS FONCIÈRES ET L'ENQUÊTE PARCELLAIRE

La DUP délimitera le périmètre des terrains que le maître d'ouvrage est susceptible d'acquérir. Ces terrains feront ensuite l'objet d'une enquête parcellaire, qui permet de déterminer avec précision les parcelles à acquérir et leurs propriétaires.

Par la suite, le maître d'ouvrage entamera les discussions avec ces propriétaires pour rechercher un accord à l'amiable sur le prix et les conditions d'acquisition de leurs biens. Il sera appuyé par les services de France Domaine, qui proposeront des prix en fonction des transactions observées dans le secteur concerné et de l'état du marché immobilier. Le maître d'ouvrage disposera également, le cas échéant, de la possibilité d'engager une procédure d'expropriation, sous la houlette du juge de l'expropriation : cette procédure est jalonnée de différentes étapes qui visent à garantir la juste prise en compte des intérêts collectifs et individuels.

LA DEMANDE D'AUTORISATION SPÉCIALE POUR LES TRAVAUX EN SITES CLASSÉS

Le dossier de demande d'autorisation pour des travaux en site classé doit contenir toutes les pièces utiles à la compréhension du projet et à l'évaluation de son incidence sur le site :

- situation du projet par rapport au site
- photographies des lieux et de l'environnement immédiat
- plans et illustrations du projet
- description des modifications qui seront apportées à l'état du site
- évaluation de l'impact sur le site.

La commission départementale de la nature, des paysages et des sites (CDNPS)

LA DEMANDE DE DÉROGATION AU TITRE DES ESPÈCES PROTÉGÉES, AUPRÈS DU COMITÉ NATIONAL DE PROTECTION DE LA NATURE

Le dossier de demande de dérogation relatif aux espèces protégées (Articles L.411-1 et L.411-2 du Code de l'Environnement) a pour but de justifier que le projet retenu est celui qui présente le moins de conséquences environnementales sur les espèces protégées. Le dossier estime les enjeux écologiques pour les espèces animales et végétales protégées qui seront impactées par le projet, et les impacts de ce dernier sur les populations et habitats concernés. Enfin, il présente les mesures d'évitement, de réduction et, en dernier lieu, de compensation qui seront mises en œuvre pour remédier à ces impacts.

La dérogation est délivrée par le préfet, après avis du Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN).

HABITAT PRIORITAIRE

La procédure autorisant les travaux dans un habitat prioritaire est régie par l'article L414-4 du Code de l'Environnement.

L'autorisation des travaux ne peut être donnée « que pour des motifs liés à la santé ou à la sécurité publique ou tirés des avantages importants procurés à l'environnement ou, après avis de la Commission européenne, pour d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur »

Il est donc nécessaire de justifier en détail de :

l'absence de solution alternative,

la raison impérative d'intérêt public majeur,

de propositions de mesures compensatoires dans la même région bioclimatique, visant les mêmes habitats ou espèces impactées et assurant des fonctions écologiques comparables.

C'est une procédure rare qui n'est intervenue qu'une fois en France pour la construction de la ligne à Grande Vitesse de l'est de la France. L'instruction avait duré environ un an et demi.

LE DOSSIER LOI SUR L'EAU

Le Code de l'Environnement (Articles L.214-1 et suivants) prévoit que les installations, ouvrages, travaux et activités ayant une influence notable sur l'eau ou le fonctionnement des écosystèmes aquatiques, fassent l'objet d'une procédure de déclaration ou d'autorisation préalable à leur mise en œuvre.

Le fait d'être en déclaration ou en autorisation dépend de la nature et de l'ampleur des opérations. Les dossiers de déclaration ou de demande de déclaration ont la même forme : ils présentent en détail les incidences du projet sur le milieu aquatique. Seul le dossier d'autorisation est soumis à une enquête publique qui peut être réalisée conjointement à l'enquête nécessaire à la déclaration d'utilité publique.

Le dossier, qui fera l'objet d'une enquête publique, présentera dans le détail les mesures prises pour la préservation de la ressource en eau (modalités de recueil et de traitement des eaux de chaussée) et des milieux aquatiques (prise en compte des zones humides en particulier).

[5] *Le glossaire*

BIODIVERSITÉ

La biodiversité désigne la diversité du monde vivant au sein de la nature.

ÉTUDES PRÉALABLES

La réalisation d'une opération d'aménagement suppose la réalisation d'études préparatoires au projet de la collectivité. Les études préalables permettent de s'assurer de la faisabilité de l'opération, sur les aspects techniques, économiques et également juridiques.

HABITAT D'INTÉRÊT COMMUNAUTAIRE

Milieu naturel, souvent défini par une faune et une flore caractéristique, qui doit être particulièrement protégé. Les plus rares et les plus fragiles de ces habitats sont dits « prioritaires ».

IMPACTS

Conséquences d'un projet dans le domaine de l'environnement, qui peuvent être négatives ou positives.

MAÎTRE D'OUVRAGE

Personne physique ou morale, publique ou privée, initiatrice d'un projet.

MESURES D'INSERTION

Il s'agit globalement d'assurer une insertion fine du projet dans le paysage et la mise en valeur des territoires.

MODÉLISATION DU TRAFIC

Elle permet d'obtenir des éléments de diagnostics physiques (charge, temps de parcours, vitesses, etc.) d'un projet d'aménagement à un horizon temporel fixé, compte tenu de la définition de scénarii.

TRAFIC DE TRANSIT

Origine et destination en dehors de la zone étudiée.

TRAFIC D'ÉCHANGE

Origine des véhicules à l'intérieur de la zone étudiée et destination des véhicules à l'extérieur de la zone d'échange, et réciproquement.

TRAFIC LOCAL

Les véhicules qui se déplacent à l'intérieur de la zone étudiée.

VARIANTE

Solution alternative d'un projet, comprenant des propositions de mesures d'évitement et/ou de réduction des impacts ; la variante retenue selon une analyse multicritères après avoir écarté d'autres variantes, peut être affinée au cours de l'élaboration du projet.

ZONES HUMIDES

Terrains habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre de façon permanente ou temporaire ; la végétation, quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophiles (préférant les milieux humides) pendant au moins une partie de l'année.





Annexe 1 :

Les prévisions de trafic p.51

Annexe 2 :

Élargissement du pont Chateaubriand sans appui supplémentaire p.56

Annexe 3 :

Variante 2 - Élargissement à 2x2 voies du pont Chateaubriand - Impacts pendant les travaux p.57

Annexe 4 :

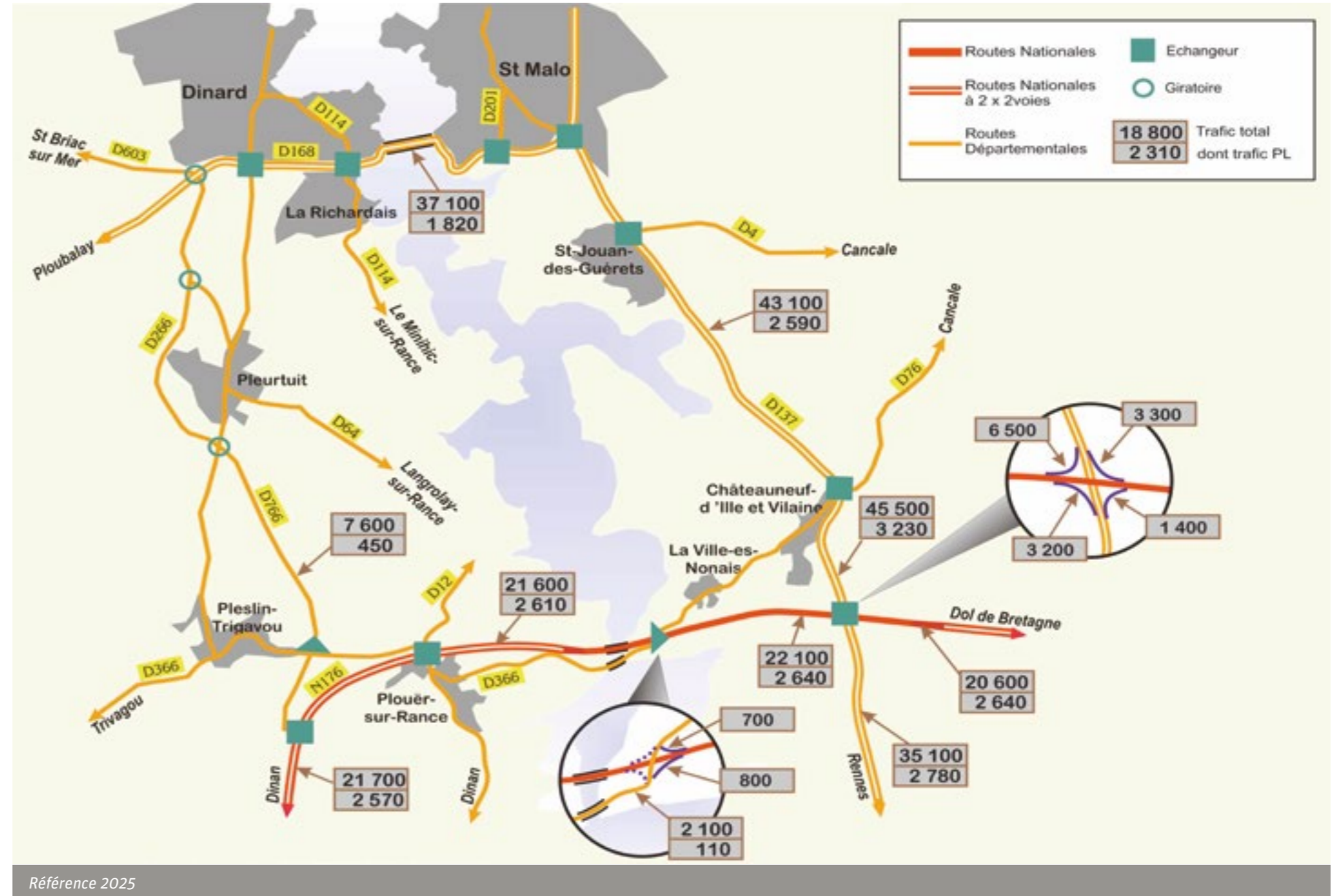
Les modèles architecturaux d'un nouvel ouvrage - Analyse comparative p.58

Annexe 5 :

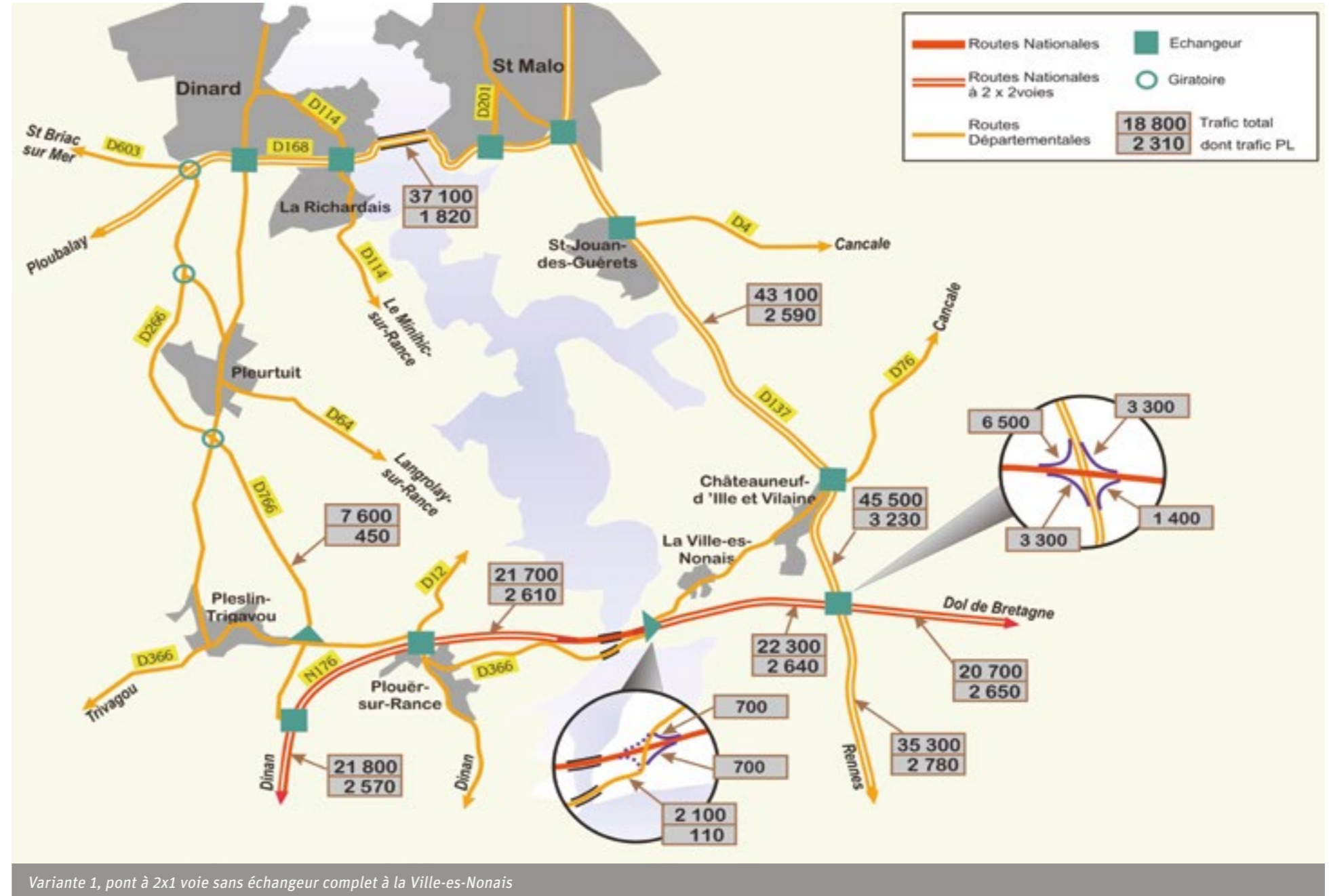
Assainissement du projet p.67

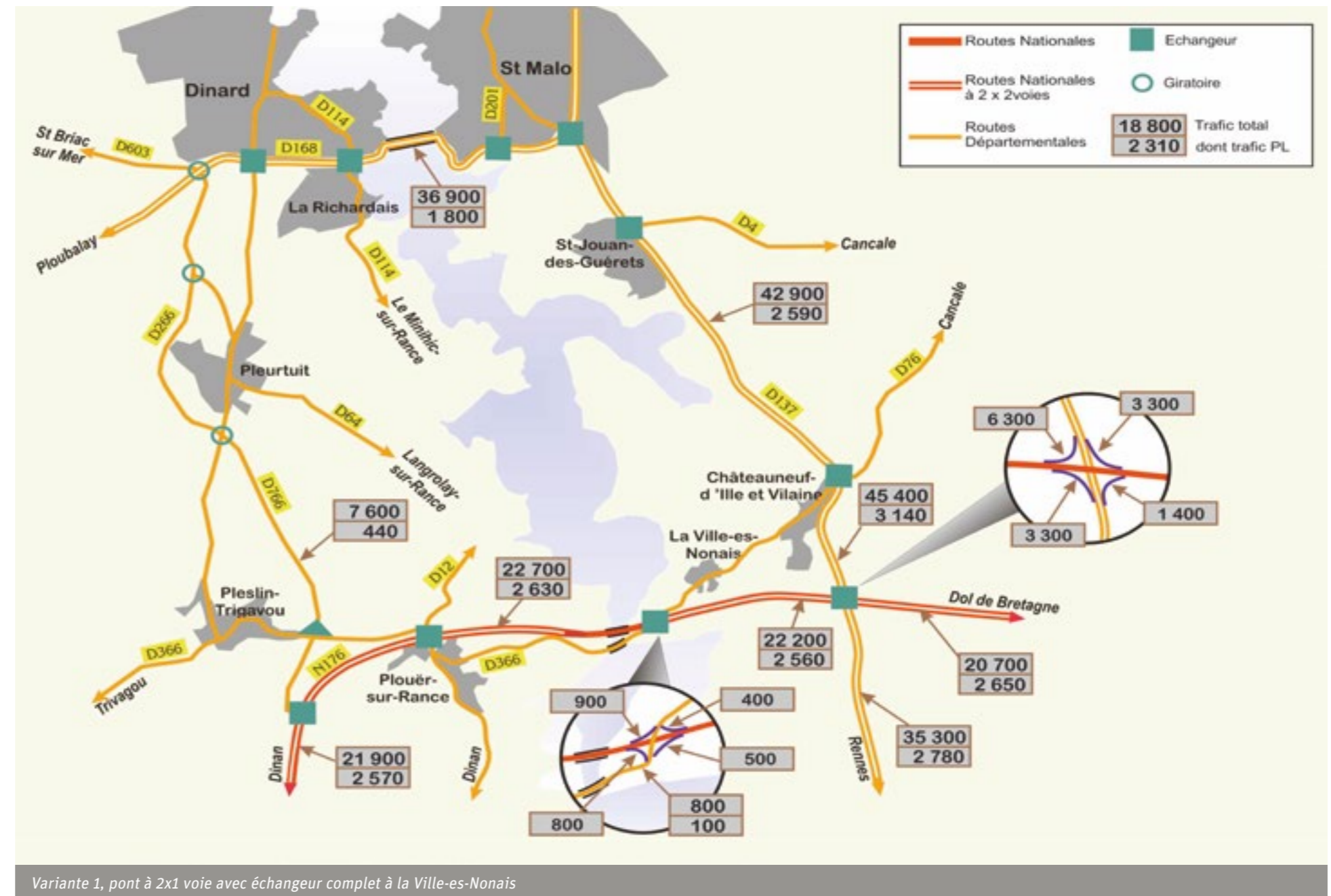
Annexe 1

Les prévisions de trafic

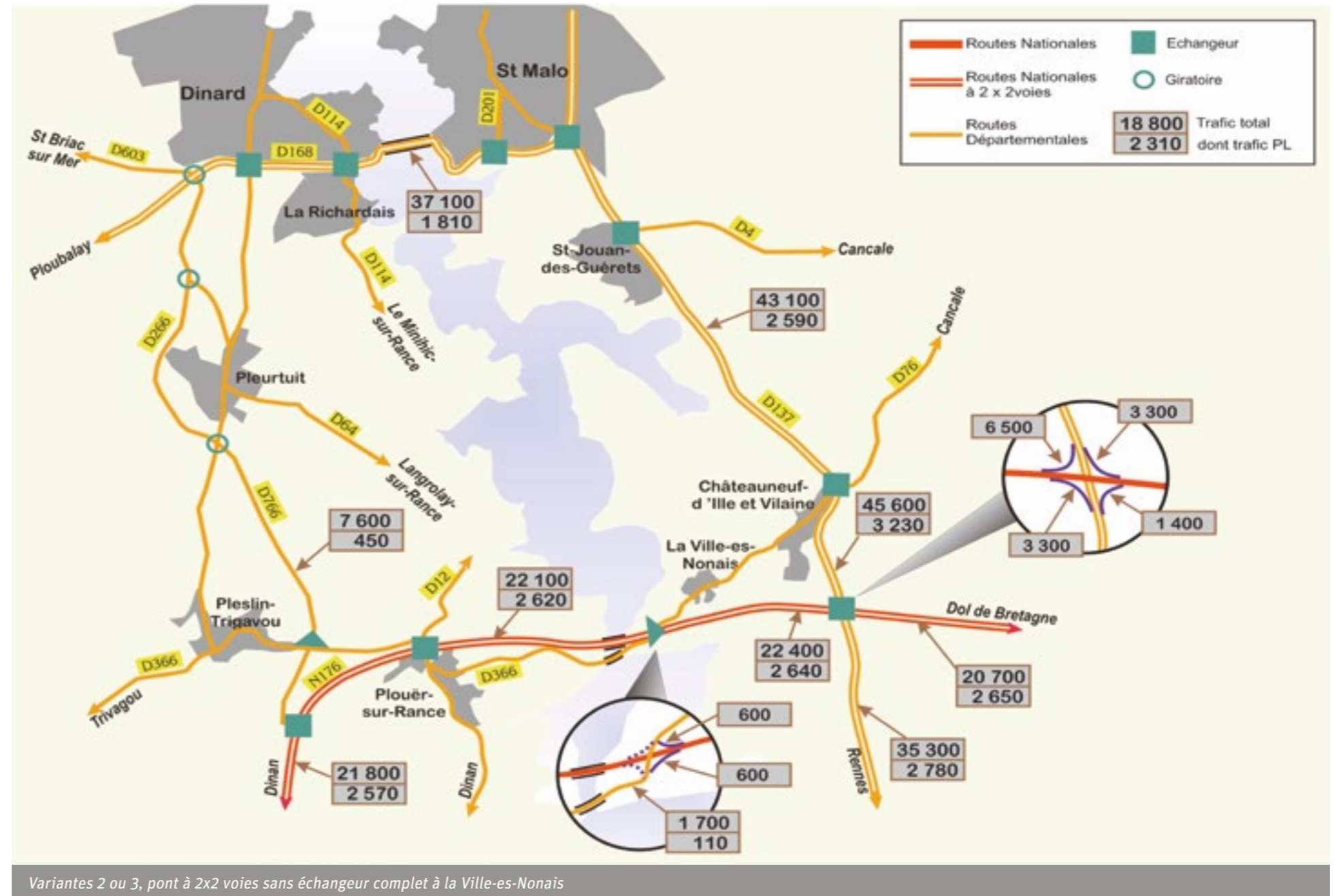


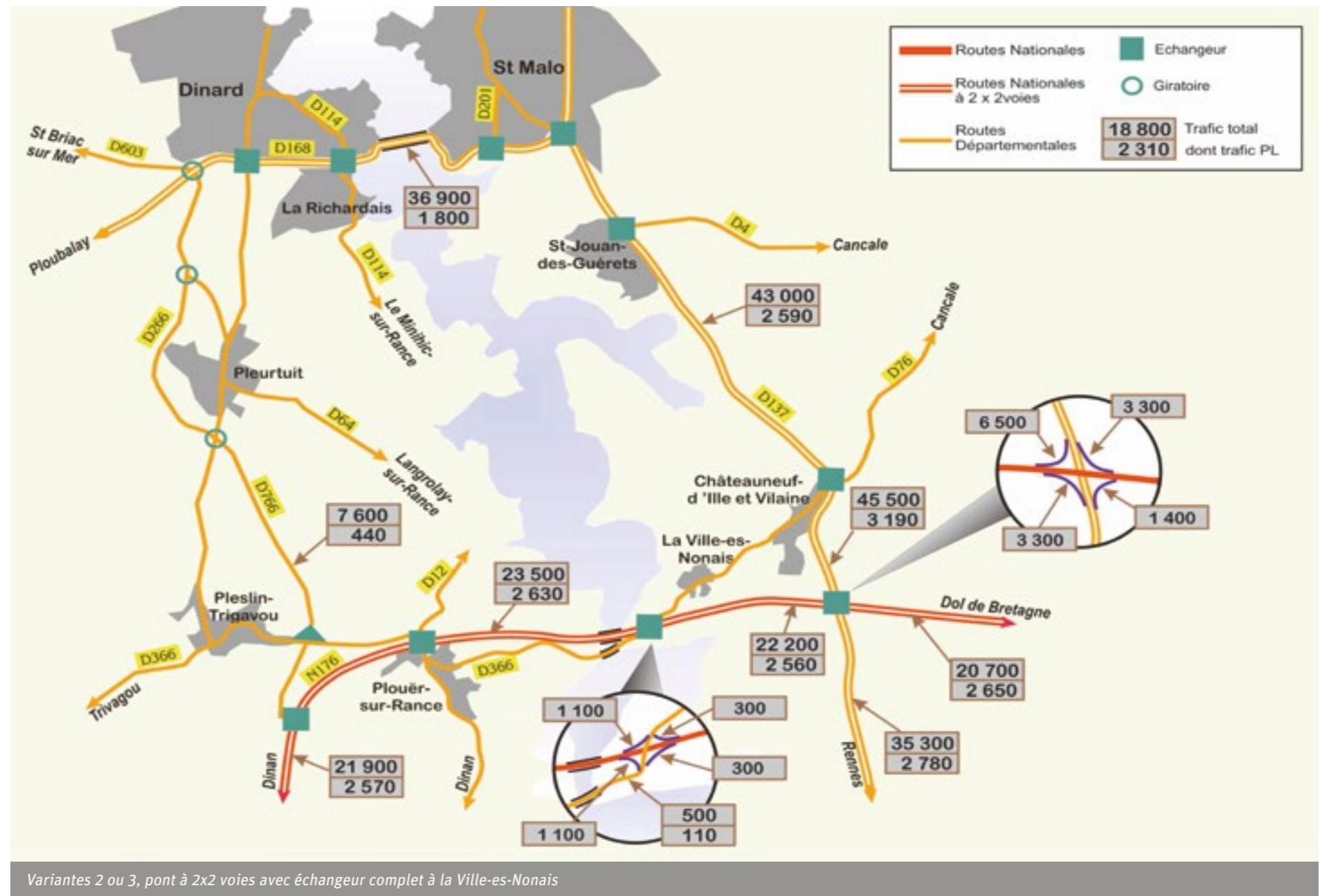
[6] Les annexes





[6] Les annexes

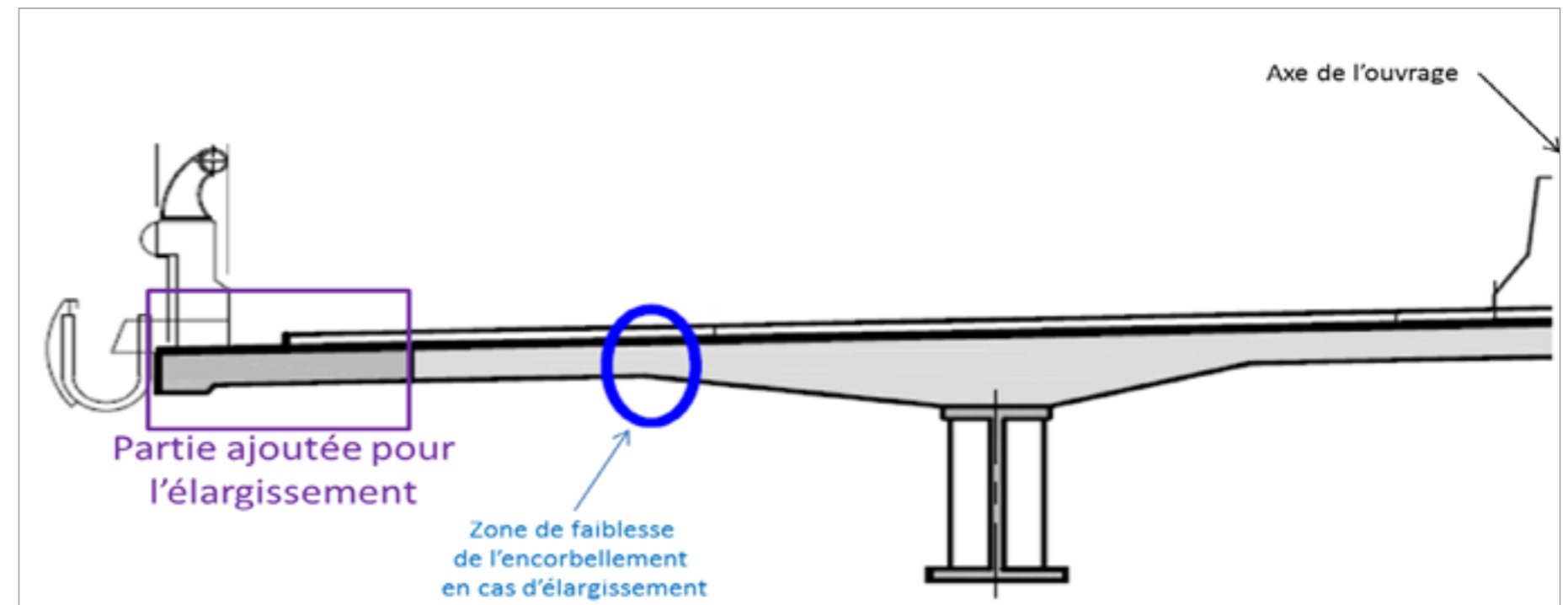




Annexe 2

Élargissement du pont Chateaubriand sans appui supplémentaire

Les études techniques menées par le CEREMA en 2013 ont écarté toutes les solutions d'élargissement du pont Chateaubriand sans appui supplémentaire sous les parties élargies. La structure métallique des encorbellements ne supporterait pas cette charge supplémentaire. C'est le cas d'un élargissement réduit de 1,30 m de chaque côté permettant la mise en place d'un séparateur central en axe du pont ou l'implantation d'une 3ème voie qui pourrait être empruntée alternativement dans un sens ou dans l'autre suivant les pointes de trafic. Ces solutions perdent donc tout intérêt par rapport à un élargissement à 2x2 voies, qui améliore nettement la sécurité et la fluidité du trafic pour un coût quasi-équivalent.



Annexe 3

Variante 2 - Élargissement à 2x2 voies du pont Chateaubriand - Impacts pendant les travaux

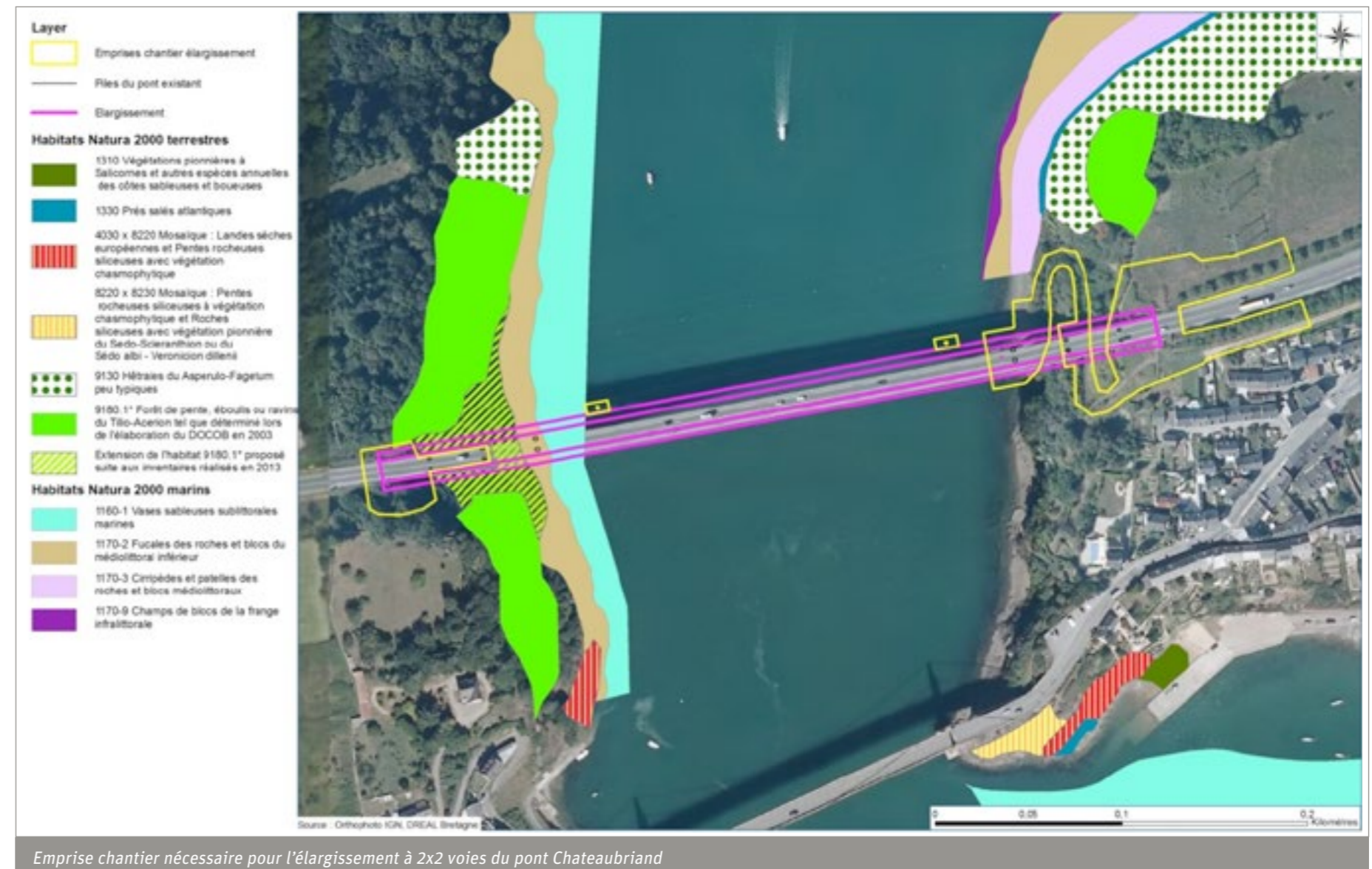
Grâce à la réalisation d'une plateforme d'accès entre les deux premières piles en rive ouest, l'habitat prioritaire n'est pas impacté par les travaux. La plateforme permet d'éviter la réalisation d'une piste de chantier dans la zone d'habitat prioritaire.

Sur la rive ouest, la zone Natura 2000 et le site classé sont ainsi globalement épargnés. Il n'en reste pas moins que les espèces animales subiront un dérangement en phase travaux.

Il est à noter que les fondations du pylône électrique en rive ouest doivent être renforcées. Sont prévus un mur de soutènement et des tirants, sortes de tiges métalliques ancrées dans les fondations bétons actuelles.

Cette variante présente toutefois un impact important en rive est. Une grande aire de lancement est nécessaire détruisant temporairement les prairies en haut du versant. L'ancienne piste de chantier est recréée. Proche des maisons, les travaux préparatoires peuvent perturber les riverains et dégrader temporairement le paysage.

Les quantités d'eau importantes nécessaires au sciage des encorbellements ne peuvent pas être totalement récupérées.



Annexe 4

Les modèles architecturaux d'un nouvel ouvrage - Analyse comparative

Le resserrement de la Rance entre le Port Saint-Hubert et le Port Saint-Jean est déjà occupé par deux ponts distants de 200 m. La création d'un troisième ouvrage demande donc une réflexion importante sur son intégration dans le paysage.



Modélisation de l'état actuel du paysage

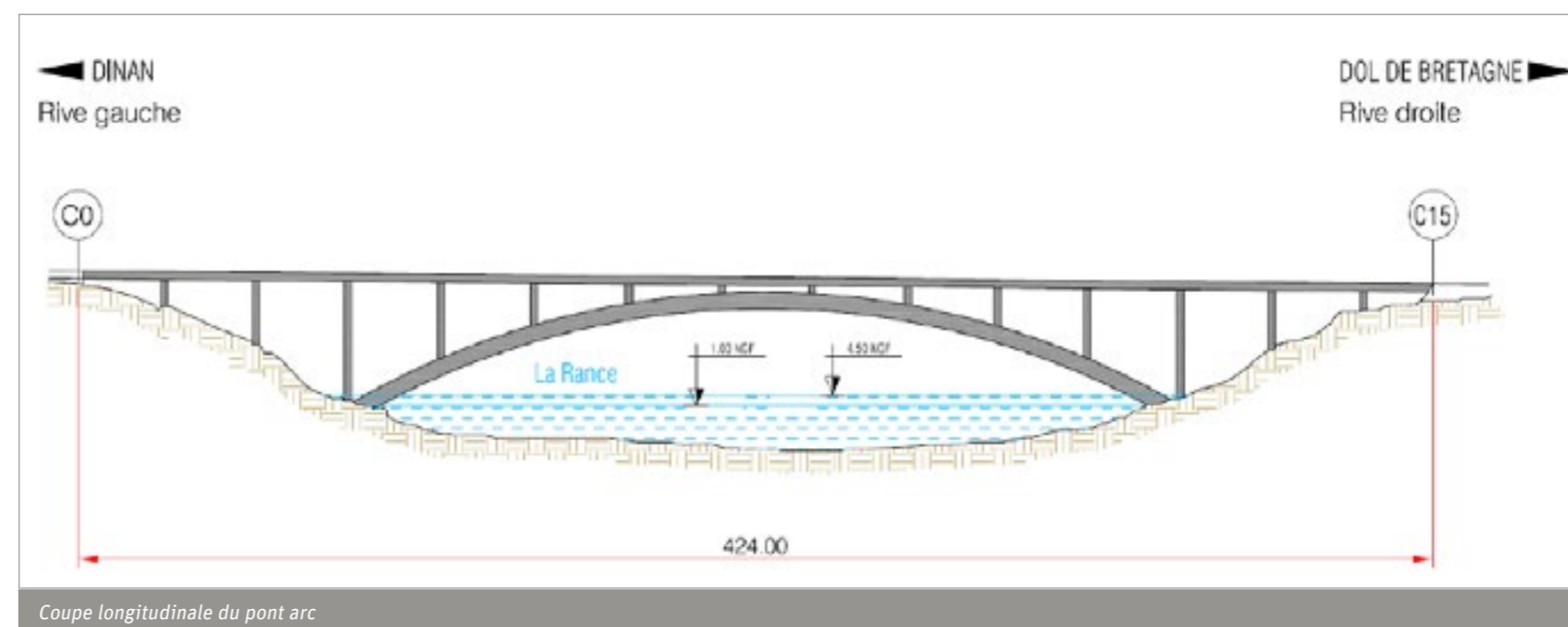
Cette réflexion est d'autant plus importante que nous avons vu que l'estuaire de la Rance fait l'objet de multiples protections pour le paysage et pour le milieu naturel. C'est pourquoi plusieurs modèles architecturaux ont été étudiés du point de vue de leurs contraintes techniques et environnementales :

- le pont arc identique au pont Chateaubriand,
- le pont suspendu à 1 travée, de forme similaire au pont Saint-Hubert mais de dimension différente,
- le pont suspendu à 3 travées,
- le pont en béton précontraint, modèle actuellement le plus répandu.

4.1 Le pont arc

Contraintes techniques

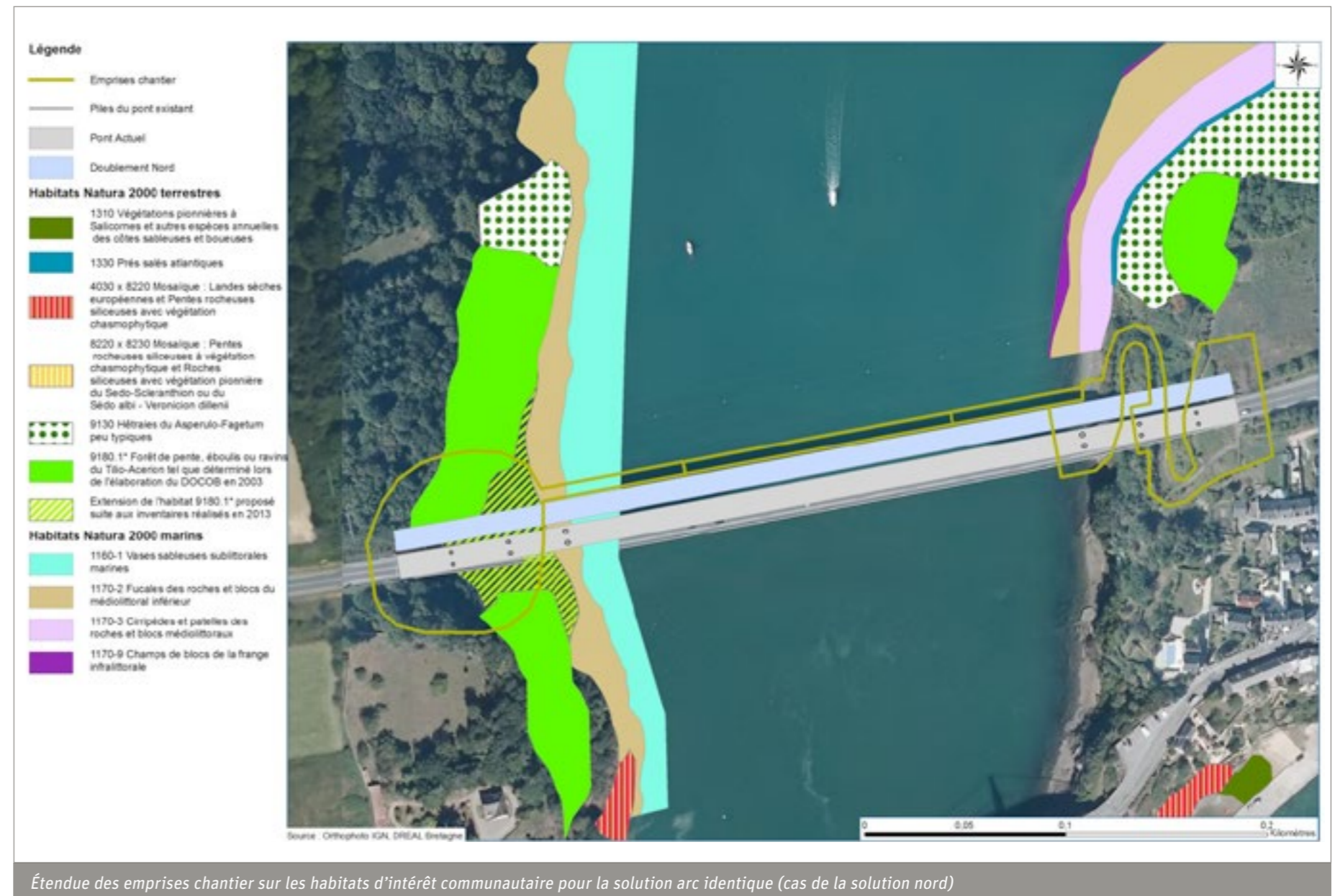
- 8 appuis dont 2 en eau,
- utilisation d'explosifs,
- réalisation de batardeaux à distance suffisante de ceux réalisés pour le Pont Chateaubriand,
- évitement des roches fragmentées en rive est,
- mise en place d'aires de chantier conséquentes sur chaque rive,
- utilisation de l'ancienne piste de chantier en rive est,
- création de nouvelles pistes de chantier en rive ouest et d'estacades provisoires
- réalisation de piles provisoires en rivière



Coupe longitudinale du pont arc

Contraintes environnementales

- emprises importantes des aires de chantier et pistes d'accès en zone protégée pour le paysage et pour la biodiversité (site classé, site inscrit, ZNIEFF, notamment sur les habitats prioritaires en rive ouest
- dérangement important des espèces par l'utilisation d'explosifs et par la suppression des habitats en lieu et place des aires, pistes de chantier et des appuis,
- perturbation importante de la Rance pendant les travaux notamment par le brassage des sédiments,
- bonne intégration paysagère : depuis les points hauts les deux ponts se fondent en un seul ouvrage.

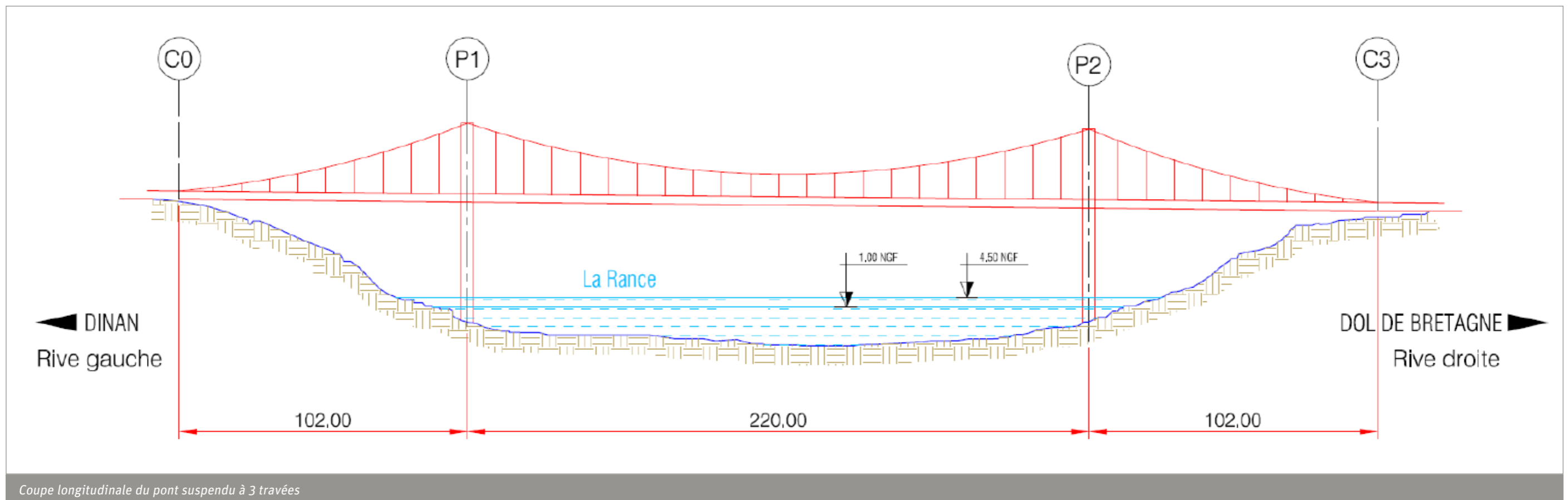


[6] Les annexes

4.2 Le pont suspendu à 3 travées

Contraintes techniques

- 4 appuis dont 2 en eau,
- utilisation de l'ancienne piste de chantier en rive est,
- mise en place d'aires de chantier conséquentes en rive est,
- création d'estacades provisoires et de batardeaux.

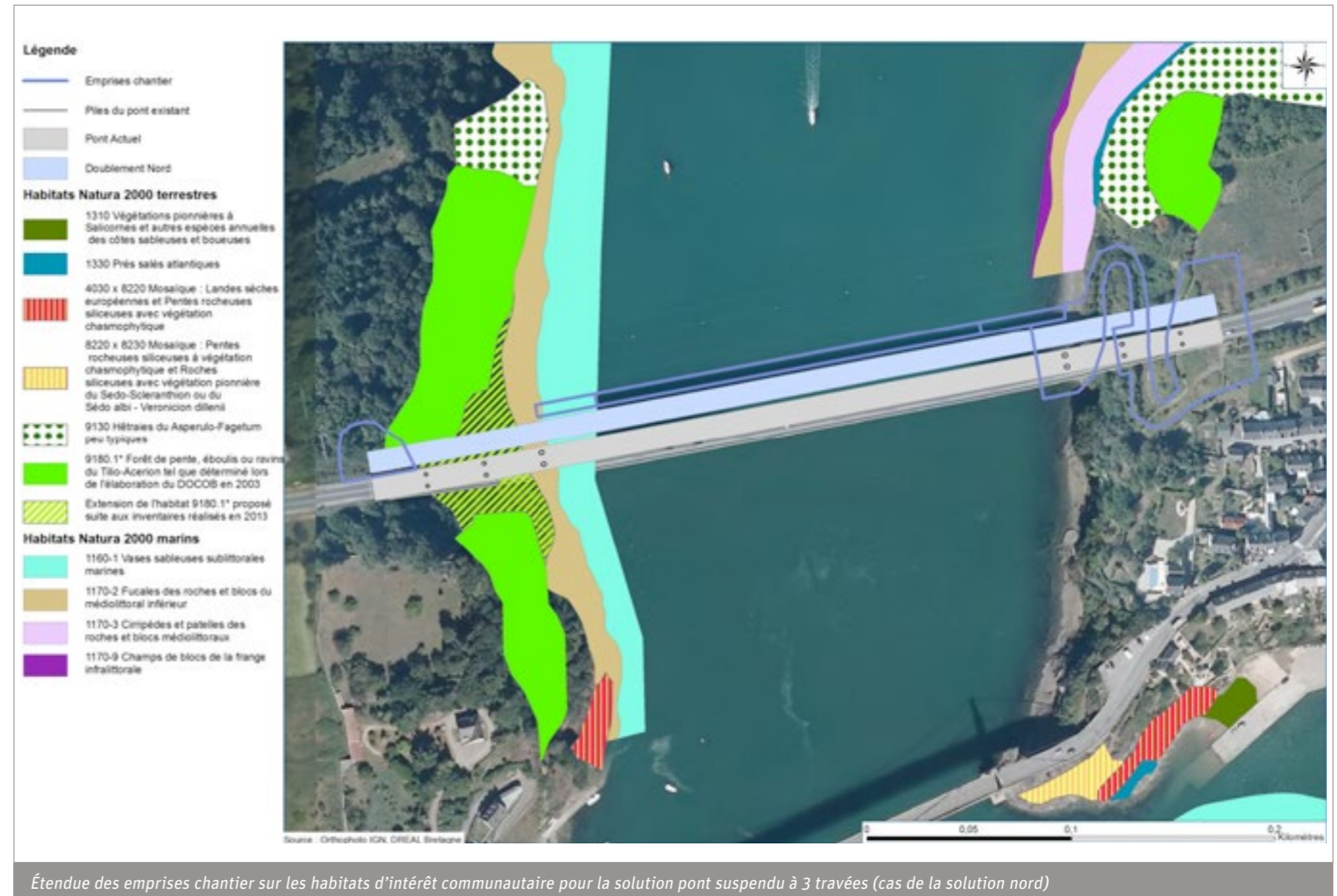


Contraintes environnementales

- emprises importantes des aires de chantier et pistes d'accès en rive Est en zone protégée pour le paysage et pour la biodiversité (site classé, site inscrit, ZNIEFF), emprise sur l'habitat prioritaire en rive ouest liée à la réalisation des appuis proprement dite
- dérangement important des espèces par la suppression des habitats en lieu et place des aires, pistes de chantier et appuis,
- perturbation importante de la Rance pendant les travaux notamment par le brassage des sédiments,
- cohérence architecturale non préservée ni avec le Pont Chateaubriand, ni avec le pont Saint Hubert ; par le foisonnement des piles, ce troisième ouvrage d'architecture dégraderait fortement le paysage.



Modélisation dans le paysage de la construction d'un pont suspendu à 3 travées



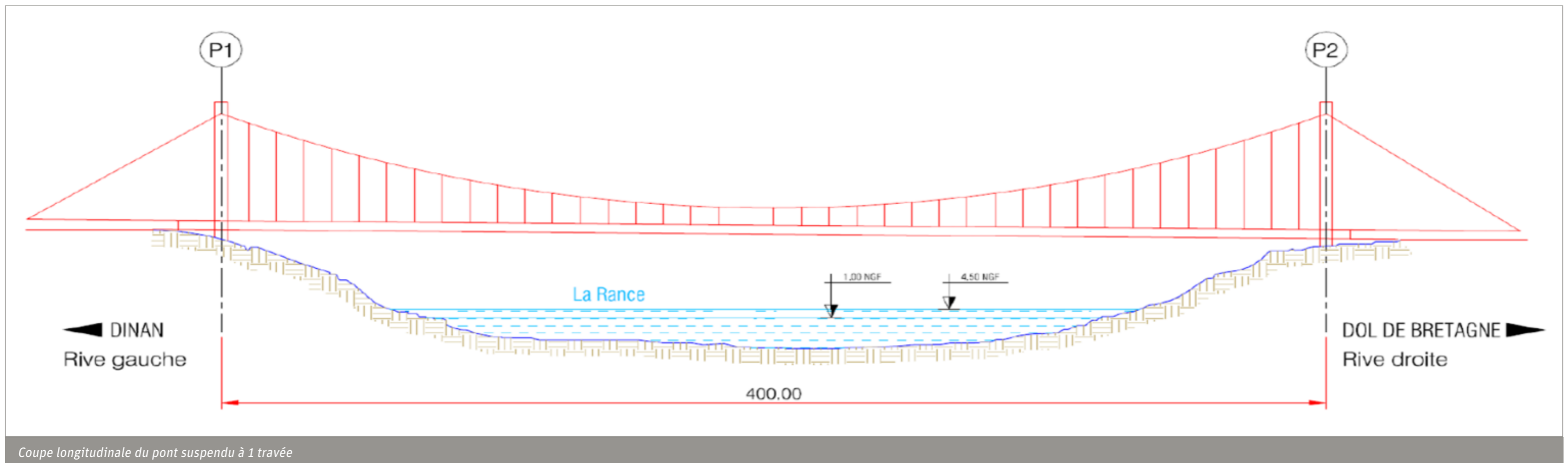
Étendue des emprises chantier sur les habitats d'intérêt communautaire pour la solution pont suspendu à 3 travées (cas de la solution nord)

[6] Les annexes

4.3 Le pont suspendu à 1 travée

Contraintes techniques

- 2 appuis hors d'eau au sommet des versants,
- mise en place de petites aires de chantier au sommet de chaque rive.



Contraintes environnementales

- petites emprises de chantier plutôt au sommet des versants qui impacte peu les espaces protégés pour le paysage et la biodiversité
- pas d'impact dans le lit de la Rance
- l'architecture de l'ouvrage se rapproche de celle du pont Saint-Hubert, mais l'écartement des piles est assez différent ; par le foisonnement des piles, ce troisième ouvrage d'architecture dégraderait fortement le paysage.



Modélisation dans le paysage de la construction d'un pont suspendu à 1 travée



Étendue des emprises chantier sur les habitats d'intérêt communautaire pour la solution pont suspendu à 1 travée (cas de la solution nord)

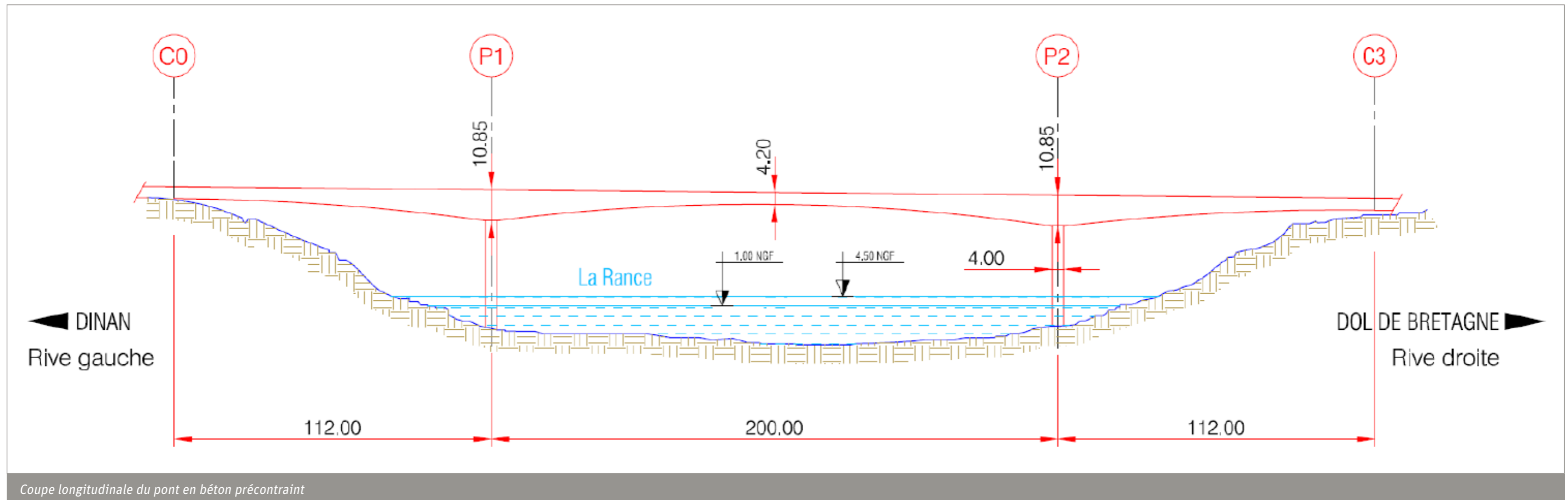


[6] Les annexes

4.4 Le pont en béton précontraint

Contraintes techniques

- 4 appuis dont 2 en eau,
- utilisation de l'ancienne piste de chantier en rive est,
- mise en place d'aires de chantier conséquentes en rive Est,
- création d'estacades provisoires et réalisation de batardeaux

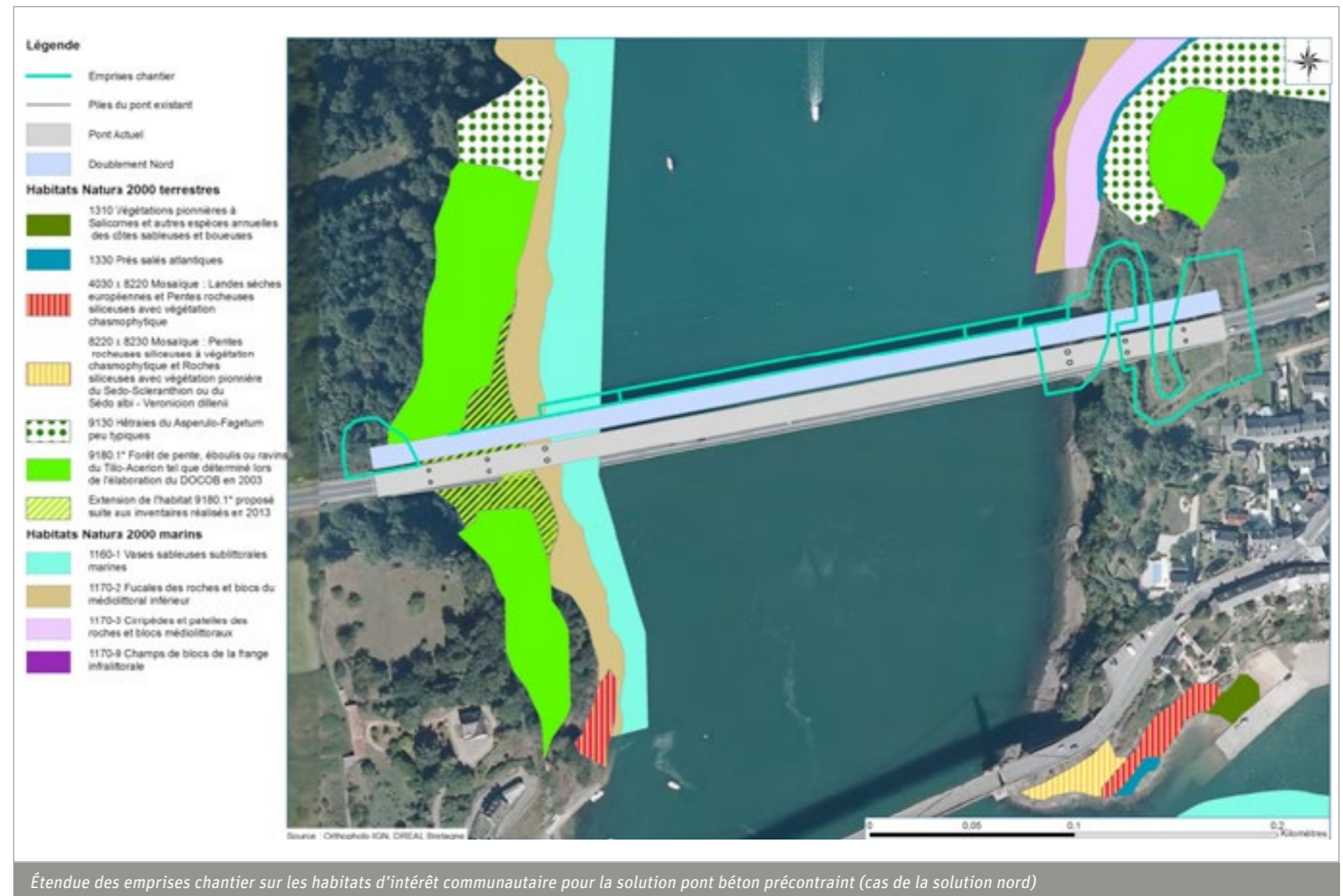


Contraintes environnementales

- emprises importantes des aires de chantier et pistes d'accès en rive est en zone protégée pour le paysage et pour la biodiversité (site classé, site inscrit, ZNIEFF), emprise sur l'habitat prioritaire en rive ouest liée à la réalisation des appuis proprement dit,
- dérangement important des espèces par la suppression des habitats en lieu et place des aires, pistes de chantier, et des appuis,
- perturbation importante de la Rance pendant les travaux notamment par le brassage des sédiments,
- cohérence architecturale avec le pont Chateaubriand non respectée, le tablier massif cacherait le tablier rouge du pont Chateaubriand et foisonnement des piles, ce troisième ouvrage d'architecture dégraderait fortement le paysage.



Modélisation dans le paysage de la construction d'un pont en béton précontraint



Étendue des emprises chantier sur les habitats d'intérêt communautaire pour la solution pont béton précontraint (cas de la solution nord)

4.5 Pour la création d'un nouvel ouvrage, la solution pont arc est retenue

Dans le cas d'un nouvel ouvrage au nord du pont Chateaubriand, les impacts sur l'environnement sont renforcés par le déplacement de la ligne THT qui en résulte, alors que les impacts sur le milieu humain sont moindres du fait de l'éloignement de l'ouvrage du hameau de Port St-Jean.

D'un point de vue technique, la solution la mieux maîtrisée est l'ouvrage en béton précontraint. Le pont suspendu à 1 travée est la solution présentant le moins de contraintes techniques. La solution en pont arc est la plus complexe avec 8 appuis dont 2 au bord de la Rance.

D'un point de vue environnemental, le pont suspendu à une travée est le moins impactant pour le milieu naturel. Ses emprises chantier sont beaucoup plus petites que pour les autres solutions et concentrées au sommet des versants, en dehors des habitats prioritaires.

D'un point de vue architectural et paysager le pont arc est le modèle qui s'intègre le mieux. Pouvant se fondre avec le pont Chateaubriand, il ne désorganiserait pas la perception actuelle de cette zone resserrée de l'estuaire de la Rance.

Étant donné l'importance de l'intégration environnementale du projet, les modèles béton précontraint et pont suspendu à 3 travées sont écartés. Ils présentent trop d'impacts sur le milieu naturel et sur le paysage.

L'arbitrage entre le pont suspendu à une travée et le pont arc est plus mitigé. Le pont suspendu à une travée ne nécessite pas de travaux dans la Rance. Il est donc plus facile à réaliser et impacte moins le milieu aquatique. De plus, il engendre peu d'effet sur les habitats communautaires (Natura 2000), dont l'habitat prioritaire des rives de la Rance. Cependant sa très mauvaise intégration dans le paysage compromet trop fortement sa réalisation.

C'est donc la solution pont arc qui est privilégiée malgré les difficultés techniques et l'impact fort sur le milieu naturel. La destruction d'habitat qu'elle engendre ne dure que pendant les travaux. Après la construction du pont Chateaubriand en 1991, la végétation aujourd'hui protégée s'est vite renouvelée et même étendue, ce qui présage d'une bonne reconquête suite aux nouveaux travaux. Contrairement aux autres modèles, cette architecture ne compromet pas durablement le paysage remarquable de l'estuaire de la Rance.

Spécificités de l'ouvrage d'art (OA)	Pont Arc	Pont Suspendu à 1 travée	Pont Suspendu à 3 travées	Pont Béton précontraint
Contraintes techniques et d'exploitation	Orange	Vert	Orange	Vert
Impacts sur l'environnement	Orange	Orange	Rouge	Rouge
Impacts sur le milieu humain	Orange	Orange	Orange	Orange

Annexe 5

Assainissement du projet

La solution d'assainissement présentée ici est basée sur le scénario d'aménagement maximum qui comprend la mise à 2x2 voies de toute la section, y compris le pont Chateaubriand et l'aménagement complet de l'échangeur de la RD366, avec un carrefour giratoire.

Étant donné le profil en long de la section, l'assainissement a été traité en deux parties :

- la partie à l'est de l'échangeur avec la RD366,
- la partie à l'ouest de l'échangeur y compris le franchissement de la Rance.

Entre l'échangeur de la Chênaie et celui avec la RD366 :

La partie à l'est de l'échangeur avec la RD366 appartient au bassin-versant du ruisseau de Pontlivard qui constitue un exutoire naturel vers la Rance.

La source de ce ruisseau est dans les bois au nord de la RN176, alors qu'il rejoint la Rance au sud de la RN176. Une canalisation de 1 000 mm de diamètre a donc été réalisée en 1991 sous la RN176. Il s'avère qu'elle est largement colmatée et qu'elle ne correspond plus aux normes hydrauliques en vigueur. De plus, la pérennité de ce cours d'eau est importante pour sa fonctionnalité de corridor écologique.

Il est donc prévu de déplacer la buse actuelle du ruisseau de quelques mètres à l'ouest et de réaliser un nouvel ouvrage plus perpendiculaire à la route, permettant également le passage de la petite faune. Des bassins de rétention de part et d'autre du ruisseau d'une surface totale de 5 750 m² serviront à traiter l'eau ruisselant sur les plateformes. Ils viendront diminuer la surface boisée et la zone humide présentes dans ce secteur. La forme du bassin versant ne permet pas de les installer ailleurs.

Les eaux du bassin versant sont rejetées dans le cours d'eau de Pontlivard. Un voile béton, sorte de retenue d'eau qui ne sera noyée que pendant les rares épisodes de pluie intense, est installé en amont. Cette installation supprime les risques d'inondation pour la descente sur le hameau de Pontlivard et conserve le caractère humide de la zone.

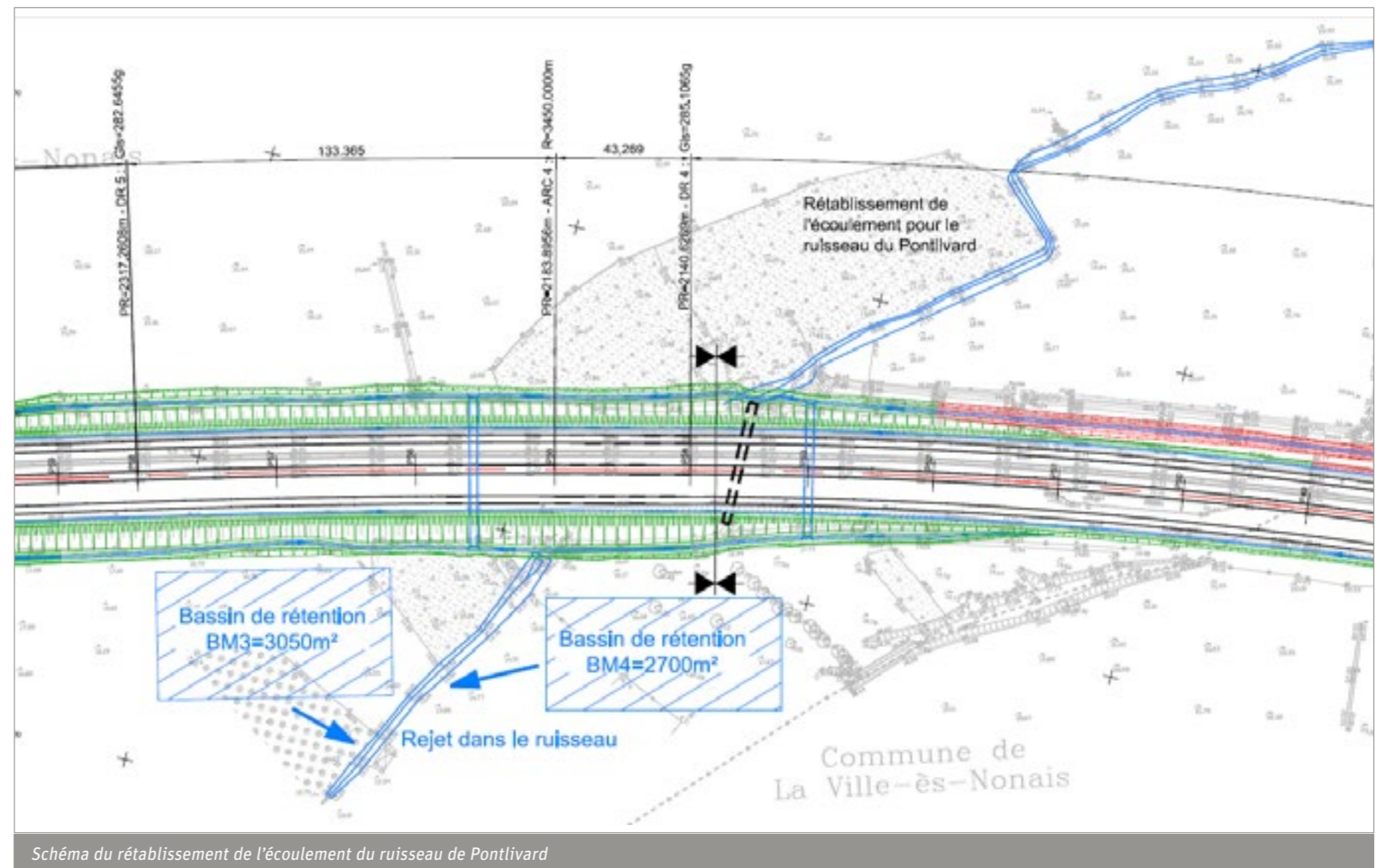


Schéma du rétablissement de l'écoulement du ruisseau de Pontlivard

[6] Les annexes

À l'ouest de l'échangeur avec la RD366 :

À l'ouest de l'échangeur avec la RD366, s'est d'abord posée la question de conserver un réseau unitaire ou bien de séparer les eaux ruisselant sur la route de celles s'écoulant sur les terrains végétalisés adjacents.

La deuxième option a été préférée. Elle limite la quantité d'eau à traiter.

Par contre, elle nécessite de créer un fossé au nord de la route pour récupérer les eaux du bassin versant. Pour la réalisation de ce fossé il faut faire l'acquisition d'une petite bande de terre au nord de la RN176.

Les eaux du pont et de la portion de route à l'ouest de l'échangeur de la Villeès-Nonais seront récupérées et traitées dans un bassin creusé au sud de la RN 176 et à l'ouest de cet échangeur. Le fossé existant au sud de la plateforme de la RN176 servira toujours à déverser au pied du pont Chateaubriand de la plateforme après traitement.

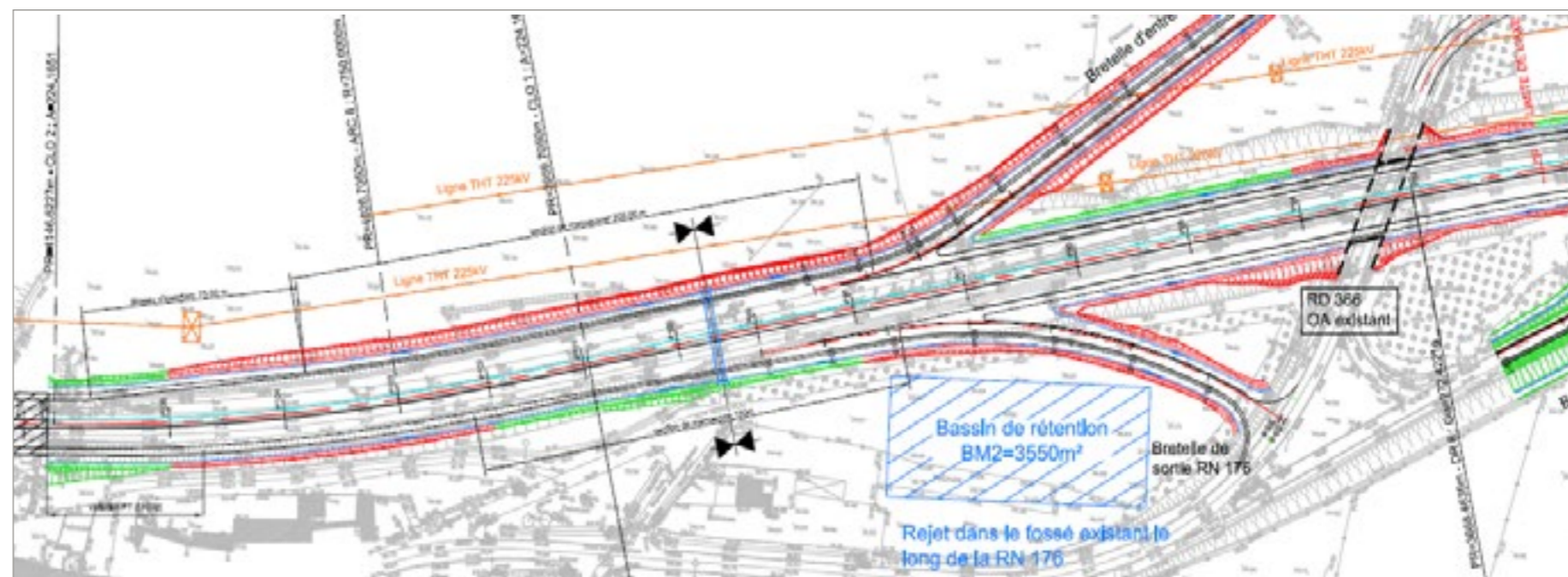
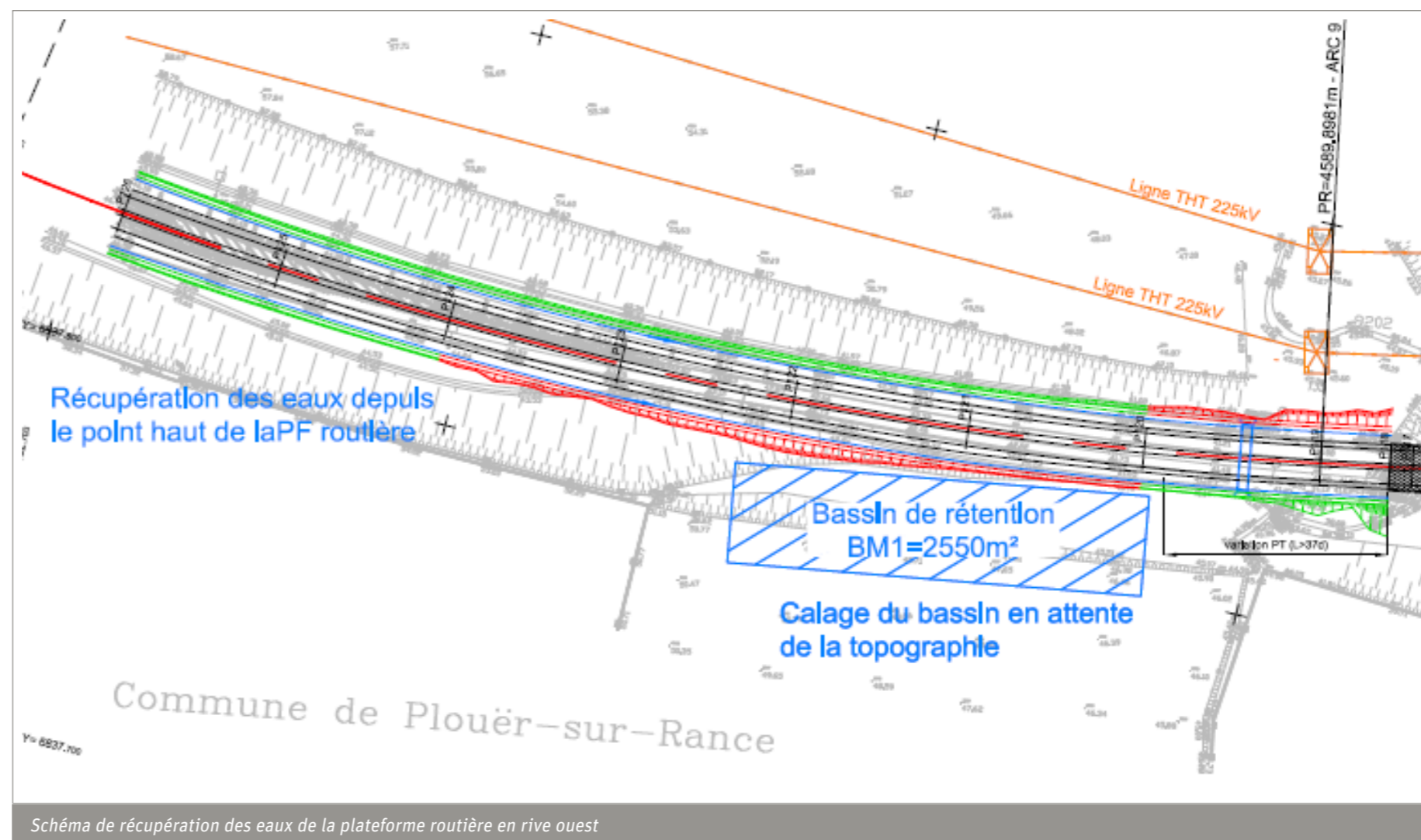


Schéma de récupération des eaux de la plateforme routière à l'ouest de l'échangeur avec la RD366

Un bassin en rive ouest, au sud de la RN176, permettra de récupérer l'eau de la plateforme routière s'écoulant vers le pont et de les évacuer dans la Rance après traitement sans empiéter sur les habitats prioritaires d'intérêt communautaire.





*Dossier
de concertation*
Mise à 2x2 voies de la RN 176
entre l'estuaire de la Rance
et l'échangeur de la Chênaie
Septembre - octobre 2014



Annexe 3 Plaquette d'information

Concertation publique

Mise à 2x2 voies de la RN 176

entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie

Du lundi 22 septembre au vendredi 17 octobre 2014





Seul tronçon à 2x1 voie de la RN176 en Bretagne, le segment de route qui s'étend de la rive ouest de l'estuaire de la Rance, sur la commune de Plouer-sur-Rance, à l'échangeur de la Chênaie, sur la commune de Miniac-Morvan, pourrait être mis à 2x2 voies. C'est l'objectif du projet qui est soumis à la concertation publique.

D'une longueur totale de 3,5 km, ce tronçon constitue actuellement un goulet d'étranglement sur un axe important de déplacements locaux et régionaux. Son aménagement a vocation à fluidifier et sécuriser la circulation, pour le confort quotidien des usagers de la RN176 et, plus largement, pour renforcer l'attractivité de la Bretagne Nord.

Temps d'information et de dialogue, la concertation publique doit permettre à chacun de découvrir les variantes étudiées dans leurs détails et de mesurer leurs impacts techniques, environnementaux et humains.

Au terme des échanges, la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Bretagne, maître d'ouvrage, tiendra compte des avis émis pour poursuivre le projet.



■ UN DÉFI TECHNIQUE : LE FRANCHISSEMENT DE LA RANCE

Déjà envisagée par le passé, la mise à 2x2 voies de ce tronçon de la RN176 s'est heurtée à la question du franchissement de la Rance. Le projet aujourd'hui soumis à la concertation propose plusieurs scénarios de mise à 2x2 voies de la route au-dessus de la Rance afin d'offrir une solution globale d'aménagement, susceptible d'améliorer notablement les conditions de circulation dans ce secteur.

LES OBJECTIFS DU PROJET

> Un projet au service de la mobilité et de la sécurité

Porte d'entrée en Bretagne Nord, depuis la Normandie, ce tronçon de la RN176 occupe aujourd'hui une place centrale dans le réseau routier du secteur. Une place qui devrait encore croître, à l'avenir, sous le triple effet de la croissance démographique que connaît la Bretagne, de son attractivité touristique et de l'importance grandissante des déplacements domicile/travail.

Il apparaît clairement, dans ce contexte, qu'achever la mise à 2x2 voies de la RN176 améliorerait la mobilité, renforcerait la sécurité des usagers et l'attractivité de la Bretagne Nord.

→ 5 000

c'est le nombre de véhicules supplémentaires qui circuleront chaque jour sur la RN176 en 2035 par rapport à aujourd'hui

> Un projet respectueux de l'environnement et du cadre de vie des riverains

Sa qualité paysagère, la richesse de son milieu naturel, sa double fonction de réservoir de biodiversité et de corridor écologique font de l'estuaire de la Rance un site exceptionnel que les règlements nationaux et européens protègent. Les différentes variantes du projet de mise à 2x2 voies de la RN176, dans leurs caractéristiques d'aménagement et dans leur organisation de chantier, doivent veiller à préserver ce patrimoine dans toute sa diversité.



■ DES BOUCHONS RÉCURRENTS À CERTAINS MOMENTS

L'étude de congestion qui a été menée a mis en évidence des pointes de fréquentation liées aux trajets quotidiens domicile/travail, entraînant des ralentissements matin et soir, et aux flux de loisirs, provoquant des encombrements les week-ends de la période estivale. Ces bouchons risquent de se multiplier et de s'aggraver à moyen terme en période estivale.



■ LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET PAYSAGERS

Certains types d'habitat, en danger de disparition, sont particulièrement protégés par la réglementation européenne. C'est le cas de l'habitat prioritaire « frênaie de ravins », situé sur la rive ouest de la Rance sur la pente abrupte de part et d'autre du pont Chateaubriand. Sa préservation constitue l'un des enjeux du projet d'aménagement.

La qualité paysagère exceptionnelle de l'estuaire de la Rance a été reconnue par l'État, qui a classé les espaces les plus sauvages et inscrit le reste des versants au titre de la protection des monuments naturels et des sites. Une protection doublée par la loi Littoral, qui oblige les acteurs publics de l'urbanisme à protéger les espaces naturels remarquables proches du rivage.



■ LES ENJEUX EN TERMES DE QUALITÉ DES EAUX

Le projet contribuera à l'amélioration de la qualité des eaux en mettant en œuvre un dispositif de traitement des eaux qui n'existe pas actuellement.

LES VARIANTES À L'ÉTUDE

Différentes variantes d'aménagement ont été étudiées pour chacune des sections qui composent ce tronçon de la RN176.

> Le franchissement de la Rance

- 1 En proposant une simple mise en conformité du pont existant à 2x1 voie, la variante 1 a très peu d'impact sur l'environnement et le cadre de vie, en revanche, elle ne répond pas aux objectifs du projet.
- 2 La variante 2, qui prévoit un élargissement à 2x2 voies du pont existant, a des incidences limitées sur l'environnement et répond bien aux objectifs du projet ; en revanche, elle est techniquement complexe à réaliser et présente d'importantes contraintes de chantier (avec de longues phases de coupure de la RN176).
- 3 Les variantes 3, qui envisagent la création d'un nouvel ouvrage au sud (variante 3a) ou au nord (variante 3b) du pont Chateaubriand, si elles répondent bien aux objectifs d'aménagement du territoire et sont peu contraignantes en phase de chantier, entraînent des impacts beaucoup plus marqués sur l'environnement (en particulier la 3b) et le cadre de vie des riverains (pour la 3a).

> La section courante

Les conditions de sécurité sur la section courante, qui ont déjà été améliorées par la pose, en 2011, de glissières dans l'axe central, se verront encore renforcées par la mise à 2x2 voies. Cependant, le doublement de la section courante perd de son intérêt s'il ne s'accompagne pas d'une augmentation de la capacité du franchissement de la Rance.

> Les solutions d'aménagement de l'échangeur avec la RD366

Parallèlement à la mise à 2x2 voies de la RN176, une réflexion est menée pour compléter le demi-échangeur avec la RD366 à la Ville-ès-Nonais. Les deux variantes proposées envisagent la création d'une bretelle d'entrée sur la RN176 en direction de Dinan, depuis la Ville-ès-Nonais, ainsi que d'une bretelle de sortie depuis la RN176, en provenance de Dinan, vers Port Saint-Jean et la Ville-ès-Nonais. Cet aménagement n'est réalisable que dans le scénario d'une mise à 2x2 voies du franchissement de la Rance (variante 2 ou 3), à défaut il accentuerait l'effet « goulet d'étranglement » actuel.



■ QUID DES NUISANCES SONORES ?

Toutes les variantes prévoient l'installation d'écrans acoustiques pour limiter les nuisances sonores que la mise à 2x2 pourrait entraîner, notamment au niveau du Port Saint-Jean.

La concertation préalable, un temps d'information et de dialogue

LES PRINCIPES DE LA CONCERTATION

Prévue par l'article L300-2 du Code de l'urbanisme, la concertation préalable vise à informer le public, écouter les avis de chacun et dialoguer sur les différentes variantes soumises au débat. Un temps d'échange utile pour que le maître d'ouvrage prenne la mesure des attentes des usagers et des collectivités et les intègre au projet définitif.

DES OUTILS POUR S'INFORMER

> ***Vous pouvez consulter le dossier de concertation, qui présente dans le détail les enjeux du projet et les caractéristiques de chaque variante :***

- dans les mairies de Plouër-sur-Rance, La Ville-ès-Nonais, Miniac-Morvan et Pleudihen-sur-Rance,

- sur le site Internet

www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr

> ***La plaquette de présentation que vous avez entre les mains est aussi disponible dans les mairies.***



Du lundi 22 septembre au vendredi 17 octobre 2014, pendant 4 semaines, nous comptons sur votre avis pour enrichir le projet de mise à 2x2 voies de la RN 176 entre la rive ouest de l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie.

DES RENDEZ-VOUS POUR DIALOGUER

> ***Une réunion publique se tiendra mercredi 1^{er} octobre 2014 à 18h30 à la salle des fêtes de Pleudihen-sur-Rance :***

le projet sera présenté par le maître d'ouvrage ; les participants pourront donner leur avis et poser les questions qui leur tiennent à cœur.

> ***Donner votre avis, tout au long de la concertation :***

via les registres mis à votre disposition par les mairies concernées et sur Internet à l'adresse RN176-Rance@developpement-durable.gouv.fr

> ***Une permanence des services de l'État se tiendra mercredi 8 octobre 2014 de 10h à 17h à la mairie de Pleudihen sur Rance.***

LES SUITES À DONNER À LA CONCERTATION

À l'issue de la concertation, une synthèse des avis et des observations sera réalisée et rendue publique.

La variante retenue fera ensuite l'objet de nouvelles études techniques, en vue de la déclaration d'utilité publique, procédure incontournable avant que puissent être envisagés les premiers travaux.

[RN176]



Annexe 4 Articles de presse



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

Rennes, le 16 septembre 2014

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

RN176.- Aménagement à 2x2 voies entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie Lancement d'une concertation publique

La RN176 est aujourd'hui entièrement à 2x2 voies sur le territoire breton, à l'exception de la section située entre la rive ouest de l'estuaire de la Rance, sur la commune de Plouër-sur-Rance et l'échangeur de la Chênaie avec la RD137 (Route de Saint-Malo), sur la commune de Miniac-Morvan.

L'aménagement de cette section qui a vocation à fluidifier et sécuriser la circulation reste un enjeu important pour le confort quotidien des usagers de la RN 176 et, plus largement, pour renforcer l'accessibilité et l'attractivité de la Bretagne nord.

Pour préparer l'avenir et de futurs programmes d'investissements, l'État a donc engagé un programme d'études qui vise à définir le contenu du projet d'aménagement, pour le porter jusqu'à la déclaration d'utilité publique.

Ce projet, d'une longueur de 3,5 km, porte d'une part sur la mise à 2x2 voies de l'ouvrage de franchissement de la Rance et d'autre part sur l'élargissement de la route actuelle jusqu'à l'échangeur de la Chênaie.

La DREAL Bretagne, après un diagnostic technique et environnemental complet, a étudié différentes variantes d'aménagement.

Sur la base de ces études, **une concertation publique est organisée du lundi 22 septembre au vendredi 17 octobre 2014.**

Les objectifs de cette concertation sont :

- > **Inform**er le plus largement possible tous les publics concernés par le projet
- > **Écouter** les avis de la population et de ses représentants
- > **Dialoguer** pour enrichir le projet d'aménagement.

Au terme de la concertation, il s'agira pour l'État de retenir une variante qui sera approfondie. Un bilan de la concertation sera établi et rendu public.

Contact presse :

Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Bretagne
Mission Communication : Corinne Gillet – 02 99 33 42 10 ou Marie Vergos – 02 99 33 42 11

Comment s'informer ?

Pendant toute la durée de la concertation, il est possible de consulter le dossier correspondant qui présente les études menées et les scénarios d'aménagement étudiés :

- directement dans les mairies de Plouër-sur-Rance, La Ville-ès-Nonais, Miniac-Morvan et Pleudihen-sur-Rance
- en le téléchargeant sur le site de la DREAL Bretagne : <http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr>

Chacun est invité à participer à la

réunion publique

organisée le mercredi 1^{er} octobre 2014 à 18h30,
à la salle des fêtes de Pleudihen-sur-Rance.

Les services de la DREAL organiseront également une **permanence**, pour répondre aux questions ou prendre note des demandes, le mercredi 8 octobre de 10h à 17h, à la mairie de Pleudihen-sur-Rance.

Et pour participer ?

Chacun est invité à faire connaître son opinion ou poser ses questions :

- par courriel à l'adresse suivante RN176-Rance@developpement-durable.gouv.fr
- dans les registres d'expression disponibles pendant la période de concertation dans les mairies de Plouër-sur-Rance, La Ville-ès-Nonais, Miniac-Morvan et Pleudihen-sur-Rance.

Contact presse :

Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Bretagne
Mission Communication : Corinne Gillet – 02 99 33 42 10 ou Marie Vergos – 02 99 33 42 11

Annexe 5 Affiche d'information

Concertation publique

Du lundi 22 septembre
au vendredi 17 octobre 2014

Réunion publique

Le mercredi 1^{er} octobre 2014 à 18h30
à la salle des fêtes de la Mairie, rue du Val d'Orient
22690 Pleudihen-sur-Rance

Mise à 2x2 voies de la RN 176
entre l'estuaire de la Rance
et l'échangeur de la Chênaie



POUR VOUS INFORMER

Consultez le site Internet de la DREAL Bretagne
www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr

Consultez le dossier de la concertation dans les mairies
de Plouër-sur-Rance, La Ville-ès-Nonais, Miniac-Morvan
et Pleudihen-sur-Rance

POUR DONNER VOTRE AVIS OU POSER VOS QUESTIONS

Adressez un courriel à l'adresse suivante :
rn176-Rance@developpement-durable.gouv.fr

Écrivez dans les registres d'expression disponibles
dans les mairies de Plouër-sur-Rance, La Ville-ès-Nonais,
Miniac-Morvan et Pleudihen-sur-Rance

Une permanence des services de l'État se tiendra
le mercredi 8 octobre 2014 de 10h à 17h
à la mairie de Pleudihen-sur-Rance.

[RN176]

Annexe 6 Pages internet

La DREAL Bretagne | Plans d'accès | Publications et données | Presse | Services en ligne | Recrutement | Consultations du public | Simplification


DREAL BRETAGNE
 Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

Recherche sur le site OK

NATURE, PAYSAGES, EAU ET BIODIVERSITÉ | MER ET LITTORAL | CLIMAT, ÉNERGIE, AMÉNAGEMENT, LOGEMENT | PRÉVENTION DES POLLUTIONS ET DES RISQUES | INFRASTRUCTURES, SÉCURITÉ, TRANSPORTS | PROSPECTIVE, ÉVALUATION, DÉVELOPPEMENT DURABLE

Accueil > Infrastructures, sécurité, transports > Infrastructures > Investissements routiers > La description des opérations > RN176 - Mise à 2x2 voies entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie -

INFRASTRUCTURES, SÉCURITÉ, TRANSPORTS

Sites utiles

- Le service Infrastructures, Sécurité, Transports
- Infrastructures
 - Investissements routiers
 - La politique d'investissement routier
 - La carte des opérations routières en Bretagne
 - La description des opérations
 - Répartition des opérations routières entre les responsables d'opérations
- Déplacements et transports
- Sécurité routière
- Bruit lié aux transports
- Véhicules
- Transports routiers

RN176 - Mise à 2x2 voies entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie -

22 septembre 2014 (mis à jour le 2 octobre 2014)

Actualités

La Concertation publique

Objectifs, comment s'informer ? comment participer ?

L'État envisage la mise à 2x2 voies de la RN176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie.

La DREAL Bretagne, maître d'ouvrage du projet, organise, du 22 septembre au 17 octobre 2014, une concertation publique sur ce projet (voir le communiqué de presse du 16 septembre 2014).

Les objectifs

Les objectifs de cette concertation sont :

- Informer le plus largement possible tous les publics concernés par le projet.
- Écouter les avis de la population et de ses représentants,
- Dialoguer pour enrichir le projet d'aménagement.

Au terme de la concertation, il s'agira pour l'État de retenir un scénario, qui sera approfondi.

Comment s'informer ?

Vous pouvez télécharger le [dossier de concertation](#) qui présente les études menées et les scénarios d'aménagement étudiés (Variantes 1, 2, 3a et 3b).

Vous pouvez aussi le consulter, pendant toute la durée de la concertation, dans les mairies de Plouër-sur-Rance, La Ville-ès-Nonais, Miac-Morvan et Pleudihen-sur-Rance.

Vous pouvez aussi consulter [la plaquette d'information](#).

Une réunion publique est organisée le :

Mercredi 1er octobre 2014 à 18h30
à la salle des fêtes de Pleudihen-sur-Rance.

À l'issue vous pourrez consulter le compte rendu de cette réunion publique ainsi que le diaporama présenté.

[Présentation de la réunion publique du 1er octobre 2014](#) (format pdf - 1.1 Mo - 02/10/2014)

Les services de la DREAL organise également une permanence le mercredi 8 octobre 2014 de 10h à 17h, à la mairie de Pleudihen-sur-Rance.

Et pour participer ?

Vous pouvez faire connaître votre opinion ou poser vos questions :

- par courriel à l'adresse suivante : RN176-Rance@developpement-durable.gouv.fr
- dans les registres d'expression disponibles en mairies pendant la période de concertation

Contexte et Objectif de l'opération

La RN176 est aujourd'hui entièrement à 2x2 voies sur le territoire breton, à l'exception de la section située entre la rive ouest de l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie avec la RD137 (Route de Saint-Malo).

D'une longueur totale de 3,5 km, ce tronçon constitue actuellement un goulet d'étranglement sur un axe important de déplacements locaux et régionaux. Sa mise à 2 x 2 voies a vocation à fluidifier et sécuriser la circulation, pour le confort quotidien des usagers de la RN176 et, plus largement, pour renforcer l'attractivité de la Bretagne Nord.

Dans la même rubrique

- RN176 - Mise à 2x2 voies entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie -
- RN164 - Déviation de Loudéac (phase II)
- RN164 - Mise à 2x2 voies section St Méen - RN12
- RN164 - Aménagement du secteur de Piémet
- RN164 - Aménagement du secteur de Merdrignac (Ouest et Est)
- RN164 - Aménagement du secteur de Mûr-de-Bretagne (section Caurel-Colmain)
- A81_Barreau de Pont Lagot
- RN136 - Rocade sud de Rennes - Restructuration de l'échangeur du Bois Harel
- RN176 - Echangeur de la Chênaie
- RN164 - Déviation de Gouarec - St Gelven
- RN164 - Déviation de Saint Caradec
- RN164 - Aménagement à 2x2 voies entre la Garenne et Ty Blaise
- RN165 - Déviation de Lorient - Renforcement du pont de Sach Quéven
- RN12 - Echangeur de l'Epine à Tramin
- RN12 - Saint Brieuc - Restructuration de l'échangeur de Langueux-Cornelle
- RN12 - Echangeur des Vallées - 1/2 échangeur sud
- RN137sud - Suppression des accès à Montrou et création d'une aire de service
- RN165 - Echangeur du Loc'h à Quimper
- RN165 - Echangeur de Boul Sapin
- RN165 - Voies d'entrecroisement entre l'échangeur de Saint Léonard et la RD 780
- RN165 - Section Vannes Ouest - Auray Est
- RN165 - Restructuration de l'échangeur de Loperhet
- RN166 - Ploërmel - Echangeur de Saint Antoine
- RN24 - Mise en voie express entre Mordelles et Treffendel

Plan synoptique de l'opération



Plan synoptique

Caractéristiques principales

Ce projet, d'une longueur de 3,5 km, situé sur les communes de Plouër-sur-Rance, La Ville-ès-Nonais et Pleudihen-sur-Rance, porte d'une part sur la mise à 2x2 voies de l'ouvrage de franchissement de la Rance et d'autre part sur l'élargissement de la route actuelle jusqu'à l'échangeur de la Chênaie (sur les emprises déjà acquises au sud de celle-ci).

Les études préalables ont permis de déterminer les enjeux du territoire traversé, les variantes possibles. Elles se poursuivront en étudiant plus en détail la variante qui sera retenue (parmi les 4 variantes soumises à la concertation publique), qui sera ensuite proposée à l'enquête publique en vue d'obtenir la Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

Enjeux environnementaux de l'opération

Les enjeux environnementaux autour de la RN176 sont très forts. Sa qualité paysagère, la richesse de son milieu naturel, sa double fonction de réservoir de biodiversité et de corridor écologique font de l'estuaire de la Rance un site exceptionnel que les règlements nationaux et européens protègent.

Aussi, le projet doit être exemplaire quant à son respect de l'environnement et son intégration dans le paysage. C'est pourquoi, l'étude des variantes porte largement sur le choix de la solution de franchissement de la Rance, très visible dans le paysage.

Les principales étapes du projet

Mise en place du comité de suivi : 26 octobre 2012
 Étude comparative des variantes : 2013/2014
 Concertation publique : 22 septembre – 17 octobre 2014
 Étude de la variante retenue : 2015-2016
 Mise à l'enquête publique : fin 2016

Financement

Le montant de l'opération : à déterminer selon la variante retenue
 Le financement des études préalables est assuré par l'État.

Actualités

[Communiqué de presse du 16 septembre 2014](#) (format pdf - 75.9 ko - 18/09/2014)

Télécharger :

- [Dossier de concertation](#) (format pdf - 4.7 Mo - 18/09/2014)
- [Plaquette d'information Rance_Chênaie](#) (format pdf - 617.7 ko - 18/09/2014)

Haut de page

Accès direct aux rubriques | Site mis à jour le 23 avril

© Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

Plan du site | Sigles | Contact | Mentions légales | Data.gouv.fr | Contribution | Flux RSS

Annexe 7 Présentation projetée pendant la réunion publique

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^{er} octobre 2014



Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Bretagne

www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr

LA CONCERTATION : POURQUOI ? COMMENT ?



Mise à 2x2 voies de la RN176

3

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



Mise à 2x2 voies de la RN176

2

Pourquoi ce projet ?

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

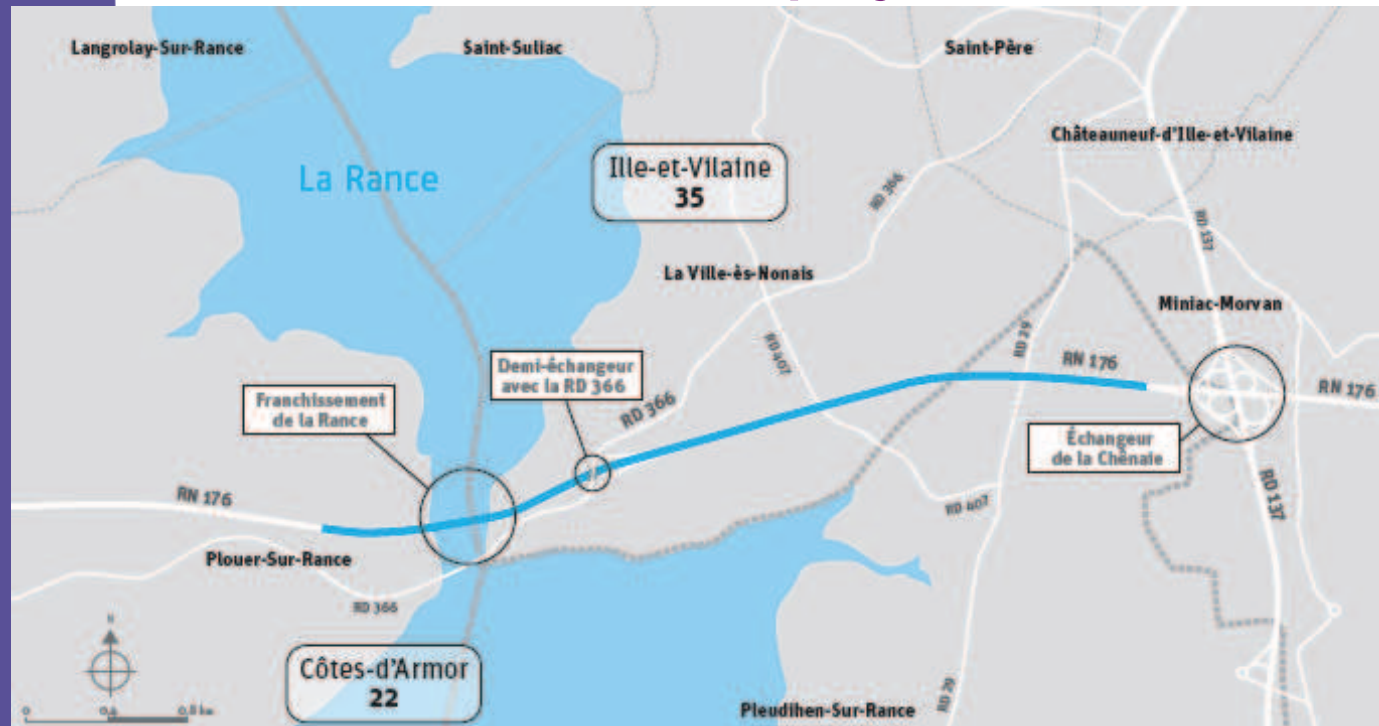
- La RN176 est la porte d'entrée en Bretagne nord depuis la Normandie, et constitue un axe important de déplacements locaux et régionaux
- Dernier tronçon à 2 x 1 voie en Bretagne, la section entre la rive ouest de l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie constitue une source de ralentissements 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



Mise à 2x2 voies de la RN176

4

Le site du projet



Mise à 2x2 voies de la RN176

5

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



Mise à 2x2 voies de la RN176

7

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€)



Mise à 2x2 voies de la RN176

6

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



Mise à 2x2 voies de la RN176

8

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



LE DEROULEMENT DES ETUDES



Comment s'informer et participer ?

- Réunion publique le 1^{er} 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



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



Mise à 2x2 voies de la RN176

13

LES ENJEUX DU PROJET



Mise à 2x2 voies de la RN176

15

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



Mise à 2x2 voies de la RN176

14

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



Mise à 2x2 voies de la RN176

16

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.



Mise à 2x2 voies de la RN176

17

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



19

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



Mise à 2x2 voies de la RN176

18

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)



Mise à 2x2 voies de la RN176

20

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



LES VARIANTES ETUDIEES

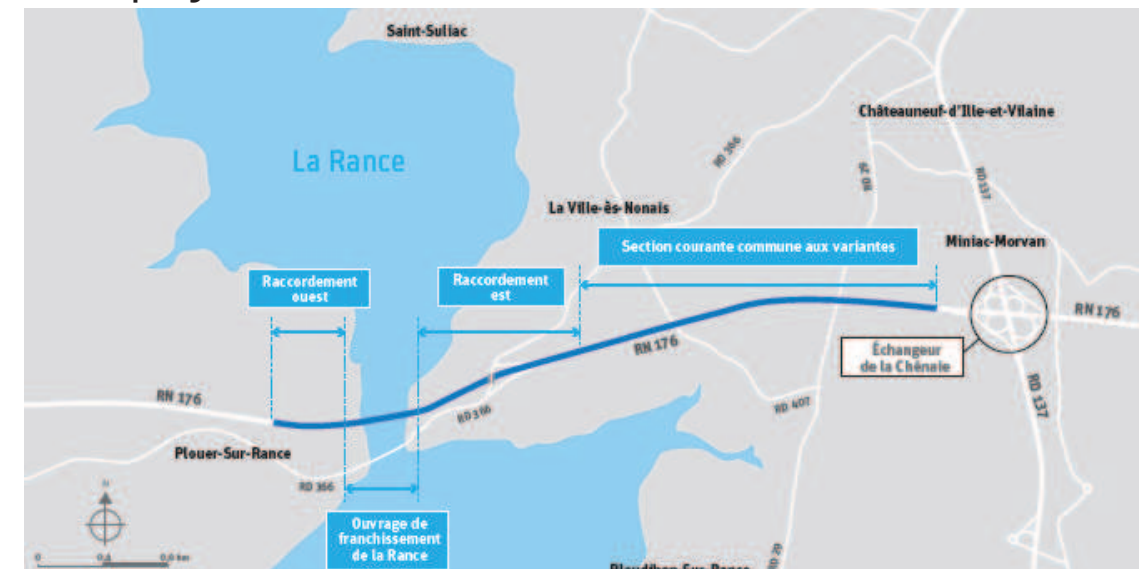


ECHANGES AVEC LA SALLE



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



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



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



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



Mise à 2x2 voies de la RN176

29

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

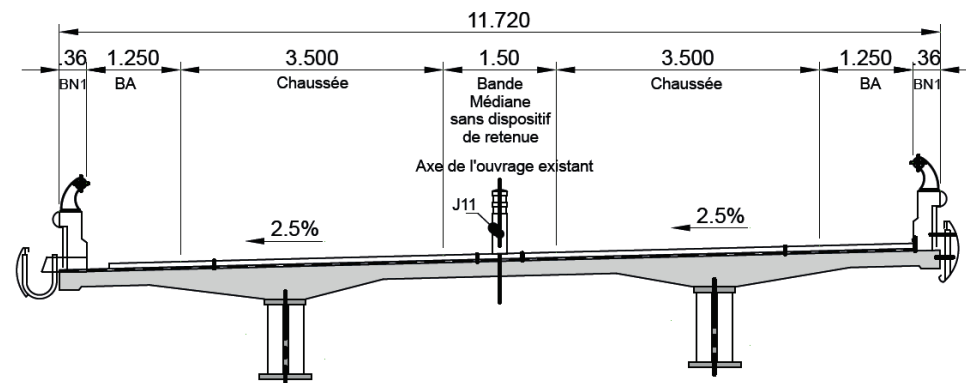


Mise à 2x2 voies de la RN176

31

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



Mise à 2x2 voies de la RN176

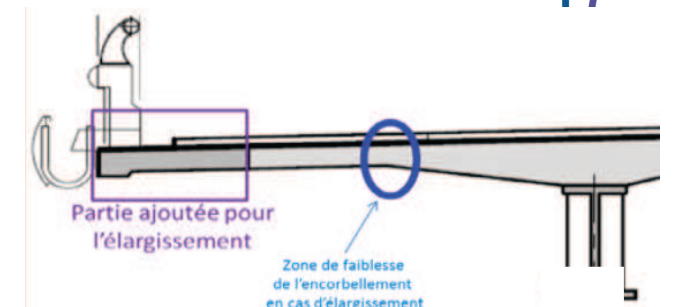
30

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 points 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

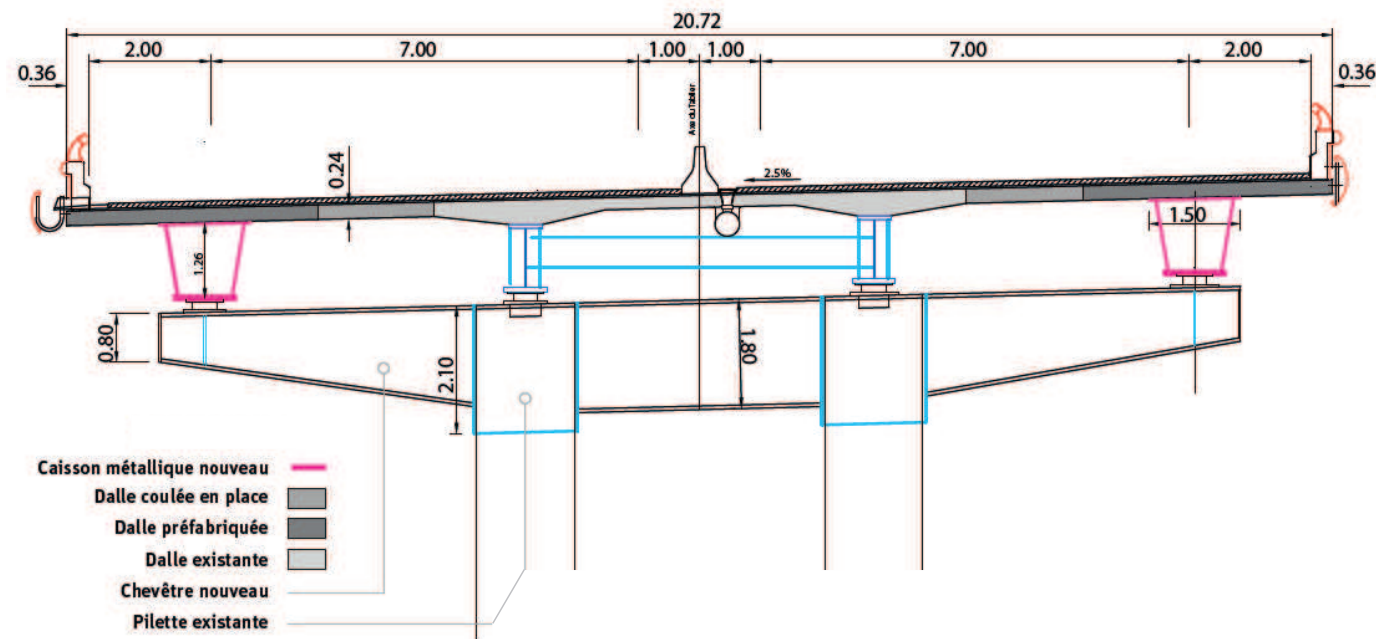


Mise à 2x2 voies de la RN176

32

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

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



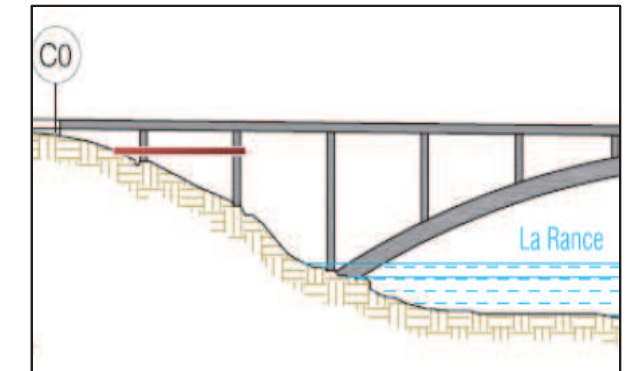
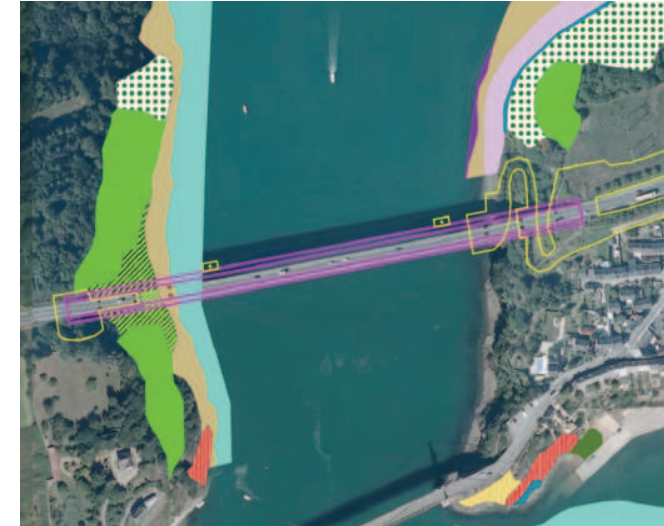
→ Création d'un appui supplémentaire de chaque côté du tablier

Les variantes de franchissement de la Rance : variante V2 (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 (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 (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

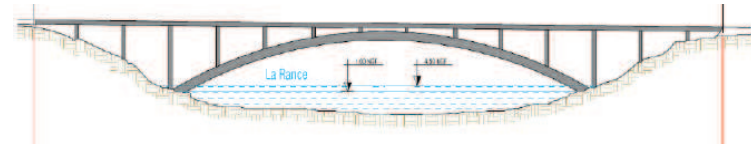
→ Mise en place des protections acoustiques nécessaires

■ Répond aux objectifs du projet (suppression de la congestion, amélioration de la sécurité et traitement du rejet dans la Rance des eaux de ruissellement)

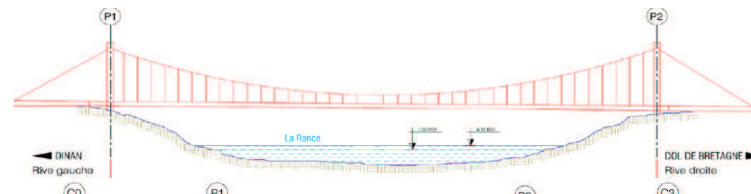
Les variantes de franchissement de la Rance : variante V3 (1)

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

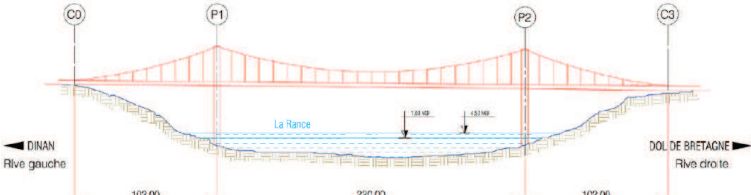
pont arc identique



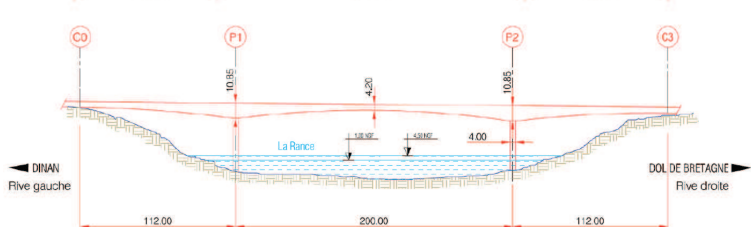
pont suspendu à 1 travée



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 m² 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)

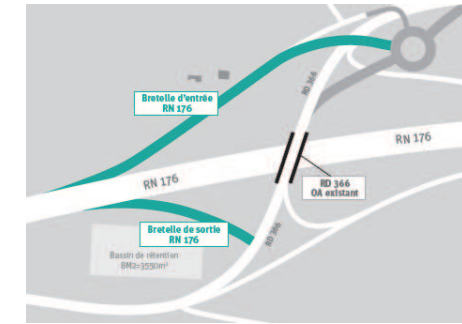


Mise à 2x2 voies de la RN176

41

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

- Nouvelles bretelles d'entrée et de sortie



bretelle d'entrée : variante A



bretelle d'entrée : variante B

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

- 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)



Mise à 2x2 voies de la RN176

43

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



Mise à 2x2 voies de la RN176

42

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



Mise à 2x2 voies de la RN176

44

SYNTHESE DE L'ANALYSE COMPARATIVE



ECHANGES AVEC LA SALLE



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€



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...



Annexe 8 Compte-rendu de la réunion publique

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

Compte-rendu de la réunion publique du 1^{er} octobre 2014

**

Sous la présidence de
**Monsieur Michel LABORIE, Sous-Préfet de Dinan ,
et de Monsieur François LOBIT, Sous-Préfet de Saint-Malo**

*

M LABORIE :

· ouvre la réunion devant une assistance d'environ 150 personnes, en priant d'excuser l'absence du Préfet de Région qu'il représente
· rappelle l'importance de la mise à 2 x 2 voies de la RN176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de La Chênaie
· indique que cette réunion publique s'inscrit dans le cadre de la concertation en cours sur le projet dont il rappelle les objectifs

M. POIVRE, Chef de la Division Maîtrise d'Ouvrage Intermodale à la DREAL Bretagne, présente l'équipe de la DREAL en charge de ce dossier, puis rappelle l'historique, le contexte et le cadre juridique dans lequel s'inscrit l'opération. Après avoir présenté succinctement le principe des études, l'avancement du projet et les enjeux inhérents, un premier échange est proposé à la salle.

Un membre de l'assistance souligne que c'est un projet dont on parle depuis 10 ans et regrette le temps perdu.

M. POIVRE indique que, dans les années 2000, seule avait été étudiée la mise à 2x2 voies de la section courante. Lors de la mise à l'enquête d'utilité publique de la restructuration de l'échangeur de la Chênaie, l'étude du franchissement de la Rance, qui constitue le prolongement naturel de la mise à 2x2 voies de la section courante, n'était pas « mûre » compte tenu de ses enjeux environnementaux. La section courante a cependant fait l'objet d'une mise en sécurité en 2011.

Un habitant de la Ville-es-Nonais souligne que la mise en place d'une glissière en axe de la section courante a déjà beaucoup amélioré la sécurité et s'interroge sur le coût de la mise à 2X2 voies par rapport au faible gain de temps espéré suite à l'augmentation de la vitesse de 90 à 110 km/h sur cette section de 3,5 km.

M. POIVRE précise que l'enjeu n'est pas la vitesse mais de permettre l'écoulement du trafic. Avec l'augmentation prévisible du trafic, il est craint que les bouchons ne soient beaucoup plus fréquents avec des retards pouvant atteindre 40 à 50mn.

Un habitant de Plouër-sur-Rance constate à la lecture du dossier que la variante 2 conduit à couper la RN176 pendant 4 mois et s'interroge sur les modalités de déviation de la circulation (25 000 véh/j en 2025), la route de Plouër ne pouvant pas accepter un tel trafic, et notamment les poids-lourds qui ne peuvent pas se croiser.

M. POIVRE indique que des réponses seront apportées dans la suite de la présentation.

Un habitant de la Ville-es-Nonais s'étonne de la nécessité de réaliser de nouvelles études alors que le pont a été prévu pour être élargi à 4 voies et que les terrassements de la section courante ont déjà été réalisés.

Il demande si les piétons et cyclistes sont pris en compte dans le projet de mise à 2x2 voies du pont Chateaubriand. Une voie piétonne sur ce pont offrirait une vue vers l'aval de

la Rance dont les piétons ne bénéficient pas depuis le pont Saint-Hubert.

M. POIVRE précise que, lors de la réalisation de cette section de la RN176, le projet avait effectivement été conçu pour être compatible avec une mise à 2x2 voies future, mais que les procédures réglementaires n'avait pas été menées avec cet objectif. La mise à 2x2 voies n'a donc jusqu'à présent fait l'objet d'aucune autorisation.

De plus, la prise en compte de l'environnement et les calculs de dimensionnement des ouvrages ont fortement évolué depuis les années 1980.

Aujourd'hui aucun mode doux n'est prévu dans le projet, compte tenu des difficultés de leur prise en compte et du coût correspondant.

Mme GICQUEL, Présidente des amis du PNR Rance en projet constate que l'étude prévoit une augmentation du trafic et que le projet ne s'inscrit pas dans une politique d'évolution des modes de transport nécessaire à la protection de l'environnement, alors que les riverains souffrent déjà du bruit et de la pollution.

M. POIVRE indique que, la réponse à la demande de déplacement doit effectivement être multi-modale. Dans ce domaine, la politique de l'État et des collectivités locales ne se réduit pas aux infrastructures routières (exemple : modernisation de la ligne ferroviaire Dinan/Lamballe).

Mais l'évolution des besoins en déplacement constatée en Bretagne est, en raison du dynamisme de la région, supérieure à celle constatée au niveau national. Le trafic va de ce fait poursuivre son augmentation et les dysfonctionnements actuellement mineurs vont prendre de l'ampleur durant les 20 prochaines années. Il est donc nécessaire d'étudier les aménagements à prévoir pour y remédier.

Un habitant de la Ville-es-Nonais demande si une solution de type « tunnel » a été envisagée.

M. POIVRE indique qu'un tunnel est financièrement impensable.

Un habitant de Port Saint Jean indique que le hameau a subi les nuisances de la ligne électrique puis du pont Chateaubriand. Il est surpris qu'on veuille mettre à 2x2 voies le pont alors que la DREAL a interdit de créer 10 mouillages de plus dans le port. L'impact paysager d'un pont est bien supérieur à celui de quelques mouillages.

M. POIVRE prend note de cette opinion.

Un membre de l'assistance indique que ses parents habitent Port Saint Jean et demande si l'écran anti-bruit prévu au droit de leur habitation sera d'une hauteur supérieure à celle du merlon actuel et s'il protégera des particules fines.

M. POIVRE indique que la hauteur prévue pour cet écran est d'environ 4,50m en partie centrale. En ce qui concerne les particules fines, il n'existe pas de solution technique.

Une habitante de Port Saint Jean indique qu'elle entend constamment le bruit de la route et voudrait savoir où commence le mur.

M. POIVRE présente un plan de situation des écrans prévus au droit de Port Saint Jean. Il précise qu'un écran antibruit est prévu depuis la bretelle du demi-échangeur jusqu'à plus de 150m sur le pont, soit 500 m de protection en tout. Cet écran offrira donc une meilleure protection qu'aujourd'hui. Le projet respectera les objectifs fixés par la réglementation en termes de bruit.

Un habitant de Port Saint Jean indique qu'il y a beaucoup de bruit depuis que des glissières ont été mises en place, et souhaite savoir de quelles échelles de mesure du

bruit dispose la DREAL.

M. POIVRE précise la méthodologie de réalisation des études acoustiques : le bureau d'étude modélise l'état actuel du site et l'état futur lorsque la nouvelle infrastructure sera mise en service.

L'état actuel est recalé en fonction de mesures réalisées sur site (une quinzaine de points de mesure pour cette étude).

Le projet doit respecter les objectifs fixés par la réglementation. Après la mise en service, des mesures de bruit sont réalisées pour s'assurer du respect de ces objectifs.

M. GUICHARD, habitant de Plouer-sur-Rance regrette que, dans le dossier de concertation qu'il a lu, beaucoup de détails soient donnés sur la faune/flore (10 lignes sur le scarabée) et très peu sur l'impact sur la population.

Il constate que beaucoup de mesures de protection vis-à-vis du bruit sont prévues à Port-Saint-Jean mais rien sur Plouër-sur-Rance. Pourtant le bruit est très important à Plouër-sur-Rance.

M. POIVRE prend note de cet enjeu sur Plouër-sur-Rance.

Un membre de l'assistance s'étonne que la signalisation de direction incite les usagers à passer par la RN176 pour se rendre à Dinard, au lieu du barrage sur la Rance.

M. POIVRE indique que cela résulte d'une gestion globale du trafic par les 2 gestionnaires concernés, mais que l'impact est a priori marginal, les usagers restant maîtres de leur choix.

Un habitant de Plouër-sur-Rance fait remarquer que la restructuration de l'échangeur de la Chênaie a coûté cher, mais qu'il n'est toujours pas aux normes.

M. POIVRE indique que cette opération n'est pas terminée, seule la 1ère phase a été réalisée et elle a permis d'apporter une amélioration significative de la sécurité pour tous les usagers.

Un membre de l'assistance fait remarquer que, l'été, des ouvertures des écluses du barrage sur la Rance sont supprimées, ce qui complique la navigation, et que le pont Chateaubriand avait été construit pour décongestionner le barrage.

M. POIVRE indique que les deux franchissements sont effectivement liés pour un certain nombre d'usagers, mais ce n'est pas dimensionnant. Les reports de l'un vers l'autre n'ont que peu d'incidence sur les prévisions de trafic.

Un habitant de Port Saint Jean interroge la DREAL sur l'arbitrage entre le trafic maritime sur la Rance et le trafic routier et leurs conséquences économiques et environnementales.

M. POIVRE indique que le projet devra répondre aux enjeux environnementaux dont le poids est fort. Il ne peut y avoir deux poids deux mesures par rapport à d'autres projets. En ce qui concerne la circulation des bateaux, la DREAL n'est pas le gestionnaire des écluses.

M. POIVRE présente ensuite les différentes variantes envisagées et les avantages ou inconvénients de ces différentes solutions.

Un habitant de la Ville-es-Nonais fait remarquer que les 1000 véhicules sur la RD366 passent devant chez lui et demande pourquoi attendre de mettre à 2x2 voies le pont pour compléter le demi-échangeur. Il précise que le carrefour à la sortie du demi-échangeur est

dangereux et s'étonne que cet aménagement simple n'ait pas été réalisé plus tôt.

M. POIVRE indique qu'il s'agit d'un aménagement significatif qui nécessite des acquisitions et la mise en œuvre des procédures réglementaires prévues pour garantir les intérêts de tous.

Le programme du projet est global mais il y a peu être un phasage d'opération à étudier. Les priorités sont à définir.

Il invite les participants à faire part de leurs réflexions dans les registres mis à disposition en mairies.

Un membre de l'assistance fait remarquer qu'une aire de service avait été prévue sur la Ville-es-Nonais au moment de la réalisation de la route.

M. POIVRE indique qu'il y a actuellement une politique régionale d'implantation des aires de repos. Mais pour l'instant cela ne fait pas partie du programme de cette opération.

M. LEFEUVRE, Maire de la Ville-es-Nonais, confirme qu'une aire de repos était prévue dans l'ancien POS de la commune, mais la prise en compte de la loi littoral dans le nouveau PLU a conduit à classer cet espace en « espace naturel protégé ». Il n'est donc plus possible d'y réaliser une aire de repos.

Il fait ensuite part de l'avis des élus de la Ville-es-Nonais qui sont favorables à la variante 2 avec un échangeur complet, sous réserve de la mise en œuvre de toutes les mesures de protection phonique nécessaires (Port Saint Jean, maisons isolées au droit de l'échangeur avec la RD366, hameau de Pontlivard), y compris un revêtement adapté, et d'assurer un écoulement suffisant des eaux à Pontlivard. Ils souhaitent l'inscription de la mise à 2x2 voies de la section courante au CPER 2014/2020, de façon à faciliter le financement de l'opération en le répartissant sur deux contrats de plan, avant et après 2020.

La coupure de la RN176 devra être prévue dans les périodes de moindre trafic et une signalisation de déviation en amont mise en place. Un état des lieux avant et après travaux devra être réalisé.

Il précise que les élus de la Ville-es-Nonais sont complètement opposés à un 2ème pont.

Un retraité de la Direction interdépartementale des Routes de l'Ouest, attire l'attention sur la réduction de la bande d'arrêt sur le pont Chateaubriand dans le cas de la variante 1, alors que les opérations d'entretien y sont actuellement déjà dangereuses pour le personnel.

M. POIVRE indique que le projet, dans cette variante, compose au mieux avec l'existant. La DIRO, gestionnaire de la RN176 a été consultée sur ce projet et continuera de l'être.

Un membre de l'assistance demande pourquoi ne pas découper le projet en plusieurs phases.

M. POIVRE indique que le projet présenté aujourd'hui est un projet global en vue de sa déclaration d'utilité publique, mais ensuite il pourra être réalisé dans un ordre qui reste à définir.

Un habitant de Port Saint Hubert demande qu'il soit tenu compte des nuisances à Port Saint-Hubert qui sont importantes. Beaucoup d'habitants travaillent à Rennes ou à Saint-Malo, et sont donc favorables au projet et au complément d'échangeur, si l'on prend des mesures contre le bruit.

M. SIMON, Maire de Plouër-sur-Rance, indique qu'il ne peut pas faire part de l'avis de la commune car c'est encore le temps de la concertation et que le conseil municipal n'a pas encore délibéré. Il constate cependant que la variante 2 nécessite une coupure de 10 à 16 semaines qui va conduire à un surplus de circulation à Plouër-sur-Rance, ce qui aura un impact important, difficile à vivre.

Un habitant de Plouer-sur-Rance indique que le revêtement de la route pourrait largement participer à atténuer les nuisances sonores en complément des écrans prévus.

M. POIVRE indique que les études ne sont pas encore à ce niveau de détail. Par ailleurs, cela ne présente pas un impact financier notable. Cette technique est séduisante, par contre ces revêtements se dégradent vite (8 à 9 ans), ce qui pose le problème de la capacité du gestionnaire à les renouveler.

M. RICHEUX, Conseiller Général d'Ille-et-Vilaine, indique que ce projet est attendu depuis longtemps. A la demande des élus, de premiers aménagements ont été réalisés (restructuration de l'échangeur de la Chênaie, mise en place d'une glissière en axe de la section courante). Le projet est ambitieux et il paraît nécessaire de le phaser : mise à 2x2 voies de la section courante, puis mise à 2x2 voies du pont.

Le projet doit permettre d'améliorer la situation des riverains, les impacts de la RN176 n'ayant pas été totalement pris en compte lors de la construction du pont. Les impacts vis-à-vis des habitants sont plus importants que ceux sur la faune et flore.

Cette route qui est le prolongement de la route des estuaires est très attendue pour permettre de répondre aux besoins de déplacement.

Un habitant de Port Saint Jean demande à ce que le merlon actuel soit prolongé, ses parents s'étant fait agresser par quelqu'un venant de là.

Un habitante de Port Saint Jean fait remarquer que sa maison, qui est au droit du chemin d'accès au pont, va perdre de la valeur avec la mise à 2x2 voies.

M. POIVRE indique que la réalisation des écrans anti-bruit dans le cadre du projet va permettre d'améliorer la situation actuelle. Dans l'attente de la déclaration d'utilité publique qui actera une solution, la situation reste délicate, le projet n'étant pas défini de façon certaine.

Les questions étant épuisées, **M. POIVRE** remercie les participants pour leur présence à cette réunion.

Annexe 9 Registres en mairie

Concertation publique

du lundi 22 septembre au vendredi 17 octobre 2014

Mise à 2x2 voies de la RN176
entre l'estuaire de la Rance
et l'échangeur de la Chênaie



Registre d'expression de la commune de Miniac-Morvan



Mise à 2x2 voies de la RN176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur
de la Chênaie
Concertation Publique

Registre mis à la disposition du public dans la commune de :

Miniac-Morvan

Notice d'information :

Du 22 Septembre 2014 au 17 octobre 2014 se déroule la concertation publique sur le projet d'aménagement à 2x2 voies de la RN176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie.

Le maître d'ouvrage de ce projet est l'État, Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Le périmètre d'étude du projet concerne 4 communes. Il s'agit de Plouër-sur-Rance, La Ville-ès-Nonais, Miniac-Morvan et Pleudihen-sur-Rance.

La concertation porte sur les différentes variantes d'aménagement envisagées. Elle vise à informer le public et recueillir les avis sur les différentes variantes proposées et analysées.

Vous pouvez faire part par écrit dans ce registre de toutes vos remarques, suggestions et propositions concernant le projet et les différentes variantes proposées.

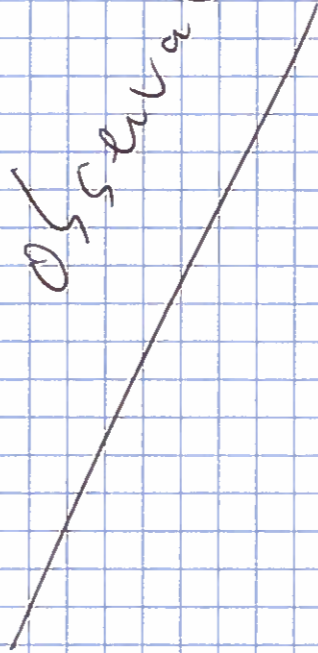
L'anonymat est possible, mais il est préférable d'indiquer votre identité et votre qualité.

Ce registre en exemplaire unique, est mis à la disposition du public afin de recueillir les avis et remarques sur le projet. Il est la propriété de l'État et ne peut en aucun cas quitter le lieu que la Mairie a mis à la disposition du public selon les modalités de concertation adoptées par le Préfet de Région.

Il constituera une des pièces du bilan qui sera établi après la période de concertation. Ce dernier sera soumis à l'avis de chaque commune et sera ensuite rendu public.

Sans

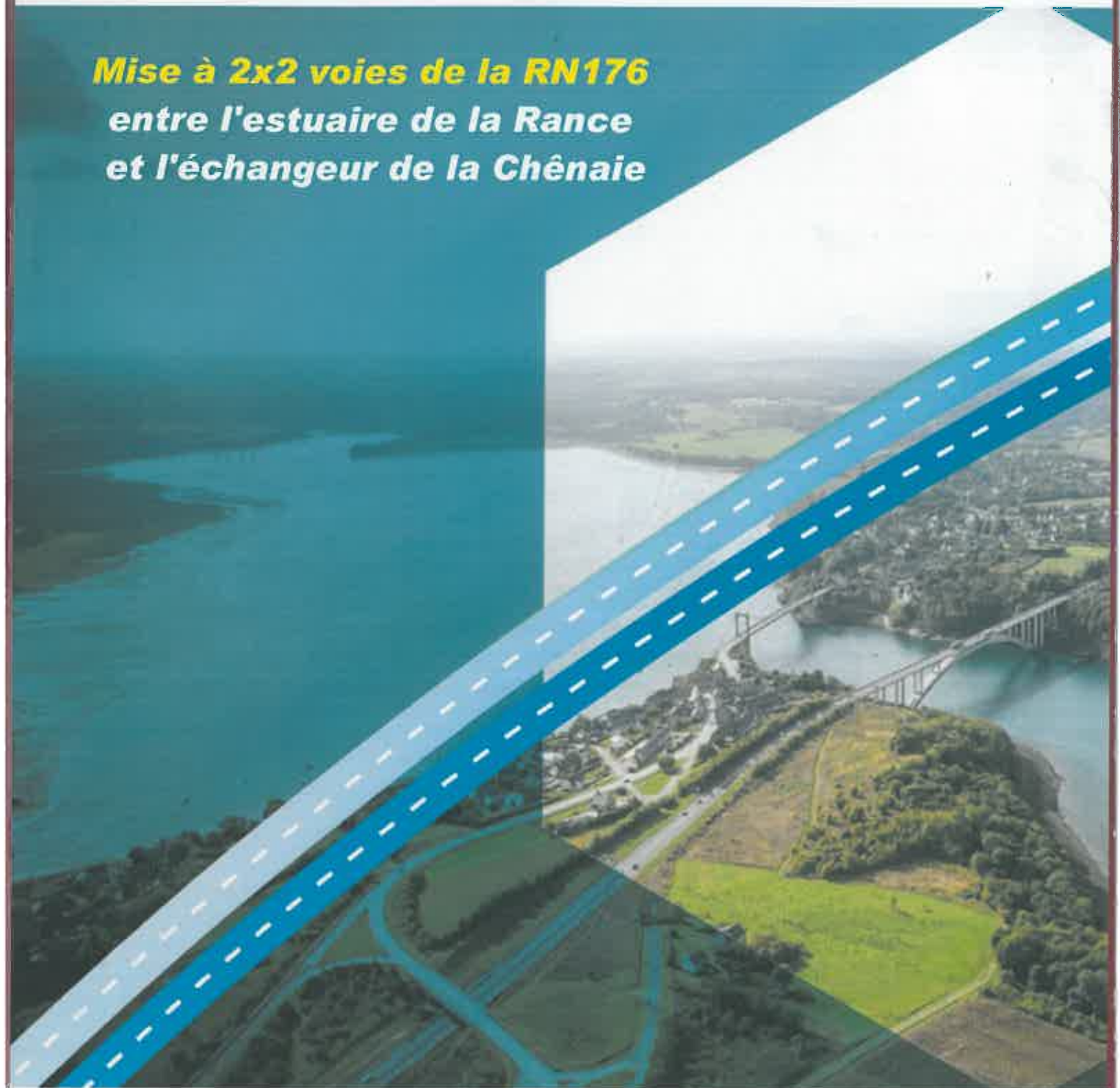
Observation



Concertation publique

du lundi 22 septembre au vendredi 17 octobre 2014

**Mise à 2x2 voies de la RN176
entre l'estuaire de la Rance
et l'échangeur de la Chénaie**



Registre d'expression de la commune de Pleudihen-sur-Rance



Mise à 2x2 voies de la RN176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur
de la Chênaie
Concertation Publique

Registre mis à la disposition du public dans la commune de :

Pleudihen-sur-Rance

Notice d'information :

Du 22 Septembre 2014 au 17 octobre 2014 se déroule la concertation publique sur le projet d'aménagement à 2x2 voies de la RN176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie.

Le maître d'ouvrage de ce projet est l'État, Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Le périmètre d'étude du projet concerne 4 communes. Il s'agit de Plouër-sur-Rance, La Ville-ès-Nonais, Miniac-Morvan et Pleudihen-sur-Rance.

La concertation porte sur les différentes variantes d'aménagement envisagées. Elle vise à informer le public et recueillir les avis sur les différentes variantes proposées et analysées.

Vous pouvez faire part par écrit dans ce registre de toutes vos remarques, suggestions et propositions concernant le projet et les différentes variantes proposées.

L'anonymat est possible, mais il est préférable d'indiquer votre identité et votre qualité.

Ce registre en exemplaire unique, est mis à la disposition du public afin de recueillir les avis et remarques sur le projet. Il est la propriété de l'État et ne peut en aucun cas quitter le lieu que la Mairie a mis à la disposition du public selon les modalités de concertation adoptées par le Préfet de Région.

Il constituera une des pièces du bilan qui sera établi après la période de concertation. Ce dernier sera soumis à l'avis de chaque commune et sera ensuite rendu public.

M^r Evenou Guy. 146 Rue de la Prairie 22940
Floren

Pourquoi attendre pour le Demi échangeur
avec la RD-366. Trop de victimes,
de sa Subiac. Chateaubriant. Ville es Mores.
passer devant (Rue de la Prairie). (C'est
insécurité... Les Priverais. compte sur
Vieux pour y penser. (Mais attendre la
Construction du pont + la mise en le monde.
Vess. Dol. (15-à 20 ans). Trop long. pour
beaucoup de Personnes.

M^r beau projet pour l'Académie
Quand - même Neusi.

- Le mur anti-bruit doit être assez long,
ainsi qu'un revêtement de la chaussée pour éviter
ces nuisances importantes à La Chapelle St Magloire

~~Spaillan~~

YR EDON TADEN 22100

Je trouve inutile un échangeur avec la RD 366. Le pont
St Hubert est très bien, sauf il faut de la Patience et du
Civisme. Une mise en la 2^{ème} des du Pont Chateaubriant
serait plus nécessaire au Plot de la Circulation.
Par ailleurs habitant près de l'échangeur des ALLEUX
en TADEN, étant sur une bretelle d'accélération
dans le Sens ST BRIEUC RN176 / ST Jalo, je vous
demande un projet visant à réduire le bruit / maison
datant de fin 14^{ème} siècle. Je suis actuellement et
également sur une déviation Poids Lourds et à
10 mètres de la bretelle.

~~YR EDON~~

M. Girou, riverain

Il est décevant de constater l'incapacité
de nos pouvoirs publics à anticiper
la mise en conformité des ouvrages d'art
sur une si courte durée. Le troisième pont
est un projet laftaïen. Cordialement
Merci pour l'organisation de la concertation.

La Roche, le 8 octobre 2014

Objet : **Concertation publique sur la mise à 2X2 voies de la RN 176**
Observations

1) Petit rappel historique

Pas inutile tant les dinosaures de la politique sont prompts à demander la solution très onéreuse de problèmes dont ils sont eux-mêmes l'origine.

- en 1991, le pont Chateaubriand réalisé par la société Campenon-Bernard a été inauguré
- Le cahier des charges de la réalisation de ce pont, en amont et en aval prévoyait :
- la suppression des 4 pylônes de la ligne à haute tension Belle Epine situés de part et d'autre de la Rance et le passage des câbles sous le tablier du pont
- le passage d'une passerelle piétonnière au dessus de la 4 voies côté Plouër pour assurer la continuité du sentier piétonnier séculaire (aujourd'hui sentier du littoral) reliant le Boissanne au port Saint-Hubert
- le maintien du tracé des routes enjambant la 4 voies, notamment un pont en biais sur la route reliant la rue de la Rance au hameau du Boissanne et non un pont droit avec un virage dangereux à l'entrée et à la sortie tel qu'il a été réalisé

AUCUNE de ces réalisations prévues dans le cahier des charges n'a été effectuée. Les économies ainsi réalisées n'ont pas dues être perdues pour tout le monde.

- Le passage de la RN 176 au niveau du port Saint-Hubert a été une décision purement politique, (des solutions alternatives beaucoup moins onéreuses existant, comme le passage de la RN176 au Sud de Dinan avec raccord sur la RN Dinan Dol jusqu'à Miniac-Morvan) solution contre laquelle le conseil municipal de Plouer entre 1982 et 1985 s'est opposé à l'unanimité sauf une voie (celle du maire précédant le maire actuel) Cette opposition avait fait l'objet à l'époque de menaces du préfet (dissolution du conseil) si le conseil municipal de Plouer ne se rendait pas son projet.

-Le conseil régional était aussi opposé au passage de la Rance à cet endroit, mais Charles Josselin avait obtenu du ministre des transports de l'époque que ce projet soit inscrit dans le plan routier breton Etat-Région et imposé par lui aux élus bretons du conseil régional de l'époque.

- Le sénateur René Régnauld, maire de Saint-Samson, avait demandé que les acquisitions de terres se fassent dans la perspective de 2X2 voies tant au niveau du pont Chateaubriand (ce que Campenon Bernard était près à réaliser) qu'au niveau de la portion reliant le pont côté Ville ès Nonais à Chateaneuf

- Ce à quoi le ministre des transports avait opposé un refus définitif en répondant à Monsieur Régnauld que, y compris le pont, « une seule chaussée à une fois 2 voies était un profil définitif, les études techniques ayant montré qu'une route à 7 mètres comportant quelques créneaux à deux fois deux voies était tout à fait suffisante »

On voit donc bien que les élus d'hier et d'aujourd'hui (ce sont souvent les mêmes, ou leurs vassaux) n'hésitent pas faire payer par les contribuables de demain les errements de leurs décisions passées)

Pour ne prendre qu'un seul exemple : la construction d'un deuxième pont au Nord du pont actuel (car il impliquera la destruction du pylône de la ligne Belle Epine situé sur la rive gauche de la Rance), ou même la mise à 4 voies du pont actuel (car il sapera la fondation rocheuse du même pylône), ne semble poser aucun problème aux porteurs du projet (l'avis publié de RTE sur la question sur une ligne à haute tension à 240.000 volts qui alimente tout le Nord de la Bretagne et dont ils surveillent en permanence par hélicoptère et entretiennent les pylônes serait la bienvenue, notamment au niveau de l'interruption de la ligne et qui paiera l'addition)

2) sur les nuisances sonores

Il existe une douzaine de lois, décrets, circulaires au niveau français et européen qui visent à réguler et supprimer les nuisances sonores aux abords des infrastructures autoroutières, notamment un projet de loi déposé en 2007-2008 par le sénateur Jean-Louis Masson « tendant à réglementer les nuisances sonores le long des infrastructures autoroutières construites avant 1992 » (voir en annexe). J'attends sa réponse

OR :

-depuis la construction du pont Chateaubriand, entre l'échangeur de la Chesnaie et l'échangeur de Plouër il n'existe aucune protection anti-bruit, ni au niveau du revêtement (alors que des revêtements acoustiques très performants ont déjà été implantés partout en France sur des portions d'autoroutes), ni au niveau de murs anti-bruit
-cette situation, qui ne risque pas de s'améliorer, crée une nuisance sonore considérable que les habitants du port Saint-Jean, (quelques dizaines de personnes) mais surtout les habitants de Plouer situés de part et d'autre de la 4 voies (plus d'un millier de personnes) doivent supporter en permanence, l'Etat français étant en l'occurrence en permanence en situation d'infraction

La concertation publique :

- si elle prévoit un mur anti-bruit au niveau du port Saint-Jean :
 - ne prévoit toujours rien au niveau du revêtement routier, notamment sur le pont alors qu'il est prouvé que ces revêtements acoustiques prévus par Bruitparif (tels que Rugosoft, Nanosoft, Colsoft ou Miniphone), même si leur durée de vie exige de les changer tous les 8 ou 9 ans, sont extrêmement performants et permettent de gagner jusqu'à 9 dB
- a fait procéder à des analyses de bruit aux seuls abords du pont qui ne tiennent absolument pas compte du fait que les ondes sonores générées par le pont se reflètent sur l'étendue d'eau que constitue la Rance et impactent l'environnement sur plusieurs centaines de mètres
- ne prévoit toujours aucune mesure anti-bruit sur la commune de Plouer

et tout ceci alors que la RN 176 a été classée en zone rouge par le CNB (Conseil National du Bruit) entre l'échangeur de Dinan et l'échangeur de la Ville-ès-Nonais et que ces nuisances sonores continueront, de plus en plus, à impacter tous les habitants de Plouer de chaque côté de la 4 voies

3) sur les dangers routières pour lesquelles il n'est pas nécessaire d'attendre une mise à 4 voies pour les supprimer

Malgré les millions d'euros qui ont été dépensés pour sécuriser l'échangeur de la Chesnaie (suppression des stops, mise en place de glissières), 3 points noirs non conformes au niveau de la sécurité routière persistent :

- lorsque l'on vient de Rennes et que l'on veut se diriger sur Dinan, on croise la bretelle permettant aux véhicules venant de Dinan d'accéder à la 4 voies Rennes Saint-Malo en direction de Saint-Malo Ceci est une source d'accidents (quelle voie est prioritaire ?)
- lorsque l'on vient de Rennes et que l'on veut se diriger vers Dinan, la bretelle d'accès à la RN 176 en direction de Dinan laisse à peine 20 mètres pour se mettre sur la RN 176 et croise les véhicules venant de Dol qui veulent accéder à la bretelle leur permettant d'aller à Rennes
- la sortie de la bretelle de la Ville-ès Nonais , permettant d'accéder à la Ville-ès-Nonais ou à Plouer par le pont Saint-Hubert est extrêmement dangereuse ; il faut se contorsionner pour voir ce qui arrive à droite et on ne voit rien de ce qui arrive à gauche par le pont .La réalisation d'un rond-point à cet endroit ne nécessite aucune expropriation, il y a largement la place pour réaliser un rond-point à cet endroit.

4) sur les conséquences de l'interruption du pont Chateaubriand pendant 15 semaines (6 mois) par périodes de 4 semaines (1 mois)

La concertation publique prévoit le passage de 150000 véhicules supplémentaires par jour entre l'échangeur de la Ville-ès-Nonais et l'échangeur de Plouer en passant par le pont Saint-Hubert et la rue de la Rance sur la commune de Plouer jusqu'à l'échangeur de Plouer

- La concertation publique prévoit l'interdiction des poids lourds sur cette portion. Qui la contrôlera ??
- La rue de la Rance, entre la pancarte de Plouer et le rond-Point de Brico- Dépôt ne permet déjà pas aujourd'hui à un poids lourd ou à un tracteur agricole de se croiser avec une voiture sans que l'un des deux monte sur le trottoir où circulent des vélos et des piétons. Qui sera responsable en cas d'accident ? la commune , le conseil général, le préfet ou l'Etat (c'est une RD)?
- Qui paiera la réfection d'une chaussée , refaite entièrement à neuf en 2013, qui sera forcément dégradée : la commune (comme en 1991) ou l'Etat ?
- Comment feront les habitants de Plouer qui ne pourront plus accéder à cette rue de la Rance pour faire leurs courses, étant donné le flot ininterrompu de voitures qui y circulera ?

Tout ceci ne concernera bien évidemment que les habitants de Plouer, totalement ignorés par les porteurs du projet, alors que l'on a beaucoup lors de la réunion publique à Pleudihen entendu le maire de la Ville-ès Nonais (pas du tout concerné par le problème , à part les habitants du port Saint-Jean, puisque les véhicules pourront rejoindre la 4 voies à la sortie du port Saint-Jean sans passer par le centre de la Ville-ès Nonais) ou le maire de Saint-Père Marc-en-Poulet (pas du tout concerné, lui alors, ni par les nuisances sonores, ni par la déviation du trafic routier)

EN CONCLUSION :

-les enquêtes et concertations publiques en France sont généralement faites pour faire croire au bon peuple qu'on veut sincèrement les consulter sur des problèmes les concernant souvent très directement.. L'expérience montre que , dans la majorité des cas, il n'est tenu aucun compte des observations faites par les communes, ni à fortiori par les particuliers et que ce

n'est qu'un passage légal obligatoire pour permettre à des fonctionnaires et des élus supra-communaux d'appliquer des décisions déjà prises (notamment par les préfets)

- les habitants de Plouer, les plus directement concernés par la réalisation de ce projet, ont été totalement tenus à l'écart
- Personnellement, étant comme tous les habitants de Plouer riverains de cette 4 voies directement concerné par ce projet , j'utiliserai tous les moyens et toutes les relations dont je bénéficie (et elles vont très loin jusqu'au niveau du ministre de l'environnement et à Bruxelles en passant par de nombreuses associations) pour refaire le petit combat de David contre Goliath, persuadé que je suis que ce n'est pas à des préfets (qui changent tous les deux ans en moyenne) ou à des lobby (qui achètent les élus comme dans l'affaire des éoliennes en Normandie) d'imposer au peuple des solutions dont il ne veut pas.

D. de Beauvais

Dominique de BEAUCOUDREY
La Roche
22490PLOUER/SUR/RANCE

DOM : 02 96 89 19 52
Mobile : 06 86 41 60 48
E-mail : ddb@orange.fr

La Roche, le 8 octobre 2014

Objet : protections anti-bruit sur la RN 176 entre Chateauneuf et Plouër sur Rance

Monsieur le Sénateur,

En 1991 a été construit un pont à une fois 2 voies pour franchir la Rance sur la RN 176 mise à 4 voies entre Avranches et Saint-Brieuc sauf sur la portion entre ce pont et l'échangeur de Chateauneuf d'Ille et Vilaine(où la RN 176 croise la 4 voies Rennes Saint-Malo).

Ce pont devait être originellement à 4 voies , mais le ministre des transports de l'époque s'y était opposé, arguant que ce n'était pas nécessaire .

Je suis riverain de ce pont. Il y circule actuellement 20.0000 véhicules par jour et il est prévu 25.0000 véhicules par jour à l'horizon 2020, dont une majorité de poids lourds venant de la Bretagne Nord ou y allant, ce trajet pour se rendre à Paris par Caen, ou en provenir étant beaucoup plus économique pour eux plutôt que de passer par Le Mans (aucun péage jusqu'à Caen, péage modéré de Caen à Paris, à l'inverse de l'autre itinéraire)

Aucune protection acoustique, ni au niveau du revêtement, ni aucun mur anti-bruit n'a été installé de chaque côté de ce pont sur les 2 communes que traverse ce pont, La Ville-ès Nonais sur la rive droite de la Rance et surtout la commune de Plouër sur la rive gauche .Depuis ce temps là les habitants de la Ville-ès-Nonais situés près de ce pont (quelques dizaines de personnes au niveau du port Saint-Jean) et surtout les habitants de Plouer (plus d'un millier d'habitants de part et d'autre de la RN 176 entre le pont Chateaubriand et l'échangeur de Plouer) subissent une nuisance sonore infernale qui va chaque jour en s'aggravant.

A supposer que l'Etat trouve les 40 millions d'euros nécessaires, une enquête publique est actuellement en cours visant à mettre ce pont ainsi que la portion entre Chateauneuf et ce pont à 2 fois 2voies (voir document ci-joint) au mieux à l'horizon 2020.

D'ici là, aucune mesure, ni au niveau d'un revêtement acoustique ni au niveau de l'implantation de protection acoustique n'est prévu. Même en cas de réalisation des travaux, aucune protection acoustique n'a été prévue sur Plouer, alors que la commune de Plouer le réclame depuis plusieurs années, y compris lors de son dernier conseil municipal dans sa réponse envoyée au préfet sur cette enquête publique.

L'Etat français est donc en infraction permanente avec toutes les lois, circulaires et décrets ,français et européens, édicté(es) sur le sujet, tel(II)es qu'on peut les trouver sur le site du Conseil National du Bruit.

Vous aviez déposé en 2007-2008 une proposition de loi « tendant à réglementer les nuisances sonores le long des infrastructures autoroutières construites avant 1992 »

J'aimerais savoir ce qu'il est advenu de votre proposition de loi.

Dans cette attente, je vous prie d'agréer, Monsieur le Sénateur, l'expression de mes sentiments respectueux.

D. de Beauv

P Leuchter le 10 octobre
2016

M. et Mme BOURRET AUGUSTE
2 Rue du Port St Jean
LA VILLE ES. NOYAN
35800

Maison repère: R2.

Monsieur le responsable pour la DREAL
en charge de l'élicopt et des projets
pour le passage en 2x2 voies sur la
commune de La Ville es. Noyan de la RN16

Monsieur nous avons écouté avec beaucoup
d'attention les réponses détaillées que vous
avez développées au cours de la réunion
de présentation du projet à la salle où
sont les P Leuchter

Monsieur le maire municipal et les
diverses zones, le public la mention
par les nombreuses questions qui ont été
posées à ce sujet.

- Pour avoir les réponses de la tête en sujet des énoncés et compréhension de ces murs, architecte je me suis rendu à Péniche pour rencontrer vos représentants.

- Voici nos inquiétudes par rapport à ce projet.

- Architectement après des études et réalisation de plans concernant le mur dans ce village vous avez élaboré des plans avec des dispositions par rapport dans les normes en vigueur, au niveau des étages et des rez de chaussée.

- Le mur principal a une hauteur de 4,5 m. mais hélas ce jour il ne mesure pas la hauteur des maisons (la nôtre PE + celle d'à côté). Au choix de notre habitation le mur se fait que 2,5 m. ce qui nous semble insuffisant.

- En prenant en considération l'orientation de cette future 2x9 Venis. C'est pratiquement la direction des vents dominants par

SUD-OUEST et au tour Nord-Est

- Avec ce côté ouest bien sûr de l'ent. Les ruidances
seront passées par les fenêtres par
dessus le mur de 2,5m. ce qui ne pourra
que minorer l'efficacité du mur de 4,5m

En clair le bruit aura contourné l'écran
protecteur du pont sur Jean.

- Puisqu'Henri est le responsable du projet
nous vous demandons de reconstruire
l'écran pour cet enchaînement précis concernant
les futures nouvelles zones.

- Ainsi le pont sur Jean sera beaucoup
moins protégé ainsi que l'ensemble de
maisons de l'écran dans le quartier sud
de la maison de l'ent R2

- Recevez Monsieur le responsable
nos salutations

J. Bour

ps: Avec un mur plus
haut exp 3,5m au lieu de 2,5m
le pont sur Jean pourra se trouver en un point
de de qualité

Nous demandons qu'une étude acoustique soit réalisée au lieu dit "La Chapelle Saint Nagloire" (PLEUDIHEN SUR RANCE). En effet, la situation géographique sur une carte ne tient pas compte du rôle amplificateur de la Rance ni des vents dominants. Nous suggérons, à nouveau, la réalisation d'une butte arborée (ou autre) et d'un revêtement antibruit E. PICAUD pour les habitants de la Chapelle Saint Nagloire. le 14 octobre 2014

NUISANCE SONORE IMPORTANTE à PONTLIVARD
Gilles MARNEUR - 10 rue des Rousseaux - Pontlivard

La RN 176 sur l'emba contourne à la Lisière de Pontlivard, très proche engendrant beaucoup de Bruits (par vents très fréquents O-NO-N-NE-E) Une seule acoustique dans ces conditions de vent et de fort trafic de ^{et de voitures} camions dont le niveau de bruit ~~très~~ élevé

R est supérieur de prévoir ^{une nouvelle situation} un Merlon suffisant au Sud de la RN 176 sur toute la largeur qui contourne la Ville de Pontlivard -

le 16 octobre 2014 - G. Marneur 0609667967

Lasque j'ai acheté cette maison en 1984 dans ce Petit hameau de Pontlivard, j'écoute le Silence !!!

Après avoir consulté la Maire de la Ville de Noyal Lasque le Projet de cette réhabilitation de la voie s'est précisée, celle-ci ne a confirmée la non existence de nuisance sur ce Petit village malheureusement Totale Union !! depuis nous vivons un véritable enfer !!

les Bruits et la vue de ces passages incessants de voitures et Poids lourds ont altéré à quel point que il avait mis à acheter cette maison j'ai bien noté que le travaux seront réalisés dans 12 ans !! rassurez vous, nous n'allons pas attendre et vivre ce calvaire comme tout le monde, le Non à cette nuisance !!

en vos remerciant

Claude Hansson Auphès 12 rue des Rousseaux
22690 Pleudihen. PONTLIVARD

L'aménagement à l'xl voies augmentera encore plus le trafic sur la RN 176. Il est impératif de prévoir un aménagement afin de limiter la nuisance sonore pour le hameau de Pontlivard.

En vous remerciant

Michèle Buhler 12 rue des Rousseaux, Pontlivard
22690 Pleudihen

Gilles MARNEUR - PONTIVARD

Étonné de voir que les habitants de Pontivard
sur ce cahier (hors les 2 personnes que j'ai informées)
car vous sommes nombreux à être concernés par
la nuisance du bruit, je pense que l'information
a mal circulé (peut être pas accès à nos boîtes
à lettres) - Une pétition ayant déjà été constituée
après l'ouverture de la R175 par les habitants
de Pontivard et de la Chapelle Saint-Magloire
nous allons la reconstruire et vous le faire
parvenir -

Pontivard le 12 décembre 2014
Gilles Marneur 06 09 46 79 65

Concertation publique

du lundi 22 septembre au vendredi 17 octobre 2014

Mise à 2x2 voies de la RN176
entre l'estuaire de la Rance
et l'échangeur de la Chénaie

Registre d'expression de la commune de Plouër-sur-Rance



Mise à 2x2 voies de la RN176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur
de la Chênaie
Concertation Publique

Registre mis à la disposition du public dans la commune de :

Plouër-sur-Rance

Notice d'information :

Du 22 Septembre 2014 au 17 octobre 2014 se déroule la concertation publique sur le projet d'aménagement à 2x2 voies de la RN176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie.

Le maître d'ouvrage de ce projet est l'État, Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Le périmètre d'étude du projet concerne 4 communes. Il s'agit de Plouër-sur-Rance, La Ville-ès-Nonais, Miniac-Morvan et Pleudihen-sur-Rance.

La concertation porte sur les différentes variantes d'aménagement envisagées. Elle vise à informer le public et recueillir les avis sur les différentes variantes proposées et analysées.

Vous pouvez faire part par écrit dans ce registre de toutes vos remarques, suggestions et propositions concernant le projet et les différentes variantes proposées.

L'anonymat est possible, mais il est préférable d'indiquer votre identité et votre qualité.

Ce registre en exemplaire unique, est mis à la disposition du public afin de recueillir les avis et remarques sur le projet. Il est la propriété de l'État et ne peut en aucun cas quitter le lieu que la Mairie a mis à la disposition du public selon les modalités de concertation adoptées par le Préfet de Région.

Il constituera une des pièces du bilan qui sera établi après la période de concertation. Ce dernier sera soumis à l'avis de chaque commune et sera ensuite rendu public.

La Roche, le 8 octobre 2014

Objet : Concertation publique sur la mise à 2X2 voies de la RN 176
Observations

1) Petit rappel historique

Pas inutile tant les dinosaures de la politique sont prompts à demander la solution très onéreuse de problèmes dont ils sont eux-mêmes l'origine.

- en 1991, le pont Chateaubriand réalisé par la société Campenon-Bernard a été inauguré
- Le cahier des charges de la réalisation de ce pont, en amont et en aval prévoyait :
- la suppression des 4 pylônes de la ligne à haute tension Belle Epine situés de part et d'autre de la Rance et le passage des câbles sous le tablier du pont
- le passage d'une passerelle piétonnière au dessus de la 4 voies côté Plouër pour assurer la continuité du sentier piétonnier séculaire (aujourd'hui sentier du littoral) reliant le Boissanne au port Saint-Hubert
- le maintien du tracé des routes enjambant la 4 voies, notamment un pont en biais sur la route reliant la rue de la Rance au hameau du Boissanne et non un pont droit avec un virage dangereux à l'entrée et à la sortie tel qu'il a été réalisé

AUCUNE de ces réalisations prévues dans le cahier des charges n'a été effectuée. Les économies ainsi réalisées n'ont pas dues être perdues pour tout le monde.

- Le passage de la RN 176 au niveau du port Saint-Hubert a été une décision purement politique, (des solutions alternatives beaucoup moins onéreuses existant, comme le passage de la RN176 au Sud de Dinan avec raccord sur la RN Dinan Dol jusqu'à Miniac-Morvan) solution contre laquelle le conseil municipal de Plouer entre 1982 et 1985 s'est opposé à l'unanimité sauf une voie (celle du maire précédant le maire actuel) Cette opposition avait fait l'objet à l'époque de menaces du préfet (dissolution du conseil) si le conseil municipal de Plouer ne se rendait pas son projet.

-Le conseil régional était aussi opposé au passage de la Rance à cet endroit, mais Charles Josselin avait obtenu du ministre des transports de l'époque que ce projet soit inscrit dans le plan routier breton Etat-Région et imposé par lui aux élus bretons du conseil régional de l'époque.

- Le sénateur René Régnauld, maire de Saint-Samson, avait demandé que les acquisitions de terres se fassent dans la perspective de 2X2 voies tant au niveau du pont Chateaubriand (ce que Campenon Bernard était près à réaliser) qu'au niveau de la portion reliant le pont côté Ville ès Nonais à Chateaneuf

- Ce à quoi le ministre des transports avait opposé un refus définitif en répondant à Monsieur Régnauld que, y compris le pont, « une seule chaussée à une fois 2 voies était un profil définitif, les études techniques ayant montré qu'une route à 7 mètres comportant quelques créneaux à deux fois deux voies était tout à fait suffisante »

On voit donc bien que les élus d'hier et d'aujourd'hui (ce sont souvent les mêmes, ou leurs vassaux) n'hésitent pas faire payer par les contribuables de demain les errements de leurs décisions passées)

Pour ne prendre qu'un seul exemple : la construction d'un deuxième pont au Nord du pont actuel (car il impliquera la destruction du pylône de la ligne Belle Epine situé sur la rive gauche de la Rance), ou même la mise à 4 voies du pont actuel (car il sapera la fondation rocheuse du même pylône), ne semble poser aucun problème aux porteurs du projet (l'avis publié de RTE sur la question sur une ligne à haute tension à 240.000 volts qui alimente tout le Nord de la Bretagne et dont ils surveillent en permanence par hélicoptère et entretiennent les pylônes serait la bienvenue, notamment au niveau de l'interruption de la ligne et qui paiera l'addition)

2) sur les nuisances sonores

Il existe une douzaine de lois, décrets, circulaires au niveau français et européen qui visent à réguler et supprimer les nuisances sonores aux abords des infrastructures autoroutières, notamment un projet de loi déposé en 2007-2008 par le sénateur Jean-Louis Masson « tendant à réglementer les nuisances sonores le long des infrastructures autoroutières construites avant 1992 » (voir en annexe). J'attends sa réponse

OR :

-depuis la construction du pont Chateaubriand, entre l'échangeur de la Chesnaie et l'échangeur de Plouër il n'existe aucune protection anti-bruit, ni au niveau du revêtement (alors que des revêtements acoustiques très performants ont déjà été implantés partout en France sur des portions d'autoroutes), ni au niveau de murs anti-bruit
-cette situation, qui ne risque pas de s'améliorer, crée une nuisance sonore considérable que les habitants du port Saint-Jean, (quelques dizaines de personnes) mais surtout les habitants de Plouer situés de part et d'autre de la 4 voies (plus d'un millier de personnes) doivent supporter en permanence, l'Etat français étant en l'occurrence en permanence en situation d'infraction

La concertation publique :

- si elle prévoit un mur anti-bruit au niveau du port Saint-Jean :
 - ne prévoit toujours rien au niveau du revêtement routier, notamment sur le pont alors qu'il est prouvé que ces revêtements acoustiques prévus par Bruitparif (tels que Rugosoft, Nanosoft, Colsoft ou Miniphone), même si leur durée de vie exige de les changer tous les 8 ou 9 ans, sont extrêmement performants et permettent de gagner jusqu'à 9 dB
- a fait procéder à des analyses de bruit aux seuls abords du pont qui ne tiennent absolument pas compte du fait que les ondes sonores générées par le pont se reflètent sur l'étendue d'eau que constitue la Rance et impactent l'environnement sur plusieurs centaines de mètres
- ne prévoit toujours aucune mesure anti-bruit sur la commune de Plouer

et tout ceci alors que la RN 176 a été classée en zone rouge par le CNB (Conseil National du Bruit) entre l'échangeur de Dinan et l'échangeur de la Ville-ès-Nonais et que ces nuisances sonores continueront, de plus en plus, à impacter tous les habitants de Plouer de chaque côté de la 4 voies

3) sur les dangers routières pour lesquelles il n'est pas nécessaire d'attendre une mise à 4 voies pour les supprimer

Malgré les millions d'euros qui ont été dépensés pour sécuriser l'échangeur de la Chesnaie (suppression des stops, mise en place de glissières), 3 points noirs non conformes au niveau de la sécurité routière persistent :

- lorsque l'on vient de Rennes et que l'on veut se diriger sur Dinan, on croise la bretelle permettant aux véhicules venant de Dinan d'accéder à la 4 voies Rennes Saint-Malo en direction de Saint-Malo Ceci est une source d'accidents (quelle voie est prioritaire ?)
- lorsque l'on vient de Rennes et que l'on veut se diriger vers Dinan, la bretelle d'accès à la RN 176 en direction de Dinan laisse à peine 20 mètres pour se mettre sur la RN 176 et croise les véhicules venant de Dol qui veulent accéder à la bretelle leur permettant d'aller à Rennes
- la sortie de la bretelle de la Ville-ès Nonais , permettant d'accéder à la Ville-ès-Nonais ou à Plouer par le pont Saint-Hubert est extrêmement dangereuse ; il faut se contorsionner pour voir ce qui arrive à droite et on ne voit rien de ce qui arrive à gauche par le pont .La réalisation d'un rond-point à cet endroit ne nécessite aucune expropriation, il y a largement la place pour réaliser un rond-point à cet endroit.

4) sur les conséquences de l'interruption du pont Chateaubriand pendant 15 semaines (6 mois) par périodes de 4 semaines (1 mois)

La concertation publique prévoit le passage de 150000 véhicules supplémentaires par jour entre l'échangeur de la Ville-ès-Nonais et l'échangeur de Plouer en passant par le pont Saint-Hubert et la rue de la Rance sur la commune de Plouer jusqu'à l'échangeur de Plouer

- La concertation publique prévoit l'interdiction des poids lourds sur cette portion. Qui la contrôlera ??
- La rue de la Rance, entre la pancarte de Plouer et le rond-Point de Brico- Dépôt ne permet déjà pas aujourd'hui à un poids lourd ou à un tracteur agricole de se croiser avec une voiture sans que l'un des deux monte sur le trottoir où circulent des vélos et des piétons. Qui sera responsable en cas d'accident ? la commune , le conseil général, le préfet ou l'Etat (c'est une RD)?
- Qui paiera la réfection d'une chaussée , refaite entièrement à neuf en 2013, qui sera forcément dégradée : la commune (comme en 1991) ou l'Etat ?
- Comment feront les habitants de Plouer qui ne pourront plus accéder à cette rue de la Rance pour faire leurs courses, étant donné le flot ininterrompu de voitures qui y circulera ?

Tout ceci ne concernera bien évidemment que les habitants de Plouer, totalement ignorés par les porteurs du projet, alors que l'on a beaucoup lors de la réunion publique à Pleudihen entendu le maire de la Ville-ès Nonais (pas du tout concerné par le problème , à part les habitants du port Saint-Jean, puisque les véhicules pourront rejoindre la 4 voies à la sortie du port Saint-Jean sans passer par le centre de la Ville-ès Nonais) ou le maire de Saint-Père Marc-en-Poulet (pas du tout concerné, lui alors, ni par les nuisances sonores, ni par la déviation du trafic routier)

EN CONCLUSION :

-les enquêtes et concertations publiques en France sont généralement faites pour faire croire au bon peuple qu'on veut sincèrement les consulter sur des problèmes les concernant souvent très directement.. L'expérience montre que , dans la majorité des cas, il n'est tenu aucun compte des observations faites par les communes, ni à fortiori par les particuliers et que ce

n'est qu'un passage légal obligatoire pour permettre à des fonctionnaires et des élus supra-communaux d'appliquer des décisions déjà prises (notamment par les préfets)

- les habitants de Plouer, les plus directement concernés par la réalisation de ce projet, ont été totalement tenus à l'écart
- Personnellement, étant comme tous les habitants de Plouer riverains de cette 4 voies directement concerné par ce projet , j'utiliserai tous les moyens et toutes les relations dont je bénéficie (et elles vont très loin jusqu'au niveau du ministre de l'environnement et à Bruxelles en passant par de nombreuses associations) pour refaire le petit combat de David contre Goliath, persuadé que je suis que ce n'est pas à des préfets (qui changent tous les deux ans en moyenne) ou à des lobby (qui achètent les élus comme dans l'affaire des éoliennes en Normandie) d'imposer au peuple des solutions dont il ne veut pas.

D. de Beauvais

Dominique de BEAUCOUDREY
La Roche
22490PLOUER/SUR/RANCE

DOM : 02 96 89 19 52
Mobile : 06 86 41 60 48
E-mail : ddb@orange.fr

La Roche, le 8 octobre 2014

Objet : protections anti-bruit sur la RN 176 entre Chateauneuf et Plouër sur Rance

Monsieur le Sénateur,

En 1991 a été construit un pont à une fois 2 voies pour franchir la Rance sur la RN 176 mise à 4 voies entre Avranches et Saint-Brieuc sauf sur la portion entre ce pont et l'échangeur de Chateauneuf d'Ille et Vilaine(où la RN 176 croise la 4 voies Rennes Saint-Malo).

Ce pont devait être originellement à 4 voies , mais le ministre des transports de l'époque s'y était opposé, arguant que ce n'était pas nécessaire .

Je suis riverain de ce pont. Il y circule actuellement 20.0000 véhicules par jour et il est prévu 25.0000 véhicules par jour à l'horizon 2020, dont une majorité de poids lourds venant de la Bretagne Nord ou y allant, ce trajet pour se rendre à Paris par Caen, ou en provenir étant beaucoup plus économique pour eux plutôt que de passer par Le Mans (aucun péage jusqu'à Caen, péage modéré de Caen à Paris, à l'inverse de l'autre itinéraire)

Aucune protection acoustique, ni au niveau du revêtement, ni aucun mur anti-bruit n'a été installé de chaque côté de ce pont sur les 2 communes que traverse ce pont, La Ville-ès Nonais sur la rive droite de la Rance et surtout la commune de Plouër sur la rive gauche .Depuis ce temps là les habitants de la Ville-ès-Nonais situés près de ce pont (quelques dizaines de personnes au niveau du port Saint-Jean) et surtout les habitants de Plouer (plus d'un millier d'habitants de part et d'autre de la RN 176 entre le pont Chateaubriand et l'échangeur de Plouer) subissent une nuisance sonore infernale qui va chaque jour en s'aggravant.

A supposer que l'Etat trouve les 40 millions d'euros nécessaires, une enquête publique est actuellement en cours visant à mettre ce pont ainsi que la portion entre Chateauneuf et ce pont à 2 fois 2voies (voir document ci-joint) au mieux à l'horizon 2020.

D'ici là, aucune mesure, ni au niveau d'un revêtement acoustique ni au niveau de l'implantation de protection acoustique n'est prévu. Même en cas de réalisation des travaux, aucune protection acoustique n'a été prévue sur Plouer, alors que la commune de Plouer le réclame depuis plusieurs années, y compris lors de son dernier conseil municipal dans sa réponse envoyée au préfet sur cette enquête publique.

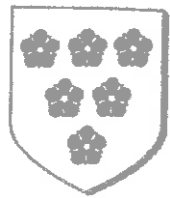
L'Etat français est donc en infraction permanente avec toutes les lois, circulaires et décrets ,français et européens, édicté(es) sur le sujet, tel(II)es qu'on peut les trouver sur le site du Conseil National du Bruit.

Vous aviez déposé en 2007-2008 une proposition de loi « tendant à réglementer les nuisances sonores le long des infrastructures autoroutières construites avant 1992 »

J'aimerais savoir ce qu'il est advenu de votre proposition de loi.

Dans cette attente, je vous prie d'agréer, Monsieur le Sénateur, l'expression de mes sentiments respectueux.

D. de Beauv



Plouër Initiatives

Association loi 1901

Pour la Défense et la Promotion du Patrimoine, de la Culture, de l'environnement et du cadre de vie de Plouër Sur Rance

Inscrite à la Sous-Préfecture de Dinan sous le N° W 221001534

Siège Social : Claudine GUICHARD 4 Bis Rue du Passeur 22490 PLOUER SUR RANCE

Tel : 06-70-17-39-36 Mail : bguichard@club-internet.fr

Contribution à la réflexion menée par les services de l'Etat en vue du doublement du Pont Chateaubriand sur la RN 176

Tout d'abord c'est avec plaisir que nous constatons que les services de l'Etat ont décidé d'associer les riverains de la RN176, à la réflexion concernant le doublement du Pont Chateaubriand et dont la mise en place aura un impact très significatif sur leur futur cadre de vie. Soyez en remerciés.

Les adhérents de Plouër Initiatives ont décidé de participer à cette réflexion.

Voici une synthèse de leurs observations :

Sur les cinq variantes proposées, la variante deux réunit le maximum de suffrages.

Concernant l'échangeur avec la RD366 deux observations :

- Pourquoi aller chercher un autre site d'implantation alors que tous les éléments sont réunis à l'emplacement existant, dont l'amorce de la bretelle pour Dinan. ?

- Pourquoi attendre la réalisation d'un projet d'ensemble soit à un horizon 10-12 ans ? Réalisons le doublement de la route jusqu'à l'échangeur, et l'échangeur à un horizon 5 ans. C'est une attente des résidents du Port St Jean et du Port St Hubert. Ainsi nous pourrions soulager le centre bourg de Plouër d'un trafic significatif.

Principales réserves :

A la lecture du document public on constate un véritable oubli des nuisances sonores pour les Plouérais en particulier ceux résidants au Port St Hubert, et à la Gourbanière, avec une mention particulière pour ceux résidant sur la Rance.

Nous demandons des analyses acoustiques sur ces différents sites, principalement en Hiver avec un vent de Noroit.

Nous exigeons la mise en place des solutions suivantes :

- Sur le pont :

La mise en place d'un revêtement diminuant sensiblement les bruits de roulement
Etudier la mise en place d'un tablier couloir (coffre) sur le pont qui encadrera le bruit.

- Sur la route : Prévoir à hauteur de la Gourbanière la mise en place des solutions retenues pour Pontlivard.

Mettre en place de part et d'autre de la 2 voies des protections anti bruit

- Sur la RN176 au delà du périmètre concerné accompagner la totalité des abords de la RN 176 de part et d'autre de la voie rapide de protections et revêtements pour atténuer la pollution sonore que nous subissons tous depuis la construction du Pont Chateaubriand.

- La prise en charge de travaux routiers sur la RD 366 dans la commune de Plouër pour

Rectifier cette route en centre ville, élaboré par des ingénieurs urbains en méconnaissance totale de la circulation dans une commune rurale et de plus sans prendre en compte l'aspect route de délestage de la circulation de la RN176.

Il arrive en effet plusieurs fois par an que des engins agricoles, dont des batteuses, soient appelées à se croiser. Ils le font en détruisant les bords de route dont les rigoles d'écoulement des eaux. Reconditionnement de cette route en l'élargissant.

Trouver une solution pour effacer le feu tricolore des Landes qui génère à chaque délestage des bouchons bloquant la totalité de la RD366.

La commune ayant fait l'acquisition de l'ancien magasin Catena, au carrefour des Landes en Plouër, ne pourrait il être envisagé la construction d'un rond point pour améliorer sécurité et fluidité. ?

Si aucun des points cités ci dessus n'est pris en compte, obtenir l'engagement des services de l'état de faire établir un état des lieux de la RD366 avant les travaux complété par un engagement de remise à niveau des dégradations.

Enfin Plouër Initiatives, Association qui oeuvre pour la Préservation du cadre de vie des habitants de Plouër sur Rance, désire être associée aux différentes réflexions et travaux qui vont accompagner ce projet.

Claudine GUICHARD
Présidente de Plouër Initiatives
06-70-17-39-36
claudineguichard33@gmail.com

Fait à Plouër le 13 Octobre 2014

le 15/10/14

Doublage de la RN 176, la position de C.I.D.R.E.

L'Association C.I.D.R.E. (Citoyens Investis dans le Développement Responsable et l'Ecologie) s'intéresse depuis plusieurs années aux enjeux des déplacements, de l'énergie, de l'environnement sur les communes de Plouër-sur-Rance et des alentours.

A ce titre, elle a consulté ses adhérents sur le projet de doublage de la RN 176 sur la partie manquante en Ille et Vilaine et le pont Chateaubriand. C'est le résultat de cette consultation que nous vous transmettons à l'occasion de cette phase de concertation :

Il nous paraît cohérent d'achever les travaux en Ille et Vilaine car l'emprise sur les terres agricoles est effectuée, le terrassement et les ouvrages d'art sont visibles.

Par contre, nous nous opposons à l'idée d'engloutir des dizaines de millions d'euros supplémentaires pour élargir ou doubler le pont existant au regard du problème à résoudre :

FLUIDITE :

- Utilisant un pont suffisant à 99 % du temps et notamment les jours ouvrables, ni la population locale ni les acteurs économiques régionaux ne sont concernés par le goulot d'étranglement des retours de quelques week-ends.
- Est-il donc nécessaire, en ces temps de restrictions budgétaires, d'investir de telles sommes pour gagner quelques minutes sur le trajet des vacanciers ?
- Le doublage de la 4 voies côté la Ville-ès-Nonais améliorera peut-être la fluidité en réduisant la longueur du goulot à 800 mètres. Réfléchissons à des mesures complémentaires comme la limitation de vitesse sur le pont, la signalisation facilitant le passage de deux à une voie, l'information en temps réel des automobilistes pour mieux étaler les retours, dispositifs simples et peu onéreux à mettre en place pour améliorer le trafic lors de ces quelques heures de pointe.

ATTRACTIVITE :

- L'argument d'une meilleure « attractivité de la Bretagne nord » fait sourire : il vaudrait mieux mettre des budgets pour lutter contre les algues vertes, ce serait plus efficace !

La position de nos élus, en faveur de l'élargissement, est surprenante : prise sans aucune concertation, outre qu'elle choisit la solution la plus mauvaise pour notre Commune pendant la durée des travaux, elle traduit une adhésion au « tout voiture individuelle » et au « tout routier » en contradiction avec les préoccupations du développement durable.

Au moment où la société essaie d'engager la transition énergétique, s'inquiète des rejets de CO² et du réchauffement climatique, à la veille de la Conférence sur le Climat à Paris en 2015, l'Association C.I.D.R.E. proposera des solutions raisonnables s'intégrant dans la variante n°1 de la DREAL Bretagne : les économies ainsi réalisées devraient entre autres être affectées à la promotion des déplacements alternatifs et des transports en commun.

Quant à dégager des budgets significatifs pour lutter contre le bruit que fait subir le passage de milliers de véhicules à travers notre commune, nous n'avons pas à attendre des années de plus la construction de ce nouveau Grand Projet Inutile pour en voir la couleur : c'est dès maintenant, après 23 ans d'inaction confinant au mépris, que des travaux efficaces doivent être engagés.

Contact : C.I.D.R.E. contact@cidre-asso.fr - 06 81 46 84 86



Plouër-sur-Rance
Côtes d'Armor

le 16-10-2014

Suite à la délibération du Conseil Municipal du 7 octobre 2014

Le Conseil municipal de PLOUER SUR RANCE se déclare favorable à la mise à 2x2 voies de cette route nationale dans sa continuité, y compris la section de franchissement de la Rance, ainsi qu'à la mise en service de l'échangeur entre la RD366 et la nationale 176.

Quant au choix de la variante, nous nous prononçons pour la variante dite V2, qui implique un doublage du pont Chateaubriand actuel en prenant en compte les arguments suivants repris dans l'étude qui nous est proposée :

- *Le paysage sera très peu modifié par cette variante, le choix des nouveaux chevêtres nécessaires à l'élargissement permettant une intégration architecturale maximale.*
- *Quant aux impacts sur l'environnement, une fois les aires de chantier recolonisées, le milieu naturel retrouvera son état initial, comme cela fut le cas après la construction du pont Chateaubriand.*
- *En ce qui concerne l'habitat prioritaire, l'impact sera limité.*
- *Comme pour la variante 1, la qualité des eaux de la Rance sera améliorée grâce au traitement des rejets du pont.*
- *Les riverains bénéficieront toujours d'un cadre de vie calme : les flux de véhicules, bien que plus intenses, seront moins saccadés par les ralentissements et se feront dans un environnement plus sécurisé. De plus, toutes les protections acoustiques nécessaires seront installées.*

Nous optons pour cette variante à la condition que soient prises en compte les préconisations suivantes :

Les habitants de Plouër sur Rance, dans leur ensemble, vont subir durant plus de 4 mois, la déviation de la circulation de la RN 176 sur la départementale 366 qui traverse notre bourg, avec un flux de voitures attendu de 10 000 véhicules par jour. Nous n'accepterons cette forte contrainte limitée dans le temps qu'à deux conditions :

- **la première** : le projet actuel précise que « toutes les protections acoustiques seront installées », cela semble effectivement matérialisé sur le territoire de La Ville es Nonais, mais rien n'est prévu sur la commune de Plouër sur Rance. C'est pourquoi nous demandons que, d'une part, des écrans acoustiques soient installés le long de la RN 176 traversant notre commune au droit des hameaux la bordant. D'autre part, il existe désormais des revêtements de chaussée qui permettent d'atténuer les bruits de roulement des véhicules, nous demandons également que soit mis en œuvre ce type de produit.

Le différentiel des budgets prévisionnels est estimé à une moins-value de 6 à 10 millions d'euros selon les options retenues entre l'élargissement du pont et la construction d'un 2^{ème} pont. Nous acceptons une contrainte très lourde provisoire à la condition que les riverains puissent à l'issue des travaux retrouver un confort de vie qui se dégrade de jour en jour du fait de l'accroissement de la circulation et qui ira en s'amplifiant comme le note l'étude .

- **deuxième condition** : le projet devra prévoir dans son financement une remise en état de la RD 366 et de nos installations routières communales après réouverture de la nationale 176. L'expérience de la déviation organisée lors de la mise en place du rail de sécurité central en 2011 nous laisse un goût amer puisqu'une grande partie des caniveaux a été détériorée durant cette période sans que l'Etat n'accepte de prendre à son compte ce préjudice pour la commune qui les avait financés quelques années plus tôt.


Le Maire
Serge SIMON

16/10/14

Notre maison est située au Port Saint-Hubert près du Pont Chateaubriand, une partie de notre terrain est constituée de falaises classées Natura 2000. Nous prenons soin de l'ensemble de notre terrain, de la végétation, de nombreux animaux sauvages ou non y vivent. Nous espérons que ces travaux ne perturbent pas cet équilibre.

Lors de la construction du pont, nous avons subi des dégâts occasionnés par un tir de mine qui a atterri dans notre toiture. Aussi, sommes-nous très inquiets au sujet de l'utilisation d'explosifs qui pourrait être faite pour certains travaux lors de :

- la mise à 2x2 voies du pont.
- et pour la création d'un grand bassin de rétention d'eaux envisagé sur une partie de notre terrain où le roc affleure. Cet endroit ne nous paraît pas favorable à la création de ce bassin.

D'autre part, s'il y a démolition de notre mur de clôture, nous demandons qu'il soit construit à l'identique et que des mesures soient faites pour atténuer les bruits de la route.

Nous souhaitons qu'il y ait le moins de travaux possibles pour préserver l'environnement, et surtout nous ne sommes pas favorables à la construction d'un nouveau pont qui occasionnerait beaucoup de gêne pour les riverains et de dégâts pour la nature.

M. et Mme François Kuster
M. et Mme Christian Carlo
39, rue du Passeur
22490 Plouër sur Rance.



LE CARROUGE

Association loi 1901

Défense et promotion du patrimoine et du cadre de vie
de Plouër-sur-Rance et du Pays de Rance

Mairie,
22490 PLOUER SUR RANCE

Contribution à la Concertation RN 176

Projet d'aménagement à 2 x 2 voies

L'association « Le Carrouge » a estimé qu'une participation à la concertation ouverte sur l'élargissement de la RN 176 correspondait à son objet.

Ce sujet a été débattu en assemblée générale le 11 octobre 2014. Les conclusions principales de ce débat sont reprises ci-après.

1 – Opportunité du projet

Ce projet semble opportun pour plusieurs raisons :

- les bouchons sur la RN 176 actuelle sont de plus en plus fréquents, pas seulement en été,
- une partie notable de la circulation est locale ; nombreux sont les automobilistes habitués qui se détournent de cet axe lors des bouchons, pour traverser les agglomérations de Plouër et du Port Saint Jean, qui ne sont absolument pas prévues pour supporter ce type de trafic accidentogène,
- l'urbanisation croissante et rapide de l'arrière pays côtier rural, engendre un trafic qui croît régulièrement, contrebalançant les évolutions constatées ou espérées en sens contraire.

2 – Variante préférée

Comme il est normal dans un projet de cette envergure, chaque variante présente des avantages et des inconvénients.

Après étude il semble que la variante deux est celle qui pourrait minimiser le plus les inconvénients, **avec des aménagements appropriés** :

- elle répond à l'objectif assigné au projet de fluidisation du trafic et d'accroissement de la sécurité,
- l'impact paysager sur le site classé est faible,
- l'impact environnemental est modéré et partiellement réversible,
- le coût, bien que très élevé, est moindre que pour les options 3.

Par contre, comme il est indiqué dans le document de concertation, cette variante a trois inconvénients :

- elle est techniquement complexe à réaliser,
- l'impact de la coupure totale de la circulation sur ce tronçon est considérable (10 à 16 semaines plus une quinzaine de nuits),
- l'accroissement prévu de la circulation et de la vitesse va encore accroître les nuisances sonores, déjà difficilement supportables par les riverains.

3 – Complexité de la variante 2

Les entreprises françaises de travaux publics montrent actuellement des capacités qui leur permettent de maîtriser des projets très complexes. Le choix de l'entreprise et des modalités d'exécution sera donc critique.

Les services de l'Etat qui ont une bonne connaissance de ce type de projet, devraient être à même de gérer ce sujet complexe avec les entreprises retenues.

4 - Impact de la coupure totale de circulation pendant les travaux

Le projet présenté indique (page 21) que la circulation serait déviée vers le barrage de la Rance pour environ 40 à 45 % du trafic et sur le pont Saint Hubert pour 55 à 60 % du trafic, soit environ 10 000 véhicules par jour.

Nous ne savons pas si le pont Saint Hubert, de construction ancienne, est à même techniquement de supporter un tel trafic, mais il est clair que ni l'agglomération de Plouër à l'ouest, ni Port Saint Jean à l'est ne peuvent le supporter.

Il est important de se souvenir que la chaussée de la RD 366 a été réaménagée dans la traversée des agglomérations de Plouër il y a quelques années. Elle est étroite, comporte un feu tricolore et un virage serré (Les Landes). En période scolaire elle sert d'accès au Collège et aux écoles primaires et maternelles situées à proximité, rue Mathurin Roger.

De même la traversée de Port Saint Jean est étroite et sinueuse et ne peut supporter un tel trafic.

Cette situation étant connue il pourrait sembler surprenant que le projet ne mette pas à contribution la troisième traversée de la Rance, par la RD 57 sur le barrage du Châtelier, entre La Vicomté et Saint Samson sur Rance. Ce barrage n'est situé qu'à 6 km à vol d'oiseau du pont Châteaubriant. La RD 57 est actuellement la route recommandée aux poids lourds de plus de 12 tonnes pour contourner Dinan par le sud en direction de Lanvallay et des communes voisines. Elle a été aménagée pour un trafic poids lourd important avant l'ouverture de la RN 176 actuelle.

L'utilisation de ce franchissement de la Rance se heurte à l'absence d'un échangeur complet avec l'ancienne route Dol – Dinan (RD 676 en Ile et Vilaine, RD 795 en Côtes d'Armor). **Nous demandons donc que le demi-échangeur actuel soit complété au nord de la RD 676 par une bretelle de sortie en venant du nord et une bretelle d'accès pour aller vers le nord.**

Dans ces conditions le trafic de la RN 176 pourrait être dévié sur trois franchissements de la Rance et non deux.

Compte tenu du tracé en courbe de la RN 176 sur Plouër et Pleslin, cette déviation n'apporterait qu'un allongement mineur à la distance parcourue et pourrait être utilisée pour **dévier la totalité du trafic à destination ou en provenance de Dinan et au-delà.**

De même la déviation nord, par le barrage de la Rance, devrait être utilisée pour le seul trafic en provenance ou à destination de Saint Malo, Dinard, la côte, Ploubalay, Matignon, Erquy, ...

Dans ces conditions le trafic poids lourds pourrait être totalement interdit sur le pont Saint Hubert. Seul serait toléré le trafic des véhicules de moins de 3,5 tonnes pour une desserte strictement locale, tout transit étant reporté sur les deux déviations nord et sud mises en place.

Malgré ces déviations nord et sud, le trafic résiduel sur le Pont Saint Hubert pourrait être encore notable et accidentogène. Pour y faire face il est proposé l'étude de la mise en place, **pendant la durée du chantier, de deux bretelles provisoires d'entrée et de sortie de la RN 176** à l'ouest du pont de la voie communale n° 6, qui permet l'accès au Boisanne en venant de la RD 366 (rue du Pont saint Hubert).

La circulation sur le pont Saint Hubert rejoindrait la RN 176 à ce niveau. Dans ces conditions la circulation déviée n'aurait pas à traverser la partie la plus critique de l'agglomération de Plouër aux Guérets et aux Landes.

5 – Impact sonore de la circulation

Les nuisances sonores de la RN 176 dans sa configuration actuelle sont importantes. L'augmentation de la circulation et de la vitesse, entraînés par l'élargissement, vont encore accroître ces nuisances.

Il est demandé que des protections sonores adaptées et durables soient mises en place tant à Port Saint Jean qu'au Port Saint Hubert, ainsi que le long de la RN 176 dans sa traversée de Plouër.

Un écran sonore devrait aussi être prévu sur le pont lui-même est ses abords immédiats. En effet la hauteur du pont au dessus de l'estuaire combinée à la réflexion des ondes sonores sur l'environnement rocheux voisin, provoquent la diffusion des bruits à des distances importantes, dans tout l'estuaire et sur ses rives. Il s'agit là d'une modification notable de l'état du site classé, qui est naturellement agreste et calme. Ce point est couvert par l'article L341-10 du code de l'environnement.

L'utilisation de revêtements routiers abaissant le niveau des bruits de roulement est aussi vivement souhaitée, à proximité des habitations et sur le pont.

6 – Conclusion

Nous considérons que l'espèce humaine est l'espèce à protéger en priorité.

Les propositions portées par cette contribution se placent donc dans une vision à long terme du développement durable de notre secteur, au profit de ses habitants.

Dans ces conditions notre association demande que le projet qui sera présenté ultérieurement à l'enquête publique, intègre les propositions présentées dans cette contribution.

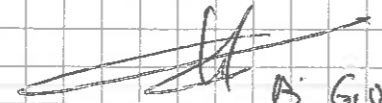
Pour le Président -
[Signature]
Edouard NICHOZ

La concertation mise en place mérite d'être signalée, car assez rare dans le cadre de la mise en place d'un projet d'ouvrage. Sur les solutions proposées, seule la N°2 semble la plus acceptable que ce soit en terme de coût et d'impact environnemental. Cependant il apparaît dans ce dossier une inefficacité inacceptable celle concernant l'impact sur la commune de Plouer.

On nous demande de prendre en charge et d'accepter l'élargissement de nos routes pour déplacer la circulation lors des travaux. Ces voies sont notoirement insuffisantes bien que restaurées récemment avec l'aide des services techniques du département et il faudra les recalibrer pour ce nouveau trafic, trouver une solution pour effacer le feu rouge des lundis qui bloquera rapidement une circulation intense.

Revoir les minimums pour les villages du Port St Hubert et la Groudecroix ^{et le Boissac} les nuisances acoustiques par la mise en place de mâtours et murs anti bruit, sur le pont par la mise en place d'un revêtement anti bruit sur les deux voies, étudier ~~les~~ solutions pour fermer le bas de la poutre du pont qui actuellement fait office de résonance.

Concernant le Port St Jean, la mise en place plus rapide à horizon deux ans de l'échangeur et de la mise à deux fois deux voies jusqu'au pont, de la bretelle sur Durtan amélioreront la vie des résidents du Port St Jean et Port St Hubert en soulageant la circulation sur la RD 366.


A. GOICHARD Conseiller Municipal
de Plouer.

Concertation publique

du lundi 22 septembre au vendredi 17 octobre 2014

Mise à 2x2 voies de la RN176
entre l'estuaire de la Rance
et l'échangeur de la Chênaie



Registre d'expression de la commune de La Ville-ès-Nonais



PRÉFET
DE LA RÉGION
BRETAGNE

Mise à 2x2 voies de la RN176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur
de la Chênaie
Concertation Publique

Registre mis à la disposition du public dans la commune de :

La Ville-ès-Nonais

Notice d'information :

Du 22 Septembre 2014 au 17 octobre 2014 se déroule la concertation publique sur le projet d'aménagement à 2x2 voies de la RN176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie.

Le maître d'ouvrage de ce projet est l'État, Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Le périmètre d'étude du projet concerne 4 communes. Il s'agit de Plouër-sur-Rance, La Ville-ès-Nonais, Miniac-Morvan et Pleudihen-sur-Rance.

La concertation porte sur les différentes variantes d'aménagement envisagées. Elle vise à informer le public et recueillir les avis sur les différentes variantes proposées et analysées.

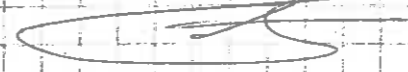
Vous pouvez faire part par écrit dans ce registre de toutes vos remarques, suggestions et propositions concernant le projet et les différentes variantes proposées.

L'anonymat est possible, mais il est préférable d'indiquer votre identité et votre qualité.

Ce registre en exemplaire unique, est mis à la disposition du public afin de recueillir les avis et remarques sur le projet. Il est la propriété de l'État et ne peut en aucun cas quitter le lieu que la Mairie a mis à la disposition du public selon les modalités de concertation adoptées par le Préfet de Région.

Il constituera une des pièces du bilan qui sera établi après la période de concertation. Ce dernier sera soumis à l'avis de chaque commune et sera ensuite rendu public.

: Le 22/03/2014 premier Citad avec la Divers projets
G. Coussein 3 Impasse de chapeaux



Le 10/10/2014

- 1) étant à la réunion du 1^{er} octobre vous avez dit qu'il y aurait un mur anti-Bruit de 4,50 m de hauteur mais il faut qu'il parte avant le pont côté P. pour couvrir les nuisances sinon ça sert à rien
- 2) étant propriétaire et me situant à 30 m du chemin de ceinture et de la Butte au Port St-Jean qu'il me faut surtout pas toucher
ont déjà subi une 1^{ère} fois l'achat de nos terrains qui allait jusqu'au Pilone pour la route et le pont actuel ont subi les nuisances de plus 2 ans ça suffit et maintenant ont va faire une 2x2 voies et élargir le pont encore moins qui appont au Bur.
aujourd'hui nos terrains valent un certain prix, une fois la 2x2 voies et le pont fait nos terrains vont perdre de la valeur qui va nous dédomager sur la perte de la vente, car vous aurez beau dire aux acheteurs qu'ils ont entendu rien (à vérifier) pour eux il y a une 2x2 voies

derrière leur jardin.

Prouvez moi le contraire nous on va
rien demander.

3) serait-il possible de faire une table
ronde avec vous, le Maire et les
habitants concernés par les nuisances

et de Mme Ramié Damien

11 Impasse des Chapelains

Port St-Jean La Ville Es Nonains

14/10/2014.

1) Favorable au doublement inégal de
la portion concernée sur la 176, y compris
sur la zone de franchissement de la rampe (pont)

2) Favorable à l'aménagement des bretelles
d'entrée (La ville Es Nonains → Dinan) et
bretelle de sortie (Dinan → La ville Es Nonains).

3) Nous sommes plutôt pour l'option
d'élargissement du pont existant.

4) D'accord avec les plus proches riverains
qui demandent un mur anti-bruit efficace.
(nous sommes nous même à + d'1 km à l'est
à l'ouest du pont (à vue de notre résidence) et
vous subissons les nuisances sonores du trafic
lorsque les vents sont portants.

5) Pour ce qui concerne l'aménagement de l'échangeur
(dans les 2 sens entrée et sortie) il s'agit d'un gain
important de temps de trajet et kilométrique (surtout en
sortie (Dinan → La ville Es Nonains)).

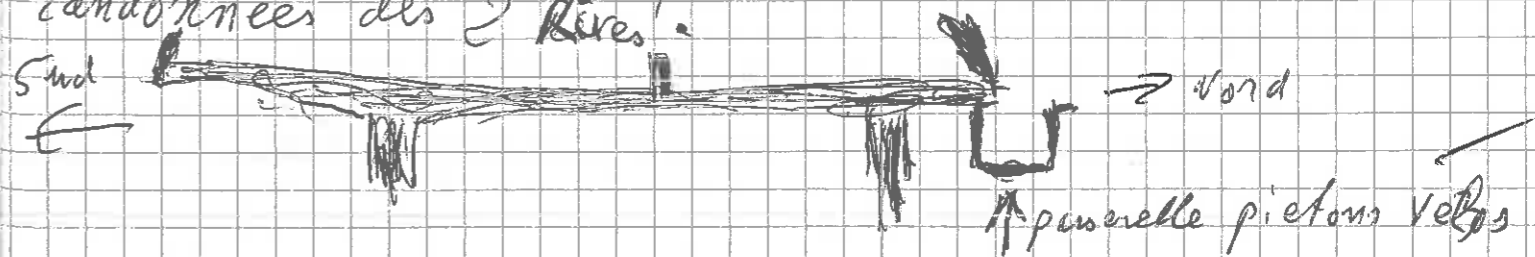
Pour ce qui concerne l'entrée (La ville Es Nonains → Dinan)
un gain de temps important. Par expérience j'ai
effectué le trajet La ville Es Nonains en direction
de Dinan tous les jours pendant 6 ans.

Lorsque je passais sur l'ancien pont St Hubert
et que je voyais un camion sur le pont
Château Briant je ne saurais ce camion
qu'à hauteur de Dinan. Dans le sens
inverse le fait de sortir à la Chênère
et de revenir soit par Château Briant soit de reprendre
la 176 dans l'autre sens représente sur
plusieurs années un sur kilométrage important
et donc une sur consommation importante de
carburant.

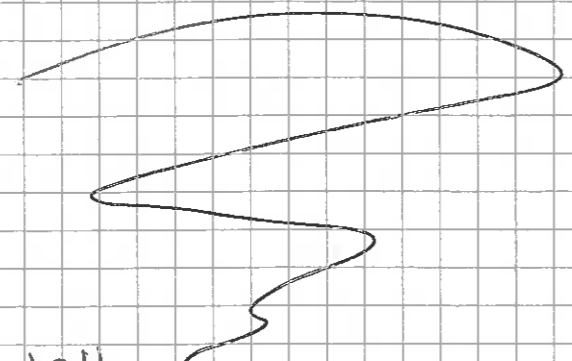
6) On parle dans ce projet de trafic routier,
mais quid des piétons et des vélos?

Si le pont St Hubert offre une ~~vue~~ vue
admirable vers le Sud (Amont de la Rampe) il
n'en est pas de même vers le ~~sud~~ Nord (côté aval)
car le pont Château Briant cache cette vue et
est actuellement interdit aux piétons.

Quelle que soit l'option retenue il
conviendrait d'aménager côté ^{Nord} une passerelle
latérale pour piétons qui reliait les sentiers de
randonnées des 2 Rives.

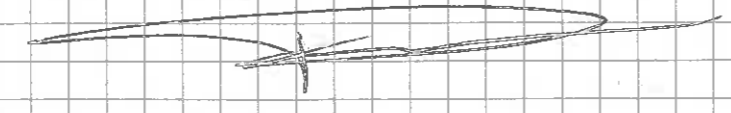


M et Mme LE LAN Jacques
 32 rue d'Aléth
 35430 LA VILLE ES NONAIS
 Marjac • Telan • Orange • Fr
 02 - 99 - 58 - 44 - 59



le 15 Octobre 2014
 Bien sûr connaissance du dossier de concertation
 de mise à 2 x 2 voies de la RN 146
 Nous faisons parvenir nos remarques et votre
 chose mail prévu à cet effet.

M et Mme LE Jô Nicolas
 S impasse des Popelans - St Port St Jean
 35430 La Ville es Nonais



le 17 octobre 2014
 Nous avons participé à la réunion de concertation du 14 octobre de
 Pleustihen sur les options pont et le doublement de voies

- ① La réunion de concertation est plutôt une réunion d'information
 car les fondements politiques ne sont pas réellement abordés
- ② Les arguments techniques sur la sécurité et la croissance du trafic
 routier sont entendables certes mais ne constituent pas le fond
 même de l'entreprise.
 - le rail de sécurité récemment posé donne satisfaction
 - les bouchons se produisent un certain nombre de fois
 dans l'année surtout lors des départs et retours de vacances,
 ce qui comme toute est généralement existant en France
 sur nombre d'axes

• la tendance au développement de la circulation routière
 sont parfois la seule préoccupation évoquée en matière
 de prospective ... mais il y a bien d'autres alternatives, la
 par exemple matière de scénario.

③ Admissions que les écoulements de circulation et
 le fait de tous restant 13 sous-problèmes apparents,
 il existe des solutions plus radicales
 réduction de vitesse par exemple tout simplement ...

④ Admissions qu'on élargisse les vis jusqu'au pont
 2 obstacles majeurs ne posent
 (A) le bruit : il faut savoir que le bruit
 peut être atténué de la Chesnai jusqu'au pont
 mais en aucune façon au-dessus de la Rance.
 Tout le monde sait que sur l'eau le bruit se trans-
 met.

⑤ Si le territoire est dit sensible sur le plan
 environnemental, j'en suis sûr, et j'en suis sûr, que
 toute la zone concernée sera la future. Il est
 inconcevable de randonner dans les forêts im-
 menses actuellement dans des conditions dignes
 d'un parc naturel.

⑥ Si l'hypothèse de ponts double voie est adoptée,
 il me semble que les habitants ne peuvent se con-
 tenter de voir et entendre la circulation telle qu'elle
 est prévue. La décision politique doit être
 accompagnée d'un réflexif profond sur la vie
 des habitants et le respect de sites environnementaux

C'est là que la concertation doit pouvoir se faire
 (échangeur pour bruyant, route la ville nonais -
 Pleust, anti-bruit ...) afin d'affecter un
 projet qui dépasse largement le problème stricto
 sensu du pont

⑦ Comme j'ai pu l'exprimer lors de la réunion de
 concertation, l'hypothèse de ~~et~~ d'un tunnel
 m'a jamais été évoquée
 Or elle résoudrait un certain nombre de soucis,
 de préoccupations ... et serait une alternative
 qui a déjà été utilisée dans certains pays d'Europe
 du Nord.

Comme il a été dit, l'idée des ponts
 pour de dizaines d'années. Alors pour la génération
 future soyez ambitieux ! On sait que quand
 la structure d'équipement sont réalisées, on les garde
 mais on n'admire que celles qui sont réussies. On
 ne retiend abhorre celles qui ne le sont pas.

Ys Sanson 18 rue de la Rance La Ville es Nonais
 ① Artificiellement rouvrir de voyageurs en transit.

Nous sommes plutôt favorables à l'élargissement
du pont, en 2 fois 2 voies, en souhaitant qu'il soit
installé des protections acoustiques sur Port St Jean, mais
au niveau du village de Pentlivard également, qui est concerné
sur une certaine longueur au nord et à l'ouest.
Il est nécessaire qu'un certain cadre de vie soit maintenu
comme la stipule le projet numéro 3, variante 2. (page 2)

M. et Mme Bouzy - Pentlivard ~~France~~

Le RN 175 contourne et domine le village de
PONTLIVARD occasionnant un niveau
de Bruit très élevé quand les vents
(dominants) viennent de cette route - Il est
nécessaire d'installer un mur au Sud de
cette route sur une largeur et avec une
hauteur suffisante pour obtenir ce
niveau sonore (le bruit de moteur de camion
est le motif par vent fort est très élevé)
du au vent et au bruit de roulement à cause
du revêtement sans bruit -

Gilles MAENOUR - 10 rue des ruisseaux - Pentlivard
22690 Pleudihen 06 09 46 79 67

Annexe 10 Mails

Sujet: Re: mise a 2x2 voies de la RN 176

De : "RN176-Rance - DREAL Bretagne/IST/MOAI emis par MOITEAUX Paul (Responsable d'opérations d'infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT"
<paul.moiteaux.-rn176-rance.moai.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>

Date : 17/10/2014 17:40

Pour : pierre Abiven <abvpierre@orange.fr>

Bonjour,

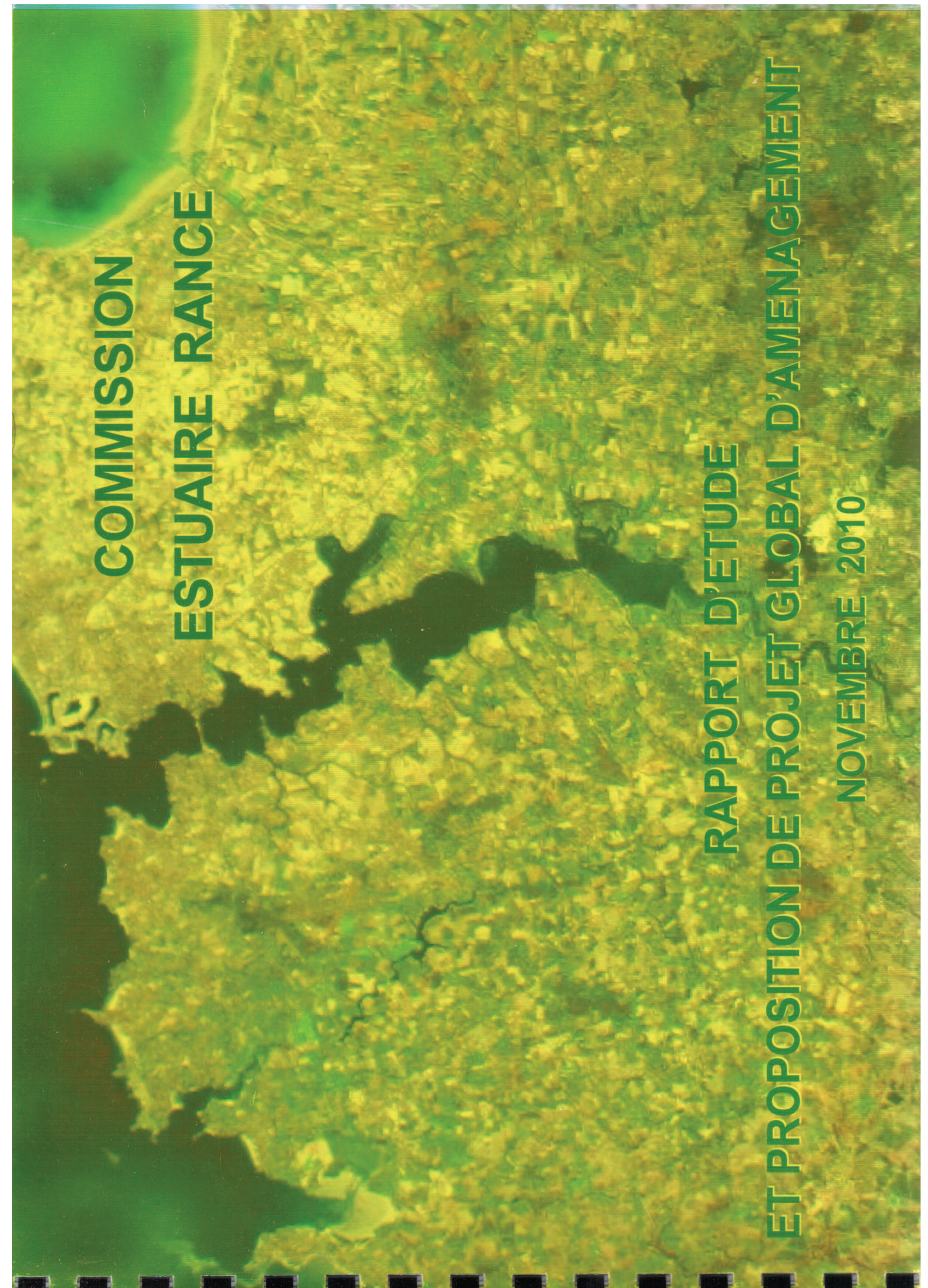
J'accuse réception de votre message.

DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT

Le 16/10/2014 23:04, > pierre Abiven (par Internet) a écrit :

Après avoir consulté le dossier de concertation, il me semble que la mise à 2x2 voies avec la construction d'un nouveau pont soit au nord soit au sud du pont actuel soit le meilleur choix malgré le surcoût de l'opération.
pas ou peu de coupure de circulation pendant les travaux
si le deuxième pont est construit à l'identique et proche du pont actuel, il n'y aura qu'un faible impact visuel
limitation des problèmes de circulation pendant les opérations d'entretien futur de l'un ou de l'autre des deux ponts
et une fois pour toute fini les embouteillages estivaux du pont actuel jusqu'à l'échangeur de plerguer

Envoyé de mon iPad



Action n° 12

Améliorer la circulation routière générale autour de l'estuaire et solutionner le problème de passage des bateaux et de la circulation automobile au niveau de l'écluse du barrage de la Rance (alternative au projet de viaduc).



Fig. 21

Concernant le point sensible de circulation conjointe des bateaux et des véhicules automobiles au niveau de l'écluse du barrage, la commission propose une solution alternative au récent projet de viaduc par création d'une déviation de franchissement de l'écluse utilisée lorsque le pont mobile aval est levé. La solution prévoit un second pont mobile amont prenant appui sur les bajoyers de l'écluse et l'aménagement d'un giratoire (Fig.21).

L'annexe IV donne des détails sur le projet proposé.

Cette solution doit cependant être complétée par la réalisation associée de l'échangeur de La Richardais (Marc'ôtel) afin que la fluidité retrouvée au niveau du barrage ne soit pas freinée.

40

ANNEXE IV

**Projet de modification de la circulation routière
au niveau de l'écluse du barrage EDF**

Novembre 2010

Cette étude réalisée par la commission a pour objet un projet d'amélioration de la circulation routière sur le barrage de la Rance tout en assurant une fréquence de passage des bateaux répondant aux besoins de la navigation. Le projet est basé sur la réalisation d'une déviation « sud » permettant le franchissement de l'écluse par un second pont mobile, et l'implantation d'un giratoire en sortie du barrage.

Le plan ci-joint, en fin de document, précise les détails d'implantation. Un plan à l'échelle 1 / 500^{ème} est disponible auprès de la commission.

1- Analyse sommaire de la situation existante de la circulation routière :

Les flux principaux Saint-Malo - Dinard et Dinard - Saint-Malo sont perturbés d'une manière importante par la levée du pont mobile nécessaire au passage des voiliers et, de manière plus brève, par les flux de sortie des parkings nord et sud (ces perturbations proviennent de la nécessaire présence de feux tricolores en place sur les flux principaux et sur les flux de sortie des parkings).
L'étude de faisabilité réalisée permet à la fois l'amélioration de la circulation et la suppression possible des feux par la création d'une déviation sud et d'un giratoire ouest.

2- Commentaires sur l'éclusage des bateaux :

L'étude de faisabilité n'apporte aucune modification à l'éclusage des bateaux. Par contre, l'amélioration de la circulation automobile permet d'augmenter le nombre d'éclusages, demande forte des usagers de l'écluse.

3- Dénomination des flux de circulation :

Ces flux sont désignés dans les alinéas suivants :

- 3-1 Flux principaux : sont ainsi désignées les circulations automobiles Saint-Malo vers Dinard, et Dinard vers Saint-Malo.
- 3-2 Flux parking nord : concerne la circulation automobile et les accès piétons et handicapés.
- 3-3 Flux parking sud : concerne la circulation véhicules légers, poids lourds, cars de tourisme, et les accès piétons et handicapés.
- 3-4 Flux parking gare maritime : concerne la circulation véhicules légers, poids lourds, cars de tourisme, et les accès piétons et handicapés.
- 3-5 Flux parking EDF : concerne l'accès et la sortie automobile au bâtiment EDF côté Saint-Malo.

4- Analyse et commentaires relatifs aux différents flux :

- 4-1 Flux principaux : la création de la déviation sud permet le franchissement de l'écluse lors de la levée du pont mobile existant. La création du giratoire ouest permet la gestion des flux secondaires. Le giratoire permet de plus d'abaisser la vitesse de circulation des véhicules.
Un système de panneaux lumineux devra avertir les usagers de l'ouverture de la déviation sud à la circulation.

83

4-2 Flux parking nord :

4-2-1 Circulation automobile / usage courant :

- L'accès par dégagement à droite en venant de Saint-Malo est sans problème.
- L'accès en venant de Dinard est à considérer comme impossible, l'attente en situation centrale pour tourner à gauche étant trop dangereuse.
- Sorties par dégagement à droite et usage du giratoire.

4-2-2 Circulation automobile / usage déviation sud :

- Cette circulation par usage du giratoire s'avère possible en créant un passage dans l'îlot central devant le parking, mais elle n'est pas souhaitable car ce passage devra être condamné pendant l'usage normal.

4-2-3 Usage piétonnier : ce parking pourrait devenir une zone piétonne totalement inaccessible aux véhicules, en confirmant et améliorant sa vocation touristique.

4-3 Flux parking sud :

4-3-1 Circulation automobile / usage courant :

- Accès venant de Saint-Malo par usage du giratoire et dégagement à droite sans problème.
- Accès venant de Dinard par dégagement à droite sans problème.
- Sortie vers Saint-Malo par dégagement à droite sans problème.
- Sortie vers Dinard en utilisant la déviation puis le giratoire.

4-3-2 Circulation automobile / usage déviation sud :

- Accès venant de Saint-Malo par usage du giratoire et dégagement à droite.
- Accès venant de Dinard par dégagement à droite, dito usage courant.
- Sorties pour Saint-Malo ou Dinard par dégagement à droite puis usage du giratoire.

4-3-3 Circulation piétonne :

- L'accès vers le parking nord par passage souterrain existant est conservé en l'état, complété toutefois de monte-personnes si le parking nord – devenu piétonnier – doit demeurer accessible aux handicapés.
- L'accès vers le parking Gare maritime pourra se faire par un passage protégé pour franchir la déviation, ou bien par la création d'un passage souterrain s'il s'avérait utile à l'usage.

4-4 Flux parking gare maritime :

4-4-1 Circulation automobile / usage courant :

- Accès venant de Saint-Malo par usage du giratoire puis dégagement sur la droite sans problème.

84

- Accès venant de Dinard par dégagement sur la droite sans problème.
- Sorties vers Saint-Malo et Dinard par usage du giratoire après emprunt de la déviation.

4-4-2 Circulation automobile / usage déviation sud :

- Accès venant de Saint-Malo par usage du giratoire puis dégagement à droite.
- Accès venant de Dinard par dégagement à droite sans problème.
- Sortie vers Saint-Malo par dégagement à droite sans problème.
- Sortie vers Dinard : cette circulation qui doit couper le flux Dinard / Saint-Malo pour s'intégrer dans le flux Saint-Malo / Dinard paraît trop dangereuse. Il faudra donc empêcher cette circulation pendant la durée de fonctionnement de la déviation. A noter toutefois que les véhicules de sécurité auront toujours la possibilité d'emprunter cet itinéraire pour rejoindre le giratoire via le parking sud.

4-5 Flux parking EDF :

Ce flux anecdotique sera sans changement notable. A noter malgré tout que l'existence de deux ponts mobiles rend le parking sud EDF accessible en permanence aux agents.

5- Description sommaire de la déviation sud :

5-1 Implantation de l'ouvrage de génie civil :

Pour des problèmes de maintenance et d'accès aux groupes turbines, il est retenu de ne créer de voirie nouvelle qu'au dessus des travées de levage dont les locaux servent au stockage des batardeaux qui permettent la mise à sec des groupes. A noter d'ores et déjà que les trémies d'accès à ces batardeaux situées au niveau voirie devront demeurer accessibles à tout moment.

5-2 Ouvrages de génie civil :

Fondations à réaliser en milieu maritime ; poteaux et tablier en béton armé ; ouvrage à désolidariser du génie civil existant pour garder une libre dilatation.

5-3 Pont mobile :

Construction d'un pont mobile sur le principe de l'existant, prenant appui sur les bajoyers de l'écluse.

5-4 Voirie :

Les dénivelés du terrain du parking sud peuvent être mis en forme par des terrassements normaux avec sans doute création de murs de soutènement.

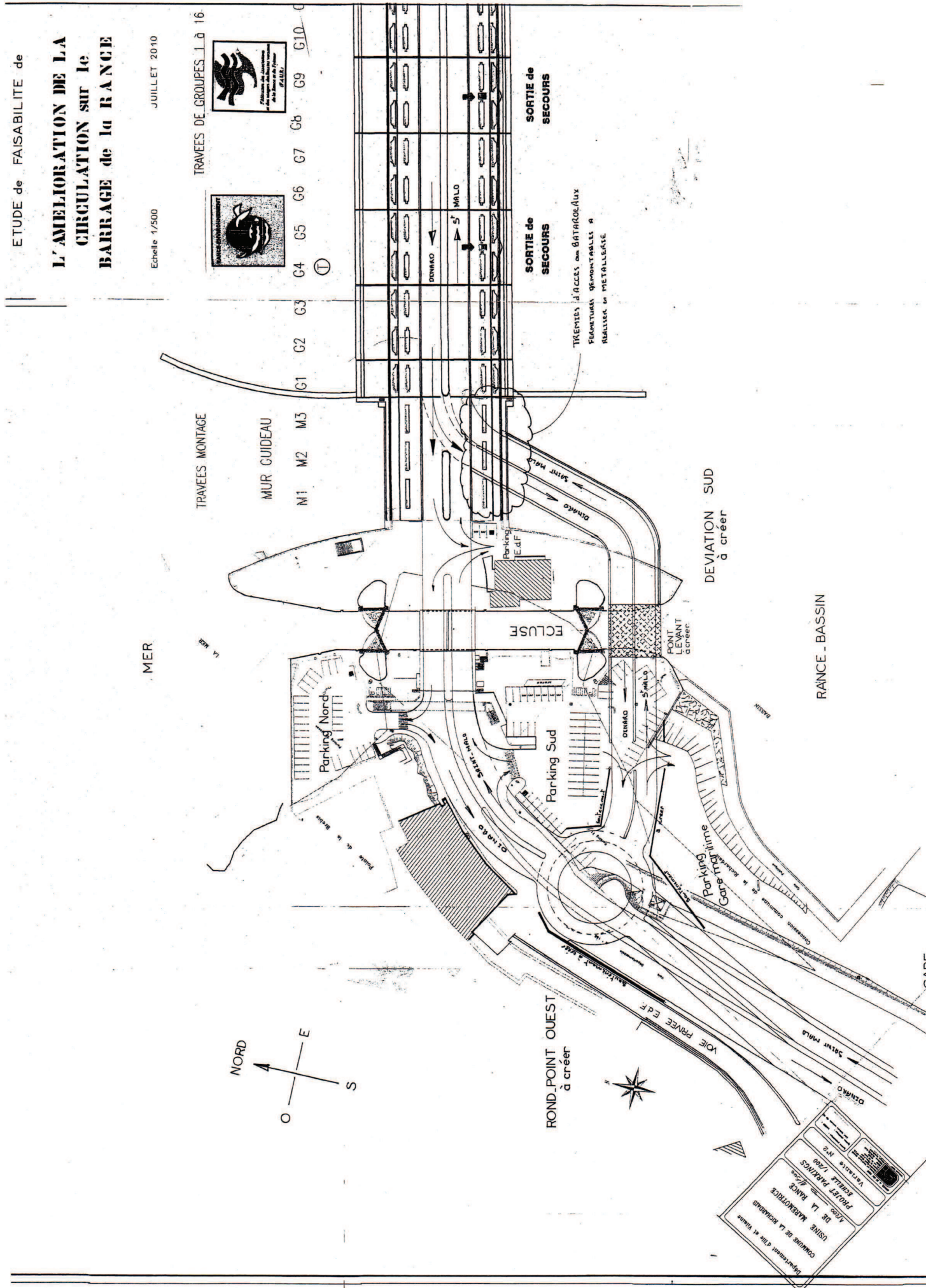
85

5-5 Trémies d'accès aux batardeaux :

Ces trémies devront être fermées par des ouvrages en métallerie démontable ; leurs structures devront être aptes à supporter la charge de la circulation.

6- Conclusion :

La commission considère la proposition faisable et d'un coût modéré, permettant des améliorations conséquentes du trafic routier et du trafic maritime de franchissement du barrage.



Sujet: Re: Concertation publique Pont Chateaubriand- avis d'habitants
De : "RN176-Rance - DREAL Bretagne/IST/MOAI emis par MOITEAUX Paul (Responsable d'opérations d'infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT"
 <paul.moiteaux.-rn176-rance.moai.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>
Date : 14/10/2014 12:00
Pour : Loïc David - Personnel <loic.david@avelios.fr>

Bonjour,

J'accuse réception de votre message.

DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT

Le 13/10/2014 19:02, "> Loïc David - Personnel (par Internet)" a écrit :

Bonjour,

Nous avons une maison de famille depuis plusieurs générations, située au 16 rue du Passeur au Port Saint Hubert (commune de Plouër sur Rance). Nous sommes donc très concernés par la proximité immédiate du pont Chateaubriand.

Depuis que ce pont est en fonctionnement, nous souffrons de nuisances sonores. Le trafic sur le pont est très bruyant. Il nous est quasiment impossible de manger dehors sur notre terrasse tellement le bruit est fort et constant. De nos observations, nous pensons que le bruit anormal est dû au ***revêtement***. En effet, lorsque l'on roule sur le pont d'est en ouest on entend une différence énorme entre les revêtements côté Ile et Vilaine et du pont (très bruyants) et le revêtement côté Côtes d'Armor (nettement moins bruyant).

Par ailleurs, en lisant les différents documents à notre disposition sur le projet d'élargissement du pont, nous lisons que des protections anti-bruits seront prévues côté Port Saint Jean, mais apparemment pas sur le pont lui-même ni du côté Port Saint Hubert.

Notre demande est donc double :

- *1 - Changer le revêtement du pont actuel, du futur pont et de la future 4 voies côté Ile et Vilaine *(pour qu'il soit au même niveau acoustique que celui côté Côte d'Armor, ou encore plus performant),
- *2 - Prévoir des protections anti-bruit sur le pont et si possible côté Port Saint Hubert sur la 4 voies.*

Nous vous invitons bien volontiers à venir constater sur place les nuisances sonores subies côté Port Saint Hubert du pont actuel. Et comprendrez aisément notre profonde inquiétude à son élargissement.

Merci de la considération que vous accorderez à notre demande et notre témoignage.

Cordialement,

Monique ROUAULT
 Loïc DAVID
 16 rue du Passeur
 Le Port Saint Hubert
 22 490 PLOUER SUR RANCE
 Mobile : 06 85 92 39 56

Sujet: Re: concertation publique sur la mise à 2*2 voies de la RN 176. Avis du CNG
De : "RN176-Rance - DREAL Bretagne/IST/MOAI emis par MOITEAUX Paul (Responsable d'opérations d'infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT"
<paul.moiteaux-.rn176-rance.moai.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>
Date : 16/10/2014 09:33
Pour : CNG-Pleudihen <gabarier@gmail.com>

Bonjour,

J'accuse réception de votre message.

DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT

Le 16/10/2014 07:54, > CNG-Pleudihen (par Internet) a écrit :

```
/Pleudihen sur Rance le 15 octobre 2014.//  
//  
//objet : concertation publique sur la mise à 2*2 voies de la RN 176.//  
//  
//Aux services de l'état responsables de la consultation.//  
//  
//En tant qu'association regroupant une soixantaine de plaisanciers  
naviguant en Rance, majoritairement en voilier, Le Cercle Nautique des  
Gabariers souhaite donner son avis sur le projet de mise à 2*2 voies de  
la RN 176.//  
//Pour nous, les ponts actuels constituent déjà des obstacles à franchir  
par le rétrécissement artificiel de cette voie navigable,  
particulièrement pour le pont chateaubriand dont l'arche nous oblige,  
compte tenu des tirants d'air de nos voiliers, à multiplier les  
manœuvres et à concentrer les bateaux dans une zone étroite de croisement.//  
//Nous voyons donc d'un très mauvais oeil la variante n°3 qui envisage  
un nouvel ouvrage qui compliquera encore la navigation en Rance.//  
//Cette variante n°3, qui est présentée comme moins perturbante en phase  
de chantier le sera beaucoup plus à long terme du point de vue  
navigation et du point de vue environnemental.//  
//Nous sommes donc bien plus favorable aux variantes 1 ou 2.//  
//Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à notre avis.//  
//Veuillez recevoir nos considérations respectueuses.//  
//  
//Le bureau du Cercle Nautique les Gabariers.//  
//Mordreuc//  
//22690 Pleudihen sur Rance/
```

Sujet: Re: contribution de l'association Rance Environnement
De : "RN176-Rance - DREAL Bretagne/IST/MOAI emis par MOITEAUX Paul (Responsable d'opérations d'infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT"
<paul.moiteaux-.rn176-rance.moai.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>
Date : 20/10/2014 18:25
Pour : Rance Environnement <rance-environnement@orange.fr>

Bonjour,

J'accuse réception de votre message et de l'avis joint.

DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT

Le 18/10/2014 00:48, > Rance Environnement (par Internet) a écrit :

```
Nous vous prions de trouver ci-joint la contribution de l'association  
Rance-Environnement.
```



RANCE-ENVIRONNEMENT
Association agréée protection de l'environnement

Siège social : Mairie 22690 Pleudihen sur Rance
Antenne Ille et Vilaine : Mairie 35430 St-Suliac

www.rance-environnement.net
rance-environnement@orange.fr

Concertation RN 176
Projet d'aménagement à 2 x 2 voies
entre l'échangeur de la Chênaie et Plouër sur Rance

Contribution envoyée par courriel à l'adresse : rn176-Rance@developpement-durable.gouv.fr

L'association Rance-Environnement agréée protection de l'environnement regroupe 230 adhérents riverains de l'estuaire de la Rance.

Plusieurs de ses membres ont pris connaissance du dossier de concertation et participé à la réunion d'information du 1^{er} octobre à Pleudihen. Après étude, ils émettent les avis et propositions suivantes.

1- Intérêt des différentes variantes

Compte tenu de leurs coûts et de leur impact sur l'environnement, nous excluons les variantes 3.

La variante 1

Cette variante minimum ne met pas en 2 X 2 voies le tronçon de franchissement de la Rance. Du fait du rétrécissement en 2 X 1 voies qui subsistera sur quelques centaines de mètres, elle n'améliorera que partiellement la fluidité, mais une meilleure signalisation de la séparation du trafic devrait accroître la sécurité.

Par rapport à la situation actuelle, l'impact environnemental est amélioré par le traitement des eaux de ruissellement, point auquel nous sommes très attachés, et l'impact paysager sur le site classé est nul.

Son coût est faible, quasiment assimilable à des coûts d'entretien.

La variante 2

En mettant en 2 X 2 voies les 4 tronçons du projet, pour un coût plus raisonnable que celui des variantes 3, mais tout de même 10 fois supérieur à celui de la variante 1, cette variante répond à l'objectif d'amélioration de la fluidité et de la sécurité.

Elle prévoit aussi le traitement des eaux de ruissellement. Son impact paysager sur le site classé est faible. Par contre son impact environnemental est non négligeable dans une zone classée Natura 2000 et ZNIEFF.

Sa mise en œuvre implique une coupure totale de la circulation pendant plusieurs mois. Une déviation totale de la circulation devra être assurée pendant cette période.

Déviations totales de la circulation pendant plusieurs mois

La déviation de la circulation se ferait principalement par le Pont Saint Hubert. Le tracé actuel de la RD366 dans La Ville ès Nonais et dans Plouër sur Rance ne permet pas de supporter un trafic de 10 000 véhicules par jour. Les chaussées sont étroites avec virages et un feu tricolore. Cette traversée ne peut absolument pas recevoir un trafic poids lourds qui est important sur la RN 176.

L'autre déviation proposée est via le Barrage de la Rance. Comme indiqué dans le document de concertation, la circulation sur cet axe est déjà importante. De plus elle est entravée par des

interruptions de trafic toutes les heures, dues aux levées du pont de l'écluse lors du passage des bateaux.

Une déviation par le sud aurait aussi présenté un grand intérêt. Il serait possible de faire passer le trafic à partir de l'échangeur de la Chênaie par l'ancienne route, parallèle à la RD 137, par la Costardais et le Vieux Boug. Elle ne peut être utilisée que pour le trafic Est-ouest en l'absence d'un raccordement au Vieux Bourg dans le sens inverse.

Dans ces conditions il apparaît que la déviation totale du trafic soulève de nombreux problèmes, et fragilise les possibilités de réalisation de l'option 2.

Les nuisances sonores

Actuellement les nuisances sonores de la RN 176 sont importantes. Le revêtement routier du pont est particulièrement bruyant, bien plus que sur les sections attenantes.

Ce point est spécialement critique pour de nombreuses habitations de Port St-Jean, Port St-Hubert et Plouër.

Nous insistons pour que des protections sonores efficaces et qu'un revêtement routier réduisant ces nuisances soient mis en place, quelque soit la variante retenue.

2- La question du franchissement de la Rance

Les difficultés évoquées ci-dessus pour la mise en œuvre d'une déviation de la RN 176, mettent en évidence que la question du franchissement de la Rance ne peut être traitée :

- isolément des autres franchissements soit par la RD 168 sur le barrage, soit par la RD 366 (l'ancien pont) ou encore par la RD 57 entre La Vicomté et Saint-Samson sur Rance,
- et sans prendre en compte les interruptions de trafic liées au passage des bateaux dans les écluses.

Nous portons à votre connaissance, à l'appui de ce point très sensible pour les habitants de l'estuaire, les observations (en pièces jointes) que notre association a déposées le mois dernier, lors de l'enquête publique sur le projet d'aménagement du carrefour de la Richardais.

3- Choix et propositions

Compte tenu du coût et des difficultés liées à la variante 2 exposées ci-dessus, **nous proposons de retenir la variante 1.**

Mais parallèlement, étant donné l'enjeu global pour l'estuaire, et **dans le souci d'optimiser les investissements, notre association demande que la question du franchissement de la Rance soit étudiée dans un cadre plus global** prenant en compte l'ensemble des franchissements actuels et le souhait légitime des riverains de la libre circulation des bateaux (obligation qui figure dans le cahier des charges EDF).

Le 17 octobre 2014

Germaine GUILLOU
Présidente de Rance-Environnement

Pièces jointes

1 - Projet d'aménagement du carrefour de La Richardais entre la RD 114 et la RD 168 - Observations de Rance-Environnement, 19/9/2014

2 - Commission Estuaire Rance

Rapport d'étude et proposition de projet global d'aménagement Novembre 2010

Action n° 12 et Annexe 4



RANCE-ENVIRONNEMENT
Association agréée protection de l'environnement

Siège social : Mairie 22690 Pleudihen sur Rance
Antenne Ille et Vilaine : Mairie 35430 St-Suliac

www.rance-environnement.net
rance-environnement@orange.fr

**Enquête publique sur le
Projet d'aménagement du carrefour de La Richardais entre la RD 114 et la RD 168**

**Observations de Rance-Environnement
déposées en mairie de La Richardais le 19 septembre 2014**

L'association Rance-Environnement agréée protection de l'environnement, regroupe à ce jour 224 adhérents riverains de l'estuaire de la Rance.

Ayant pris connaissance avec intérêt du projet proposé par le Conseil Général d'Ille et Vilaine, comprenant :

- la réalisation d'un échangeur entre la RD 168 et la RD 114 à La Richardais
- et la requalification de la RD 168 sur le principe de la route "apaisée", entre l'échangeur de Dinard (RD 168/RD 266) et La Madeleine à Saint-Malo,
notre association émet les observations et propositions suivantes.

1. Impact des levées de pont sur le barrage.

Les aménagements proposés ne supprimeront pas les queues de véhicules bloqués devant l'écluse dans les deux sens durant les levées de pont pour l'éclusage des bateaux.
Sans amélioration de la circulation sur le barrage pendant les éclusages, ces aménagements seront insuffisants pour assurer la **fluidité globale** du trafic sur la RD 168 entre l'échangeur de Dinard (RD 168/RD 266) et La Madeleine à Saint-Malo.

Vous trouverez ci-joint les propositions que la Commission Estuaire Rance a faites dans son rapport d'étude de novembre 2010, pour améliorer la circulation conjointe des bateaux et des véhicules automobiles au niveau de l'écluse du barrage.

Ce projet de modification de la circulation routière au niveau de l'écluse du barrage permettrait d'éviter les interruptions de la circulation sur la RD 168 pendant les éclusages.

2. Parmi les différentes solutions envisagées pour l'échangeur entre la RD 168 et la RD 114, notre association est défavorable à la solution retenue par le Conseil Général 35, mais soutient le projet proposé par l'association de la pointe de la Brebis.

En effet, **contrairement aux nouvelles orientations préconisant de favoriser les « déplacements doux » en zone urbaine**, le projet du CG 35 pénalise ces déplacements entre les différents quartiers de La Richardais, au profit de la circulation autoroutière sur l'axe RD 168 (sans en améliorer efficacement la fluidité cf §1 ci-dessus).

En revanche, le projet de l'association de la pointe de la Brebis, intègre bien les « déplacements doux » et améliore leur sécurité, évitant notamment aux piétons voulant traverser la RD 168 d'emprunter un trottoir souterrain.

En outre, les modifications apportées par le Conseil Général au projet de l'association de la pointe de la Brebis (ajout de deux petits giratoires de part et d'autre, pentes douces le long de la RD 168) et les raisons invoquées pour ne pas retenir le projet, ne nous semblent pas totalement justifiées.

Pour ces raisons, notre association est défavorable au projet tel que proposé actuellement par le Conseil Général d'Ille et Vilaine.

Elle demande que le projet soit réétudié dans un contexte plus global incluant l'impact des levées de pont sur le barrage et privilégiant les déplacements doux entre les quartiers Nord et Sud de la Richardais.

Germaine GUILLOU
Présidente de Rance-Environnement

Pièce jointe

Commission Estuaire Rance

Rapport d'étude et proposition de projet global d'aménagement Novembre 2010

Action n° 12 et Annexe 4

Sujet: Doublement en 4 voies.

De : "> Bruno Coursier (par Internet)" <bcoursier@c-log.fr>

Date : 18/09/2014 15:38

Pour : "RN176-Rance@developpement-durable.gouv.fr" <RN176-Rance@developpement-durable.gouv.fr>

Bonjour,

Je suis concerné et bien content qu'enfin on parle un peu plus du passage à 4 voies sur cette portion, pour créer de la fluidité dans le trafic (surtout l'été) où nos amis touriste créés des ralentissement pour jeter un petit coup d'œil sur notre belle Rance.

Concerné, car mon lieu de travail ce trouve Zone de la Costardais à Pleudihen sur Rance, en partant de Dinan je perds plus de temps sur cette portion à 2 voies que sur la portions de 4 voies entre Dinan et Plouer sur Rance.

Pourquoi cette mise en 4 voies n'a pas été mise en pratique au lieu de sécurisé cette portion de 2 voies ? cela aurait fait gagné de l'argent au contribuable, heureusement l'échangeur a été prévu à cette effet.

Cordialement.

Bruno Coursier
Services Généraux C-LOG SOLUTIONS
Tél 0299828565
Fax 0223152909
bcoursier@c-log.fr



<http://www.c-log.fr/>

Afin de contribuer au respect de l'environnement, merci de n'imprimer ce courriel qu'en cas de nécessité.

Les données et renseignements contenus dans ce message et les pièces attachées sont personnels, confidentiels et secrets. Ce message est adressé à l'individu ou l'entité dont les coordonnées figurent ci-dessus. Si vous n'êtes pas le bon destinataire, nous vous demandons de ne pas lire, copier, utiliser ou divulguer cette communication. Nous vous prions de notifier cette erreur à l'expéditeur et d'effacer immédiatement cette communication de votre système.

The information contained in this message and any attachments to it is privileged, confidential, and protected from disclosure. This message is intended for the individual or entity addressed herein. If you are not the intended recipient, please do not read, copy, and use or disclose this communication to others; also please notify the sender by replying to this message, and then delete it from your system.

Sujet: Re: consultation projet aménagement RN176

De : "RN176-Rance - DREAL Bretagne/IST/MOAI emis par MOITEAUX Paul (Responsable d'opérations d'infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT"

<paul.moiteaux.-rn176-rance.moai.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>

Date : 30/09/2014 17:09

Pour : jcdh@sfr.fr

Bonjour,

J'accuse réception de votre message.

DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT

Le 30/09/2014 08:31, > jcdh@sfr.fr (par Internet) a écrit :

bonjour
je suis habitant de Plouër sur Rance et je suis très favorable à la mise en continuité de la 2x2 voies de la RN176 par l'élargissement du pont Chateaubriand.
je suis également très favorable à la mise en place d'un échangeur complet entre la RN176 et la RD366. Il faut faire maintenant ce qu'il faudrait faire plus tard à un coût bien supérieur!!!
L'aménagement de l'échangeur devrait permettre de diminuer ou au moins de maintenir la traversée de Plouër sur Rance par la RDD 366 notamment par les poids lourds_ ce qui est une aberration au regard de l'étroitesse de la route au niveau du village de Port Saint Jean (Ce qui concerne la Ville es Nonais) et au niveau de l'entrée du bourg de Plouër sur Rance . On peut voir parfois des camions monter sur les trottoirs pour pouvoir se croiser. Plouër sur Rance, en particulier, est balafmée par deux axes routiers. L'aménagement de la RN176 et de l'échangeur avec la RD 366 doit être l'occasion d'une opération de chirurgie esthétique et d'un réaménagement de l'ensemble des abords du pont Saint-Hubert et de la longue montée vers le bourg de Plouër sur Rance (limitation à 50 voir 30 , mise en place de chicanes, comme à Pleudihen, protection des piétons et des cyclistes, limitation voir interdiction du trafic poids lourd (limitation à un seul sens?), aménagement et protection au niveau des croisements, contrôle renforcé des limitations de vitesse, embellissement des bords de la RD 366.....)
j'en profite pour signaler le manque de visibilité au niveau de la sortie de la RN176 à la Ville es Nonais. Croiser la RD366 pour se diriger vers Plouër à ce niveau relève de la roulette russe !!

cordialement

Didier Huon 22 la Guennerais 22490 Plouër sur Rance

Sujet: Re: Concertation publique

De : "RN176-Rance - DREAL Bretagne/IST/MOAI emis par MOITEAUX Paul (Responsable d'opérations d'infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT"

<paul.moiteaux.-rn176-rance.moai.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>

Date : 25/09/2014 10:58

Pour : Hervé Gauvin <herve.gauvin@orange.fr>

Bonjour,

J'accuse réception de votre message.

DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT

Le 24/09/2014 19:59, "> Hervé Gauvin (par Internet)" a écrit :

Bonjour,

Nous sommes Mr et Mme Gauvin 19 Le Boisanne Plouër sur Rance, nous habitons donc à quelques centaines de mètres du pont Chateaubriand, depuis vingt ans. Nous venons de prendre connaissance du dossier sur internet sur le site <http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/>
Nous sommes conscients des nuisances apportées au trafic qu'il soit journalier ou lié au tourisme par le rétrécissement de la RN176 au moment du franchissement de la Rance mais nous nous étonnons qu'en 1991 la solution d'un pont à 4 voies, ou au moins d'un pont pouvant techniquement être élargi n'ait pas été retenue.
Pour ce qui concerne les différents scénarios présentés et leurs variantes, s'il faut obtenir un franchissement de la Rance à 4 voies, il nous semble évident que l'élargissement du pont actuel est la moins mauvaise solution: bien sûr cela engendrera des travaux longs et donc des nuisances environnementales ainsi que pour les riverains, dont nous faisons partie, bien sûr pendant la durée des travaux le trafic se trouvera fortement perturbé, mais au bout du compte les nuisances définitives qu'elles soient environnementales ou pour les riverains seront bien moins importantes, et de plus malgré la complexité des travaux c'est la solution de loin la moins onéreuse et nous sommes dans une période où l'état comme les collectivités territoriales doivent réduire leurs dépenses.

En espérant que cet avis sera pris en compte

Cordialement

Hervé et Catherine Gauvin

Sujet: Re: détail du projet "mise à 2X2 voies de la RN176

De : "RN176-Rance - DREAL Bretagne/IST/MOAI emis par MOITEAUX Paul (Responsable d'opérations d'infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT" <paul.moiteaux.-rn176-rance.moai.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>

Date : 22/09/2014 09:16

Pour : Marie-Christine Jost <titi_jost@yahoo.fr>

Bonjour,

La période de consultation est du 22 septembre au 17 octobre 2014.

Le dossier de concertation n'a donc été mis en ligne sur notre site qu'à partir de ce lundi matin.

Cordialement.

DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT

Le 20/09/2014 13:10, > Marie-Christine Jost (par Internet) a écrit :

Bonjour,

Dans votre plaquette diffusée ce WE, vous indiquez présenter les variantes du projet sur votre site.

Sauf erreur de ma part, Il n'y a que le communiqué de presse

Merci de m'indiquer où se trouve accessible cette information

Cdlc

C Jost

La boisane Plouer sur Nantes

Sujet: Tr: Tr: Tr: Contribution Concertation RN 176
De : "MOITEAUX Paul (Responsable d'opérations d'infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT" <paul.moiteaux@developpement-durable.gouv.fr>
Date : 20/10/2014 18:26
Pour : "TERROM Alain (Responsable Ordonnancement-Qualité) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/PERF" <Alain.Terrom@developpement-durable.gouv.fr>

----- Message original -----

Sujet:Tr: Tr: Contribution Concertation RN 176
Date : Mon, 20 Oct 2014 11:46:23 +0200
De : POIVRE Pierre-Alexandre (Chef de Division) - DREAL Bretagne/IST/MOAI
<Pierre-Alexandre.Poivre@developpement-durable.gouv.fr>
Organisation : DREAL Bretagne/IST/MOAI
Pour : "MOITEAUX Paul (Responsable d'opérations d'infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT" <paul.moiteaux@developpement-durable.gouv.fr>, "GOMI Patrick (Responsable de Pôle) - DIRO/SIR Rennes/PE" <Patrick.Gomi@developpement-durable.gouv.fr>

A examiner attentivement

----- Message original -----

Sujet: Tr: Contribution Concertation RN 176
Date : Fri, 17 Oct 2014 18:07:25 +0200
De : "RN176-Rance - DREAL Bretagne/IST/MOAI emis par MOITEAUX Paul (Responsable d'opérations d'infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT" <paul.moiteaux.-.rn176-rance.moai.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>
Organisation : DREAL Bretagne/IST/MOAI
Pour : POIVRE Pierre-Alexandre - DREAL Bretagne/IST/MOAI <Pierre-Alexandre.Poivre@developpement-durable.gouv.fr>

Pour info

----- Message original -----

Sujet: Contribution Concertation RN 176
Date : Fri, 17 Oct 2014 10:27:15 +0200
De : > Le Carrouge (par Internet) <le.carrouge@laposte.net>
Répondre à : Le Carrouge <le.carrouge@laposte.net>
Pour : <rn176-Rance@developpement-durable.gouv.fr>
Copie à : 'Edith MICHEL' <edithmichel.ed@orange.fr>, 'Martine Tellier' <martine.tellier22@orange.fr>, Mairie de Plouër <mairie.plouer@wanadoo.fr>

Mesdames, messieurs,

Vous trouverez attaché (sous forme de fichier imprimable PDF) la contribution de l'association « Le Carrouge » de Plouër à la concertation en cours sur la mise à 2 x 2 voies de la RN 176 entre Plouër et l'échangeur de la Chênaie.

Nous y formulons des propositions que nous serions prêts à développer et détailler si vous le souhaitiez. N'hésitez pas à nous contacter.

Nous estimons en effet que notre association peut être une force de

proposition sur des sujets de cette importance, pour lequel le législateur a prévu une concertation préalable.

Merci de bien vouloir nous accuser réception de cette contribution.

Veillez recevoir nos meilleures salutations.

François Malglaive

Président du Carrouge

Mairie de Plouër

22490 Plouër sur Rance

le.carrouge@laposte.fr <mailto:le.carrouge@laposte.fr>

Aucun virus trouvé dans ce message.

Analyse effectuée par AVG - www.avg.fr <http://www.avg.fr>

Version: 2014.0.4765 / Base de données virale: 4040/8403 - Date: 16/10/2014

Pièces jointes :

Contribution à la Concertation RN 176.pdf

149 Ko



LE CARROUGE

Défense et promotion du patrimoine et du cadre de vie
de Plouër-sur-Rance et du Pays de Rance
Mairie,
22490 PLOUER SUR RANCE

Association loi 1901

Contribution à la Concertation RN 176

Projet d'aménagement à 2 x 2 voies

L'association « Le Carrouge » a estimé qu'une participation à la concertation ouverte sur l'élargissement de la RN 176 correspondait à son objet.

Ce sujet a été débattu en assemblée générale le 11 octobre 2014. Les conclusions principales de ce débat sont reprises ci-après.

1 – Opportunité du projet

Ce projet semble opportun pour plusieurs raisons :

- les bouchons sur la RN 176 actuelle sont de plus en plus fréquents, pas seulement en été,
- une partie notable de la circulation est locale ; nombreux sont les automobilistes habitués qui se détournent de cet axe lors des bouchons, pour traverser les agglomérations de Plouër et du Port Saint Jean, qui ne sont absolument pas prévues pour supporter ce type de trafic accidentogène,
- l'urbanisation croissante et rapide de l'arrière pays côtier rural, engendre un trafic qui croît régulièrement, contrebalançant les évolutions constatées ou espérées en sens contraire.

2 – Variante préférée

Comme il est normal dans un projet de cette envergure, chaque variante présente des avantages et des inconvénients.

Après étude il semble que la variante deux est celle qui pourrait minimiser le plus les inconvénients, **avec des aménagements appropriés** :

- elle répond à l'objectif assigné au projet de fluidisation du trafic et d'accroissement de la sécurité,
- l'impact paysager sur le site classé est faible,
- l'impact environnemental est modéré et partiellement réversible,
- le coût, bien que très élevé, est moindre que pour les options 3.

Par contre, comme il est indiqué dans le document de concertation, cette variante a trois inconvénients :

- elle est techniquement complexe à réaliser,
- l'impact de la coupure totale de la circulation sur ce tronçon est considérable (10 à 16 semaines plus une quinzaine de nuits),
- l'accroissement prévu de la circulation et de la vitesse va encore accroître les nuisances sonores, déjà difficilement supportables par les riverains.

3 – Complexité de la variante 2

Les entreprises françaises de travaux publics montrent actuellement des capacités qui leur permettent de maîtriser des projets très complexes. Le choix de l'entreprise et des modalités d'exécution sera donc critique.

Les services de l'Etat qui ont une bonne connaissance de ce type de projet, devraient être à même de gérer ce sujet complexe avec les entreprises retenues.

4 - Impact de la coupure totale de circulation pendant les travaux

Le projet présenté indique (page 21) que la circulation serait déviée vers le barrage de la Rance pour environ 40 à 45 % du trafic et sur le pont Saint Hubert pour 55 à 60 % du trafic, soit environ 10 000 véhicules par jour.

Nous ne savons pas si le pont Saint Hubert, de construction ancienne, est à même techniquement de supporter un tel trafic, mais il est clair que ni l'agglomération de Plouër à l'ouest, ni Port Saint Jean à l'est ne peuvent le supporter.

Il est important de se souvenir que la chaussée de la RD 366 a été réaménagée dans la traversée des l'agglomération de Plouër il y a quelques années. Elle est étroite, comporte un feu tricolore et un virage serré (Les Landes). En période scolaire elle sert d'accès au Collège et aux écoles primaires et maternelles situées à proximité, rue Mathurin Roger.

De même la traversée de Port Saint Jean est étroite et sinueuse et ne peut supporter un tel trafic.

Cette situation étant connue il pourrait sembler surprenant que le projet ne mette pas à contribution la troisième traversée de la Rance, par la RD 57 sur le barrage du Châtelier, entre La Vicomté et Saint Samson sur Rance. Ce barrage n'est situé qu'à 6 km à vol d'oiseau du pont Châteaubriant. La RD 57 est actuellement la route recommandée aux poids lourds de plus de 12 tonnes pour contourner Dinan par le sud en direction de Lanvallay et des communes voisines. Elle a été aménagée pour un trafic poids lourd important avant l'ouverture de la RN 176 actuelle.

L'utilisation de ce franchissement de la Rance se heurte à l'absence d'un échangeur complet avec l'ancienne route Dol – Dinan (RD 676 en Ile et Vilaine, RD 795 en Côtes d'Armor). **Nous demandons donc que le demi-échangeur actuel soit complété au nord de la RD 676 par une bretelle de sortie en venant du nord et une bretelle d'accès pour aller vers le nord.**

Dans ces conditions le trafic de la RN 176 pourrait être dévié sur trois franchissements de la Rance et non deux.

Compte tenu du tracé en courbe de la RN 176 sur Plouër et Pleslin, cette déviation n'apporterait qu'un allongement mineur à la distance parcourue et pourrait être utilisée pour **dévier la totalité du trafic à destination ou en provenance de Dinan et au-delà.**

De même la déviation nord, par le barrage de la Rance, devrait être utilisée pour le seul trafic en provenance ou à destination de Saint Malo, Dinard, la côte, Ploubalay, Matignon, Erquy, ...

Dans ces conditions le trafic poids lourds pourrait être totalement interdit sur le pont Saint Hubert. Seul serait toléré le trafic des véhicules de moins de 3,5 tonnes pour une desserte strictement locale, tout transit étant reporté sur les deux déviations nord et sud mises en place.

Malgré ces déviations nord et sud, le trafic résiduel sur le Pont Saint Hubert pourrait être encore notable et accidentogène. Pour y faire face il est proposé l'étude de la mise en place, **pendant la durée du chantier, de deux bretelles provisoires d'entrée et de sortie de la RN 176** à l'ouest du pont de la voie communale n° 6, qui permet l'accès au Boissanne en venant de la RD 366 (rue du Pont saint Hubert).

La circulation sur le pont Saint Hubert rejoindrait la RN 176 à ce niveau. Dans ces conditions la circulation déviée n'aurait pas à traverser la partie la plus critique de l'agglomération de Plouër aux Guérets et aux Landes.

5 – Impact sonore de la circulation

Les nuisances sonores de la RN 176 dans sa configuration actuelle sont importantes. L'augmentation de la circulation et de la vitesse, entraînés par l'élargissement, vont encore accroître ces nuisances.

Il est demandé que des protections sonores adaptées et durables soient mises en place tant à Port Saint Jean qu'au Port Saint Hubert, ainsi que le long de la RN 176 dans sa traversée de Plouër.

Un écran sonore devrait aussi être prévu sur le pont lui-même et ses abords immédiats. En effet la hauteur du pont au dessus de l'estuaire combinée à la réflexion des ondes sonores sur l'environnement rocheux voisin, provoquent la diffusion des bruits à des distances importantes, dans tout l'estuaire et sur ses rives. Il s'agit là d'une modification notable de l'état du site classé, qui est naturellement agreste et calme. Ce point est couvert par l'article L341-10 du code de l'environnement.

L'utilisation de revêtements routiers abaissant le niveau des bruits de roulement est aussi vivement souhaitée, à proximité des habitations et sur le pont.

6 – Conclusion

Nous considérons que l'espèce humaine est l'espèce à protéger en priorité.

Les propositions portées par cette contribution se placent donc dans une vision à long terme du développement durable de notre secteur, au profit de ses habitants.

Dans ces conditions notre association demande que le projet qui sera présenté ultérieurement à l'enquête publique, intègre les propositions présentées dans cette contribution.

Sujet: Re: Concertation publique Mise à 2X2 voies de la RN176

De : "RN176-Rance - DREAL Bretagne/IST/MOAI emis par MOITEAUX Paul (Responsable d'opérations d'infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT"

<paul.moiteaux.-.rn176-rance.moai.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>

Date : 17/10/2014 17:39

Pour : Astrid Le Dû <aledu@saint-malo.fr>

Bonjour,

J'accuse réception de votre message.

DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT

Le 16/10/2014 18:01, "> Astrid Le Dû (par Internet)" a écrit :

Bonjour,

Nous avons bien pris connaissance du dossier de concertation et avons assisté à la réunion du 1er Octobre à Pleudihen sur Rance.

Directement impactés par ce projet : l'arrière de notre maison donnant sur le chemin de servitude rétrocedé récemment à la commune de la Ville es-Nonais. Nous ne sommes pas opposés à la mise à 2 X 2 voies de la RN 176 cependant comme exprimé lors de la réunion du Mercredi 1er Octobre, nous insistons sur le fait qu'actuellement nous subissons de réelles nuisances sonores. Nos maisons ne sont pas exposées de la même façon et nous demandons qu'une analyse phonique pour chaque habitation soit réalisée. Vous avez parlé que des capteurs avaient été mis en place mais où ? Est ce qu'ils mesurent réellement les nuisances rencontrées par chacun de nous et au sein même de nos habitations ?

Par ailleurs, vous parlez de seulement (selon vous) 10 à 12 % de trafic routier sur la voie express mais cela est suffisant pour créer au sein de notre maison de nombreuses nuisances. Cela est plus marqué à certaines périodes de la journée. De plus, selon le temps, l'orientation des vents, ces nuisances deviennent encore plus fortes. Pour nous, la mise à 2X 2 voies de la RN 176 entrainera des nuisances supplémentaires plus intenses et plus régulières. D'où l'importance pour nous que vous trouviez toutes les solutions pour amoindrir considérablement les nuisances subies. Un mur anti-bruits fait partie des moyens que vous devrez mettre en place et l'accoustique de ce mur devra être très performante. Nous sommes conscients malgré tout que jamais nous ne retrouverons notre quiétude d'avant la création de la RN 176 et par conséquent, une compensation par rapport au préjudice subi est à notre avis un droit que nous pouvons exiger des services de l'état. L'équipement de nos maisons par des fenêtres à triple vitrage voire plus (si cela existe) pourrait être une des compensations.

Nous serions favorable à d'autres réunions d'information et de concertation sous forme de table ronde organisée entre les riverains du Port Saint-Jean, vos services et la municipalité de la Ville es Nonais.

Pour notre part, nous aurions souhaité rencontrer Monsieur POIVRE, Responsable du Projet.

Nous vous remercions de prendre en compte nos remarques.

Cordialement,

Monsieur et Madame Nicolas LE DU

5 impasse des Chapelains

Le Port Saint-Jean

35430 LA VILLE ES NONAIS

Sujet: Re: NUISANCES SONORES A PONTLIVARD

De : "RN176-Rance - DREAL Bretagne/IST/MOAI emis par MOITEAUX Paul (Responsable d'opérations d'infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT"

<paul.moiteaux-.rn176-rance.moai.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>

Date : 20/10/2014 18:12

Pour : Gilles MARNEUR <gil.marneur@orange.fr>

Bonjour,

J'accuse réception de votre message.

DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT

Le 17/10/2014 23:32, > Gilles MARNEUR (par Internet) a écrit :

Bonjour Une pétition contre les nuisances sonores avait été établie après le passage de la RN 176 a proximité de PONTLIVARD . L'information pour la concertation publique a mal fonctionnée car seuls les deux voisins que j'ai informés se sont déplacés en mairie.(Nos anciennes boites au lettres sont accesibles uniquement aux facteurs)

LA RN 176 contourne en surplombant le hameau de Pontlivart occasionnant beaucoup de bruits par vent d'ouest,nord et est, amplifiés par un revêtement rugueux et par le passage de nombreux camions. IL est nécessaire de prevoir un merlon au sud de la RN176 suffisement haut et contournant bien le village .Dans ce but je vai faire une recherche des habitants concernés pour en informer rapidement la Mairie de Pleudihen.Par avance merci de prendre en considération les souhaits des habitants de Pontlivard .Je vous prie de recevoir l'assurance de mes meilleurs sentiments .

Gilles Marneur 10 rue des ruisseaux Pontlivard
22690 Pleudihen sur Rance .

06 09 46 79 67

Sujet: Tr: Re: Concertation publique sur la mise à 2x2 voies de la RN176 pour le franchissement de la Rance

De : "RN176-Rance - DREAL Bretagne/IST/MOAI emis par MOITEAUX Paul (Responsable d'opérations d'infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT"

<paul.moiteaux-.rn176-rance.moai.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>

Date : 25/09/2014 18:20

Pour : "TERROM Alain (Responsable Ordonnancement-Qualité) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/PERF" <Alain.Terrom@developpement-durable.gouv.fr>

----- Message original -----

Sujet: Re: Concertation publique sur la mise à 2x2 voies de la RN176 pour le franchissement de la Rance

Date : Thu, 25 Sep 2014 18:20:09 +0200

De : "RN176-Rance - DREAL Bretagne/IST/MOAI emis par MOITEAUX Paul (Responsable d'opérations d'infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT"

<paul.moiteaux-.rn176-rance.moai.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>

Organisation : DREAL Bretagne/IST/MOAI

Pour : Jean-Jacques Millepied <jean.millepied@wanadoo.fr>

Bonjour,

J'accuse réception de votre message.

DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT

Le 25/09/2014 17:31, > Jean-Jacques Millepied (par Internet) a écrit :

Messieurs,

Dans l'incapacité de me rendre à la réunion publique organisée à la Mairie de Pleudihen-sur-Rance le 1er octobre prochain, je souhaite vous faire par de mes observations par courrier électronique.

Riverain et usager de la RN176 depuis 13 ans, j'ai pu en expérimenter tous les inconvénients:

- route hautement accidentogène, avec un grand nombre d'accidents mortels;
- revêtement déplorable et fortement bruyant jusqu'à une date récente;
- et bouchons insupportables le week-end et surtout lors des vacances scolaires.

Les récents travaux, qui ont consisté à rajouter une glissière centrale et un revêtement silencieux (enrobé drainant) sur une partie de la section 2x1 voie n'ont constitué qu'une amélioration, certainement pas un solution. Il reste notamment un point noir que j'entends rarement évoquer: dans certains grands virages, la chaussée est en dévers négatif. Si un poids lourd percute un jour la glissière de sécurité, il la franchira.

J'espère sincèrement que ce point important sera rectifié lors de la mise à 2x2 voies, et que l'on nous épargnera un solution politique et bon marché telle qu'une nouvelle limitation de vitesse. Il ne s'agit que de travaux de terrassement.

Ce qui m'amène à parler du franchissement de la Rance. Tout d'abord, il est clair que seules les variantes 2 et 3 sont acceptables; la solution 1 consisterait à jeter les fonds publics par la fenêtre. Si un compromis doit être trouvé entre efficacité et écologie afin de ménager les sensibilités, je voterais pour la solution 2. En tant que riverain me rendant souvent à Ploüer, je suis prêt à supporter les inconvénients des coupures répétées de la circulation.

Néanmoins, il convient de ne pas oublier les habitants de la Ville-es-Nonais et, dans une moindre mesure, de Châteauneuf d'Ille-et-Vilaine, pour qui les nuisances seraient particulièrement graves. Quant au doublement de largeur du pont existant, je n'ai aucune inquiétude: une chose semblable a été faite à Plymouth, au Royaume-Uni, où la largeur du pont franchissant la rivière Tamar a été doublée sans interrompre la circulation. J'habitais à Plymouth à l'époque (2000-2001) et me rendais fréquemment en Cornouailles sans subir de graves

désagréments. La solution technique retenue a consisté à rajouter des "clip-ons" de chaque côté du tablier.
Enfin, je crois utile d'insister sur la nécessité de transformer le demi-échangeur avec la RD366 en un échangeur complet, mais ce bien sûr, en phase finale des travaux. L'objectif étant de court-circuiter la traversée de la partie Est de Plouër, qui est fastidieuse et dangereuse, avec un chaussée bien trop étroite.
Il va sans dire que l'échangeur de la Chênaie devra aussi être franchi à 2x2 voies, mais je pense que les récents travaux ont préparé le terrain. D'avance, je vous remercie de me lire et reste à votre disposition pour tout éclaircissement.
Cordialement
Jean-Jacques MILLEPIED
9 rue de la Ville Cadiou
Pontlivard
22690 Pleudihen-sur-Rance

Sujet: Re: Concertation publique

De : "RN176-Rance - DREAL Bretagne/IST/MOAI emis par MOITEAUX Paul (Responsable d'opérations d'infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT"

<paul.moiteaux.-rn176-rance.moai.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>

Date : 22/09/2014 09:13

Pour : MILLER Patrice <patrice.miller@orange.fr>

Copie à : "TERROM Alain (Responsable Ordonnancement-Qualité) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/PERF" <Alain.Terrom@developpement-durable.gouv.fr>

Bonjour,

La période de consultation est du 22 septembre au 17 octobre 2014.

Le dossier de concertation n'a donc été mis en ligne qu'à partir de ce lundi matin.

Cordialement.

DREAL Bretagne/IST/DMOI/ROUT

Le 19/09/2014 17:26, > MILLER Patrice (par Internet) a écrit :

Je viens de recevoir votre courrier et j'ai consulté le site que vous y indiquez.

1) il est très malaisé de trouver la page consacrée à cette "concertation" ("consultation"?). Il m'a fallu ressortir du site et taper les éléments dans un moteur de recherche.
2) une fois rendu sur le site, je ne découvre qu'un communiqué de presse, ne contenant rien de plus que le document envoyé. Le dossier de concertation devrait être en ligne afin qu'il puisse être consulté par l'ensemble des personnes intéressées, sans qu'elles doivent se rendre en mairie, nous sommes en milieu rural!

Je présume que vous gardez la primeur des informations sur le projet pour les réunions publiques ou peut-être à l'intention exclusive des élus locaux. Quoi qu'il en soit je ne crois pas que les trois hypothèses variantes d'aménagement n'en soient qu'à l'étape embryonnaire telle qu'elle est formulée dans votre document. des études poussées ont certainement été menées et vous avez déjà votre préférence, pour la 3 je pense.

Je tenterai quand même de me rendre à la mairie de Plouër sur Rance pour prendre connaissance du dossier, mais avouez qu'il eût été plus simple de le faire figurer sur votre site web.

Je vous remercie de l'attention que vous porterez à ce message

Cordialement

Ce courrier électronique ne contient aucun virus ou logiciel malveillant parce que la protection avast! Antivirus est active.

<http://www.avast.com>

Sujet: Re: Mise à 4 voies de la rn 176

De : "RN176-Rance - DREAL Bretagne/IST/MOAI emis par MOITEAUX Paul (Responsable d'opérations d'infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT"

<paul.moiteaux.-rn176-rance.moai.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>

Date : 15/10/2014 11:15

Pour : MILLER Patrice <patrice.miller@orange.fr>

Bonjour,

J'accuse réception de votre message.

DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT

Le 14/10/2014 20:12, > MILLER Patrice (par Internet) a écrit :

J'ai lu votre dossier de concertation avec beaucoup d'intérêt, car il pose le problème tel que vous l'envisagez et non pas rel qu'il se présente réellement à mon sens.

Certes, il existe des problèmes de fluidité du trafic en période de vacances notamment, je puis en témoigner car j'habite au Port Saint Hubert, au pied du pont. Ce problème est essentiellement dû au passage à 2 voies de la route et non pas à la densité de circulation sauf en quelques occasions exceptionnelles.

_ Vos prévisions de volume de trafic à 20 ans reposent sur les extrapolations d'un modèle dont on peut faire varier à l'envi les variables, et je vous rappelle que les prévisions (1990 2010 soit environ 20 ans) qui ont présidé à la construction de la rn 176 et en particulier du pont à 2 voies! ont été infirmées par la réalité actuelle puisque le pont était sous dimensionné, il aurait dû être construit dès le début à 4 voies. qui dit que l'augmentation du trafic routier se poursuivra sans reflux, les prix actuels des carburants sont conjoncturels, l'augmentation structurelle est inéluctable et rendra d'autres moyens de transport compétitifs, déjouant les pronostics comme cela s'est déjà fait. Du reste, votre dossier ne mentionne pas les sources, modes de calcul des chiffres que vous avancez.

_ L'expérience dont je dispose en tant qu'usager de la route me fait dire que voies de circulation ont vocation à accueillir des bouchons, quelle que soit leur taille et les agrandissements qu'elles reçoivent, toutes les autoroutes, voies rapides, rocade, boulevards etc.. bouchonnent peu de temps après leur ouverture, et la course à l'agrandissement est mise en échec par l'afflux de véhicules dès leur mise en service, voyez les autoroutes doublées, triplées quadruplées telles que les A6, B6 etc..

_ Quoiqu'il en soit, je pencherais personnellement pour la solution 1: mise aux normes du pont à 2 voies; la mise à 4 voies du pont est séduisante, mais j'imagine les nuisances causées aux riverains tant au pont qu'ailleurs. Je sais d'expérience ce qui s'est passé lors des travaux de sécurisation de la route entre l'échangeur et le pont. Les conducteurs ont vite repéré les raccourcis possibles, qu'ils fussent au volant d'une Clio ou d'un 38 tonnes! On ne pourrait pas instaurer un système de laisser-passer pour les riverains.

Le reste est plus délicat à apprécier, il est évident que la solution du 2° pont au nord est moins traumatisante pour les riverains des 2 côtés de la Rance.

Quant aux fonds, qui paiera à part le contribuable compte tenu de l'abandon calamiteux de l'écotaxe.

Je ne cherche pas vraiment à faire de la polémique, même si le ton de mon écrit reflète un certain agacement à voir que tout doit se terminer nécessairement par du béton supplémentaire comme c'est le cas quand les services de l'équipement s'emparent d'un dossier..

Cordialement

Ce courrier électronique ne contient aucun virus ou logiciel malveillant parce que la protection avast! Antivirus est active.

<http://www.avast.com>

Sujet: RN176 - Aménagement à 2x2 voies

De : "RN176-Rance - DREAL Bretagne/IST/MOAI emis par MOITEAUX Paul (Responsable d'opérations d'infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT"

<paul.moiteaux.-rn176-rance.moai.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>

Date : 19/09/2014 14:10

Pour : m.mf.naumann@orange.fr

Copie à : "ROZEC Benoît (Chargé de communication/webmestre) - DREAL Bretagne/COM"

<Benoit.Rozec@developpement-durable.gouv.fr>, "TERROM Alain (Responsable

Ordonnancement-Qualité) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/PERF"

<Alain.Terrom@developpement-durable.gouv.fr>

Bonjour,

La période de consultation est du 22 septembre au 17 octobre 2014.

Le dossier de concertation ne sera donc en ligne qu'à partir de lundi matin.

Cordialement.

DREAL Bretagne/IST/DMOI/ROUT

Sujet: Re:

De : "RN176-Rance - DREAL Bretagne/IST/MOAI emis par MOITEAUX Paul (Responsable d'opérations d'infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT"

<paul.moiteaux.-rn176-rance.moai.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>

Date : 20/10/2014 18:29

Pour : Poirier Isabelle <isabelle.poirier1@orange.fr>

Bonjour,

J'accuse réception de votre message.

DREAL Bretagne/IST/DMOI/ROUT

Le 19/10/2014 19:45, > Poirier Isabelle (par Internet) a écrit :

Bonjour,

Concernant le projet, il est souhaitable de bien insonoriser les lieux (mur anti-bruit, triple vitrage), pour pallier les nuisances sonores ; je suis riveraine de la route, au niveau du Port St-Jean.

Bonne réception.

Isabelle POIRIER

Sujet: Re:

De : "RN176-Rance - DREAL Bretagne/IST/MOAI emis par MOITEAUX Paul (Responsable d'opérations d'infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT"

<paul.moiteaux-.rn176-rance.moai.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>

Date : 20/10/2014 18:28

Pour : ybaron <ybaron@wanadoo.fr>

Bonjour,

J'accuse réception de votre message.

DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT

Le 18/10/2014 14:21, > ybaron (par Internet) a écrit :

Bonjour,
habitant du Pont St Hubert à Plouër-sur-Rance, je m'inquiète pour le projet de la 2x2 voies du pont Chateaubriand, sur le coût, ainsi que de la circulation pendant la durée du chantier.
En effet, faire profiter les touristes de notre belle région est une très bonne initiative, faudrait il en priorité satisfaire les besoins de ses habitants. Voilà un an et demi que la rue du Pont St Hubert a été refaite, avec un meilleur revêtement acoustique, donc rien à dire de ce côté là, mais les finitions des bas côtés sont très laborieuses pour chaque voiture qui remonte la rue. Plus de 10 cm de hauteur par endroit entre le goudron et le bas Côte. Peut être qu'il faudrait envisager de faire un trottoir, qui serait bénéfique pour la sécurité des automobilistes et celle des piétons. Oui mais voilà, pas d'argent!
Pas d'argent non plus pour préciser à ces mêmes automobilistes (ou chauffards pour certains), que la vitesse est limitée à 50km/h!
Alors avant d'envisager de faire gagner du temps (10 à 12 min!) aux touristes qui empruntent nos routes, terminons d'abord ce que nous avons commencé.
La sécurité, d'accord, mais partout et pour tout le monde.
Merci à vous.

Annexe 11 Avis des acteurs institutionnels



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

**Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement
de Bretagne**

Service Infrastructures Sécurité Transports

Affaire suivie par : Pierre-Alexandre POIVRE
Tél : 02 99 33 45 61
pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr
IST-DMOI-PAP-D 219

Rennes, le 23 SEP. 2014

Le Préfet de la région Bretagne,
Préfet d'Ille et Vilaine

à

voir liste des destinataires

Objet : Recueil d'avis sur le projet d'aménagement de la RN176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de La Chênaie

P.J. : Dossier de concertation.

L'Etat a engagé les études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) pour la mise à 2x2 voies de la RN176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de La Chênaie.

Une concertation publique sur ce projet est organisée **du 22 septembre au 17 octobre 2014**, sur la base de l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme. Pendant cette période, chacun pourra ainsi s'informer et exprimer son avis.

Vous trouverez ci-joint le dossier de concertation correspondant, sur la base duquel je vous remercie de me faire part **avant le 1^{er} décembre 2014** de votre avis sur le projet. Les services de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Bretagne restent par ailleurs à votre disposition pour toute précision.

Le Préfet de Région
Préfet d'Ille-et-Vilaine


Patrick STRZODA

IST-0101 - PH - A380



TERRITOIRE • ÉCONOMIE • FORMATION • ÉDUCATION • TRANSPORT • ENVIRONNEMENT • CULTURE & SPORT • TOURISME & PATRIMOINE • EUROPE

Le Président du Conseil régional de Bretagne
Prezidant Kuzul-rannvro Breizh

Affaire suivie par :

Den a bled gant an afer :
Direction des transports terrestres et des mobilités
Service accessibilité et gares
Personne chargée du dossier : Evan LETENDRE
Fonction : Chargé des opérations en ingénierie ferroviaire
et routière
Tél. : 02 99 27 14 19
Courriel : evan.letendre@region-bretagne.fr

Monsieur Patrick STRZODA
Préfet de Région
Préfecture de Région
3 avenue de la Préfecture
35026 RENNES Cedex 9

REÇU LE
08 DEC. 2014
DREAL/IST

→ Référence à rappeler dans toutes vos correspondances

N° : 65529/DITMO/SAG/EL

Rennes, le 08 DEC. 2014

Objet : Avis sur le projet d'aménagement de la RN176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de La Chênaie

Monsieur le Préfet,

Par courrier en date du 23 septembre 2014, vous me faites part de l'organisation, par les services de l'État, de la concertation publique organisée du 22 septembre au 17 octobre 2014 relative au projet d'aménagement de la RN176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de La Chênaie et sollicitez l'avis de la Région Bretagne sur ce projet.

Le dossier de concertation afférent, annexé à votre courrier, nous a permis d'analyser les trois variantes proposées et ainsi de mesurer l'impact de celles-ci sur le territoire traversé.

Dans la continuité de l'avis que je vous avais adressé le 18 décembre 2013, il apparaît que seules les variantes 2, 3a et 3b répondent complètement aux objectifs du projet. Parmi ces variantes, l'impact sur l'environnement et le milieu humain de la variante n°2 « Élargissement à 2x2 voies du pont existant » apparaît, de manière relative, moins fort que les variantes « nouveau pont ». Lors des différents comités de suivi, cette variante a d'ailleurs été majoritairement soutenue par les élus du secteur. Le coût actualisé de cette variante n°2 (entre 28,5M€ et 30,5M€), en prenant en compte l'aménagement de l'échangeur de la RD366, est moins élevé que les variantes « nouveau pont » (entre 34,5M€ et 39,5M€).

Enfin, l'aménagement d'un échangeur complet avec la RD366, également soumis à la concertation et souhaité localement, s'inscrirait logiquement dans le cadre de la mise à 2x2 voies de toute la RN176.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de ma considération distinguée.

Pierrick MASSIOT

CONSEIL RÉGIONAL DE BRETAGNE
283, avenue du Général Patton
CS 21101 - 35711 RENNES CEDEX 7
Tél. : 02 99 27 10 10 - Fax : 02 99 27 11 11
www.bretagne.fr

KUZUL-RANNVRO BREIZH
283, bal ar Jeneral Patton
CS 21101 - 35711 ROAZHON CEDEX 7
Pgz : 02 99 27 10 10 - Plr : 02 99 27 11 11
www.rannvro-breizh.fr

Adresser toute correspondance sous forme impersonnelle à Monsieur le Président du Conseil régional de Bretagne.

Sujet: Tr: Re: Demande de modification d'un courrier.

De : "DREAL Bretagne/IST (Service Infrastructures Sécurité Transports) emis par BOULET Jocelyne (Secrétaire-assistante) - DREAL Bretagne/IST" <jocelyne.boulet-.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>

Date : 11/12/2014 14:38

Pour : "MOITEAUX Paul (Responsable d'opérations d'infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT" <paul.moiteaux@developpement-durable.gouv.fr>

Copie à : "TERROM Alain (Chargé d'études d'opérations routières) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT" <alain.terrom@developpement-durable.gouv.fr>, POIVRE Pierre-Alexandre - DREAL Bretagne/IST/MOAI <Pierre-Alexandre.Poivre@developpement-durable.gouv.fr>, GOMI Patrick - DREAL Bretagne/IST/MOAI <Patrick.Gomi@developpement-durable.gouv.fr>

BOULET Jocelyne
Secrétaire assistante DREAL Bretagne/IST

Mel: Jocelyne.Boulet@developpement-durable.gouv.fr
TEL: 02 99 33 44 83

----- Message original -----

Sujet: Re: Demande de modification d'un courrier.

Date : Mon, 08 Dec 2014 17:26:18 +0100

De : LAUNAY Colette SGAR35 (par AdER)

colette.launay@bretagne.pref.gouv.fr

Répondre à : LAUNAY Colette SGAR35 <colette.launay@bretagne.pref.gouv.fr>

Pour : "DREAL Bretagne/IST (Service Infrastructures Sécurité Transports) emis par BOULET Jocelyne (Secrétaire-assistante) - DREAL Bretagne/IST" <ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>

Copie à : BEC Michelle SGAR35 <michelle.bec@bretagne.pref.gouv.fr>, Arnaud GAUTHIER <arnaud.gauthier@bretagne.pref.gouv.fr>

Sur le sujet de la RN176, le SGAR n'a pas d'avis à donner.
Cordialement.

----- Message original -----

*Sujet: *Re: Demande de modification d'un courrier.

*De : *DREAL Bretagne/IST (Service Infrastructures Sécurité Transports) emis par BOULET Jocelyne (Secrétaire-assistante) - DREAL Bretagne/IST <jocelyne.boulet-.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>

*Pour : *LAUNAY Colette SGAR35 <colette.launay@bretagne.pref.gouv.fr>

*Date : *08/12/2014 17:10

Bonsoir,

J'ai bien reçu votre mel mais ce n'est pas ce courrier que j'attendais. En effet, je demande si, suite à notre courrier du 23/09/14, vous aviez donné ou à donner un avis sur le dossier de concertation de la RN 176, entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie. La réponse était attendue pour le 1er décembre.

Cordialement

BOULET Jocelyne
Secrétaire assistante DREAL Bretagne/IST

Mel: Jocelyne.Boulet@developpement-durable.gouv.fr
TEL: 02 99 33 44 83

Le 08/12/2014 16:31, LAUNAY Colette SGAR35 (par AdER) a écrit :

Bonjour,
Afin de me permettre de mettre votre courrier ci-joint à la signature du Préfet, vous serait-il possible de rectifier les petites erreurs relevées, ou m'adresser votre courrier par mail?
Merci.
Cordialement.



www.gilleslurton.fr

Baguer-Morvan
Baguer-Pican
Cancale
Châteauneuf-d'Ille-et-Vilaine
Cherrueix
Dinard
Dol-de-Bretagne
Épiniac
La Fresnais
La Gouesnière
Hirel
Lillemer
Miniac-Morvan
Le Minihic-sur-Rance
Mont-Dol
Plerguer
Pleurtaut
La Richardais
Roz-Landrieux
Saint-Benoît-des-Ondes
Saint-Briac-sur-Mer
Saint-Coulomb
Saint-Guinoux
Saint-Jouan-des-Guérets
Saint-Lunaire
Saint-Malo
Saint-Méloir-des-Ondes
Saint-Père-Marc-en-Poulet
Saint-Suliac
Le Tronchet
La Ville-ès-Nonais
Le Vivier-sur-Mer

Gilles LURTON

Député d'Ille-et-Vilaine
Conseiller municipal de Saint-Malo

→ DREAL
IST-DMOF-PM-A29/A
Saint-Malo, le 6 Octobre 2014

BUREAU DU CABINET
- 9 OCT. 2014
SECRETARIAT

Monsieur Patrick STRZODA
Préfet de la Région Bretagne
Préfet d'Ille et Vilaine
3 avenue de la Préfecture
35026 RENNES CEDEX 9

REÇU LE
10 OCT. 2014
DREAL/IST

Monsieur le Préfet,

Je fais suite à mon courrier du lundi 29 septembre vous faisant part de mes observations dans le cadre de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique pour la mise en deux fois deux voies de la route nationale 176 entre l'échangeur de la Chênaie et le pont sur la Rance.

Je tiens en complément de mon courrier du 29 septembre à ajouter trois observations :

Tout d'abord pour ce qui concerne l'accès à la Ville-es-Nonais à partir de la RN 176 au niveau de l'échangeur avec la route départementale 366, les riverains m'ont fait part du danger présenté par les bretelles existantes et de leur souhait de voir aménagé cet échangeur au plus vite sans attendre la mise en deux fois deux voies de la route nationale 176.

En deuxième lieu, j'insiste sur la nécessité qui existe à prendre en compte les nuisances sonores notamment aux abords du village de Port Saint-Jean à la Ville es Nonais et à hauteur de Pont-Livard par des aménagements appropriés (murs anti-bruit, revêtements spécial contre le bruit).

Enfin, je tiens à verser à la concertation un courrier qui m'a été remis par Monsieur Fabrice MORIN, Président du Club Hôtelier de Dinard, Dinard Hôtel Plus, 11 place Newquay à DINARD (35800) qui sollicite la suppression du jalonnement placé sur la RD 137 et envoyant les automobilistes qui désirent rejoindre Dinard, sur la RN 176 vers Dinan et Saint-Brieuc.

Monsieur MORIN et les hôteliers de Dinard contestent ce parcours et souhaitent que leurs clients potentiels soient envoyés à Dinard par la RD 168 c'est-à-dire par la route du barrage de la Rance. Je comprends la nécessité de désengorger la route du barrage de la Rance, notamment aux heures de levées des ponts. Saint-Malo et l'ensemble de la côte d'Emeraude ne doivent cependant pas en subir les conséquences surtout dans une période où l'activité économique et touristique reste particulièrement difficile.

.../...

REÇU le 03 OCT. 2014

IST-D NOF-PM-A 295

Dinard Hôtels Plus
Mr MORIN Fabrice
Président du Club Hôtelier de DINARD
11 Place Newquay
35800 DINARD

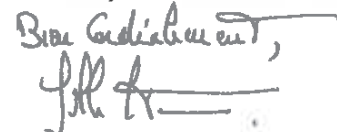
REÇU LE
10 OCT. 2014
DREAL/IST

Le 29 septembre 14

.../...

Je vous remercie de bien vouloir introduire ce courrier dans le dossier de concertation préalable à la déclaration d'utilité publique pour la mise en deux fois deux voies de la RN176.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Bien Cordialement,

Gilles LURTON

Monsieur le Député,

Notre ville de DINARD vient depuis peu d'obtenir son label très envié de « Station de tourisme classé ». Cette obtention de label est indispensable pour nous qui vivons essentiellement du tourisme.

Au delà de tous les efforts d'amélioration de nos établissements, des mises aux normes, nous accordons une part importante de nos budgets à la promotion de notre territoire, surtout dans ces périodes difficiles.

Pour nous, hôteliers, l'accès à notre ville doit être facile et agréable.

Les récents travaux de l'échangeur N137/N176 envoient désormais tous nos clients en direction de St Brieuc par Dinan sans aucune indication par St Malo !

Cela nous pose plusieurs problèmes :

- Les touristes croient que Dinard est éloigné de St Malo alors que nous nous battons pour vendre « Dinard, la plus belle vue de St Malo »
- Le trajet est plus long et l'itinéraire mal indiqué. Les clients ne comprennent pas où on les dirige. Ils se perdent et arrivent fort mécontents.
- Nos indications d'entrée de ville sont essentiellement basées sur une arrivée par le barrage.
- Les GPS ne sont paramétrés sur cet itinéraire.
- Nous perdons cet effet « Waouh » à l'arrivée sur le barrage. Nous leur supprimons cette carte postale en arrivant à Dinard, un moment très agréable avec cette vue exceptionnelle.

Après de nombreuses critiques de nos clients et à raison, nous venons à vous pour reconsidérer le pancartage. Même si cette signalisation a pour but essentiel de délester le barrage, nous pensons que les bouchons momentanés occasionnés par le passage des bateaux ne méritent pas la suppression du fléchage de Dinard par St Malo.

Nous demandons un fléchage « Dinard par la Côte » et un fléchage amélioré par l'axe de Dinan.

Veillez agréer, Monsieur le sénateur, nos salutations distinguées.

Fabrice MORIN
Président Club Hôtelier de DINARD



Pièce jointe : Copie du courrier de Monsieur Fabrice MORIN, Président du Club Hôtelier de Dinard à Monsieur Gilles LURTON, Député d'Ille-et-Vilaine (29 septembre 2014)

Copie adressée à :

- Monsieur le Sous-Préfet de l'arrondissement de Saint-Malo
- Monsieur le Sous-Préfet de l'arrondissement de Dinan
- Monsieur le Maire de la Ville es Nonais
- Monsieur le Sénateur-Maire de Pleudihen sur Rance



ASSEMBLÉE
NATIONALE

www.gilleslurton.fr

IST-DHOI-PM-A303

REÇU LE

15 OCT. 2014

DREALIST

Gilles LURTON

Député d'Ille-et-Vilaine
Conseiller municipal de Saint-Malo

Saint-Malo, le 29 septembre 2014

PREFECTURE
D'ILLE-ET-VILAINE

02 OCT. 2014

Monsieur Patrick STRZODA
Préfet de la Région Bretagne
Préfet d'Ille et Vilaine
Préfecture
3 avenue de la Préfecture
35026 RENNES CEDEX 9

COURRIER RÉSERVÉ

Baguer-Morvan
Baguer-Pican
Cancale
Châteauneuf-d'Ille-et-Vilaine
Cherrueix
Dinard
Dol-de-Bretagne
Épiniac
La Fresnais
La Gouesnière
Hirel
Lillemer
Miniac-Morvan
Le Minihic-sur-Rance
Mont-Dol
Plerguer
Pleurtuit
La Richardais
Roz-Landrieux
Saint-Benoît-des-Ondes
Saint-Briac-sur-Mer
Saint-Coulomb
Saint-Guinoux
Saint-Jouan-des-Guérets
Saint-Lunaire
Saint-Malo
Saint-Méloir-des-Ondes
Saint-Père-Marc-en-Poulet
Saint-Suliac
Le Tronchet
La Ville-ès-Nonais
Le Vivier-sur-Mer

Monsieur le Préfet,

Je vous remercie de votre courrier du 23 septembre 2014 m'informant de la concertation publique préalable à la déclaration d'utilité publique pour la mise en 2x2 voies de la Route Nationale 176 entre l'échangeur de la Chênaie et l'estuaire de la Rance.

Je vous confirme les observations que je vous avais faites dans mon courrier du 24 février 2014 et je souhaite que ces observations soient portées sur le recueil d'avis dans le cadre du dossier de concertation.

La variante n°2 avec mise en 2x2 voies et élargissement symétrique du pont retient mon assentiment. C'est pour moi la meilleure solution pour les habitants de Port Saint-Jean à La Ville es Nonais et elle me paraît tout à fait compatible avec les contraintes d'aménagement du site, de sécurité et de circulation.

Au niveau du calendrier, je suis favorable à ce qu'une solution puisse être trouvée permettant de scinder les travaux en deux tranches et d'assurer ainsi l'inscription de financements dès le Contrat de Plan Etat-Région 2014-2020.

Ainsi, une première tranche de travaux pourrait envisager la réalisation de la dernière bretelle de l'échangeur de la Chênaie (Rennes-Dinan = 10 millions d'euros) et la mise en 2x2 voies jusqu'au pont Chateaubriand, travaux facilités par des emprises de terrain déjà acquises en dehors de quelques fossés et de retenues d'eaux pluviales.

Je pense en effet, que, si nous attendons une Déclaration d'Utilité Publique globale sur l'ensemble des travaux, y compris l'élargissement symétrique du pont sur la Rance, celle-ci ne pourra intervenir avant 2017 soit un début de travaux envisageable en 2020 et une importante difficulté à mobiliser, en une seule fois, des crédits aussi importants au Contrat de Plan Etat-Région 2020-2027.

.../...

.../...
Le risque d'une telle solution serait alors de ne pouvoir obtenir la totalité des crédits nécessaires dans le CPER 2020-2027 et de reporter une fois de plus les travaux à un Contrat de Plan ultérieur. Autant dire que dans ce cas, ni vous ni moi n'en verrons la réalisation.

Pour toutes ces raisons, je vous serais reconnaissant de bien vouloir envisager, dès les Contrat de Plan Etat-Région 2014-2020, l'inscription de crédits permettant à la fois la fin des travaux de l'échangeur de la Chênaie, la mise en 2x2 voies de la Route Nationale 176 entre l'échangeur de la Chênaie et l'estuaire de la Rance ainsi que la réalisation des études nécessaires à l'élargissement symétrique du pont sur la Rance.

Ce dossier majeur pour la desserte routière du Nord de la Bretagne mérite en effet toute notre attention pour la sécurité des automobilistes et la fluidité de la circulation sur cette entrée de la Bretagne. Elle présente aussi l'avantage de décharger la Route Départementale 168 et le barrage de la Rance d'une circulation toujours croissante.

Je vous remercie de bien vouloir inscrire ces observations dans le recueil d'enquête publique.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Bien cordialement

Gilles LURTON

Copie adressée à :

- Monsieur le Sous-Préfet de l'arrondissement de Saint-Malo
- Monsieur le Sous-Préfet de l'arrondissement de Dinan
- Monsieur le Maire de la Ville es Nonais
- Monsieur le Sénateur-Maire de Pleudihen sur Rance

REÇU LE

4 DEC. 2014

DREAL/IST

IST-D001-PA-A376

CONSEIL MUNICIPAL de PLEUDIHEN SUR RANCE

Extrait du registre des délibérations
2014 - 11 - n° 086

L'an deux mille quatorze, le 20 Novembre, à Vingt heures et trente minutes, les membres du Conseil Municipal se sont réunis dans la Salle d'honneur de la Mairie, lieu ordinaire de leurs séances, sous la présidence de Monsieur Michel VASPART, Maire de la commune.

Etai^{ent} présents : Mr PANGAULT Bertrand, Mme MEHEUST Véronique, Mme BONNETE Geneviève, Mr JUIN Didier, Mme PRIE Nathalie, Mr CHOUI^N Pierre, Mme PRIE Nathalie, Mme MALABEUX Isabelle, Mr HULAUD Jean-François, Mr GABILLARD Sébastien, Mme BAUDRY Ghislaine, Mr CHOANIER Bernard, Mr OGE Jean-Yves, Mme GUILLERME Françoise, Mme TARDIF Tiphaine, Mr TERRIERE Jacques, Mme VEAUDELET Christelle.

Etai^{ent} absents ou excusés : Mme DUFEIL Jeanine, Mme VAN DIEN Françoise, Mr BOIXIERE David (pouvoir à Mr Michel VASPART), Mr CHOANIER Bernard (pouvoir Mme PRIE Nathalie), Mr PRIE Jean-Yves (pouvoir Mr Jean-François HULAUD) Mr ROBIN Patrice (pouvoir Mr PANGAULT Bertrand)

AVIS SUR LE PROJET D'AMENAGEMENT DE LA MISE à 2 x 2 voies de la RN 176

Monsieur le Maire rappelle qu'il y a eu beaucoup d'études de réalisées sur ce projet. On s'est aperçu que dans la déclaration d'utilité publique, il n'avait pas été intégré de merlon de terre anti-bruit au niveau de Pontlivard.

Il y avait eu un engagement de l'Etat au moment de la première concertation, il y a quatre ou cinq ans suite aux demandes des riverains de Pontlivard pour que soit édifié un merlon de terre pour protéger le village du bruit que générera la future quatre voies.

La voie actuelle est au nord et la future 2^{ème} voie sera au sud et passera plus près du village.

Mr le Maire propose de prendre une délibération en insistant sur l'engagement que l'Etat avait pris lors de la première concertation et, par conséquent le Conseil Municipal, exige qu'un merlon de terre (mur anti-bruit) soit intégré dans le projet de doublement de la voie.

Entendu cet exposé et après en avoir délibéré,
Le Conseil Municipal, à l'unanimité des membres présents,

EXIGE QU'UN MERLON DE TERRE SOIT REALISE AU NIVEAU DU VILLAGE DE PONTLIVARD, DANS LE PROJET DE DOUBLEMENT DE LA VOIE.

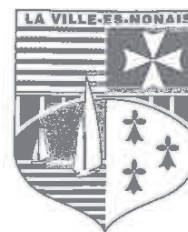
Délibéré les jour, mois et an ci-dessus, pour extrait conforme et certifié exécutoire compte tenu de sa transmission en Sous-Préfecture le 28 Novembre 2014

Bertrand PANGAULT,
1^{ER} Adjoint Délégué



Département d'Ille et Vilaine

IST-D001-PA-A319



MAIRIE
DE

LA VILLE-ÈS-NONAI

Date : 23/10/2014

REÇU LE
24 OCT. 2014
DREAL/IST

15 Rue de la Rance – 35430 LA VILLE ES NONAIS
Numéro de téléphone Mairie
02 99 58 41 92 Fax Mairie 02 99 58 43 53

DREAL
RENNES

Concernant :
R.N 176

Madame, Monsieur,

Veillez trouver ci-joint pour information, la délibération concernant la RN 176 ;
Ci-joint également le registre d'enquête publique.

Vous en souhaitant bonne réception, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.

Le service administratif



Papier 100% recyclé

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

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

L'an deux mille quatorze, le vingt et un Octobre à 20H 30, le Conseil Municipal de la Commune de LA VILLE ES NONAIS dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire, à la Mairie, sous la présidence de M. LEFEUVRE Michel, Maire.
Nombre de Conseillers Municipaux en exercice : 15
Date de la convocation du Conseil Municipal : 2 Octobre 2014

Etaiet présents: M. LEFEUVRE-Mme BUSNEL Brigitte-M. BRIAND Jean-Claude- M. M. DUBOIS Jean- Mme BUSNEL Claudine-Mme GUYON Servane-Mme DESAINTEJEAN Stéphanie- M. CHEVALIER Philippe-Mme LEPOURRY Dominique-M. TROUCHARD Michel-M. LEMASSON Stéphane
- Conseillers Municipaux, formant la majorité des membres en exercice.

Membres Absents ayant donné procurations :

- Mme AUFFRET Anne, Conseiller Municipal, qui a donné procuration à Monsieur BRIAND Jean-Claude
- M. BAUDRY Sylvain, 3^{ème} Adjoint, qui a donné procuration à M. LEFEUVRE Michel
- Mme MOREL Geneviève, Conseiller Municipal, qui a donné procuration à Madame Dominique LEPOURRY
- M. Franck MUSCAT, Conseiller Municipal, qui a donné procuration à Mme BUSNEL Brigitte

Secrétaire de séance : Mme GUYON Servane

DELIBERATION n °93/2014

OBJET : Avis projet travaux sur la RN 176

Monsieur le Maire informe les membres du Conseil Municipal sur les travaux concernant la RN 176

Le Conseil Municipal,

A l'unanimité des membres présents et après en avoir délibéré décide de retenir la variante n° 2 avec mise en 2X2 voies et élargissement symétrique, avec un échangeur complet pour le Port St Jean.

Cette solution apparaît la meilleure pour les habitants du Port Saint Jean et elle paraît tout à fait compatible avec les contraintes d'aménagement du site, de sécurité et de circulation.

Que toutes les mesures efficaces soient prises en matière de protection phonique, y compris revêtement de chaussée,

Que les deux maisons isolées bénéficient d'une desserte sécurisée.

Pour le bourg de LA VILLE ES NONAIS et Pont-Livard également des mesures efficaces de protections phoniques
Pour Pont-Livard prévoir une étude d'évacuation des eaux de pluie il y a un fort risque d'inondation.(busage, bassins de rétention, etc...)

Pour le planning :

Que les travaux de mise à 2X2 voies entre la chesnais et l'échangeur du Port Saint Jean et le Pont Chateaubriand soient inscrits dans le contrat de plan 2014-2020;

Un financement total sur deux contrats de plan nous paraît plus réaliste que les coupures à la circulation du Pont Chateaubriand se fasse dans une période où la circulation est moins dense
Que des déviations soient organisées bien en amont pour protéger le Pont St Hubert, la RD 366 et les riverains.

Un constat d'huissier sur l'état des lieux sera exigé avant les travaux.

Nous sommes opposés à la construction d'un troisième Pont au Nord et au Sud

Fait et délibéré en Mairie, les jour, mois et an que dessus.

Le Maire,

Michel LEFEUVRE.

23 OCT. 2014

Certifié conforme et exécutoire, après affichage et transmission en Préfecture le :

EST-DM 01 - PM - A355

Le Maire

A



Monsieur le Préfet de la région Bretagne
PREFECTURE DE REGION
3 Avenue de la préfecture
35026 RENNES Cedex 09

Plouër-sur-Rance, le 13 novembre 2014,

N/Réf : SS/CQ 2014/426

Objet : 2x2 voies RN176

Monsieur Le Préfet,

En réponse à votre demande d'avis sur le projet d'aménagement de la RN 176, le Conseil municipal de PLOUER SUR RANCE se déclare favorable à la mise à 2x2 voies de cette route nationale dans sa continuité, y compris la section de franchissement de la Rance, ainsi qu'à la mise en service de l'échangeur entre la RD366 et la nationale 176.

Quant au choix de la variante, nous nous prononçons pour la variante dite V2, qui implique un doublage du pont Chateaubriand actuel en prenant en compte les arguments suivants repris dans l'étude qui nous est proposée:

- *Le paysage sera très peu modifié par cette variante, le choix des nouveaux chevêtres nécessaires à l'élargissement permettant une intégration architecturale maximale.*
- *Quant aux impacts sur l'environnement, une fois les aires de chantier recolonisées, le milieu naturel retrouvera son état initial, comme cela fut le cas après la construction du pont Chateaubriand.*
- *En ce qui concerne l'habitat prioritaire, l'impact sera limité.*
- *Comme pour la variante 1, la qualité des eaux de la Rance sera améliorée grâce au traitement des rejets du pont.*
- *Les riverains bénéficieront toujours d'un cadre de vie calme : les flux de véhicules, bien que plus intenses, seront moins saccadés par les ralentissements et se feront dans un environnement plus sécurisé. De plus, toutes les protections acoustiques nécessaires seront installées.*

Nous optons pour cette variante à la condition que soient prises en compte les préconisations suivantes :

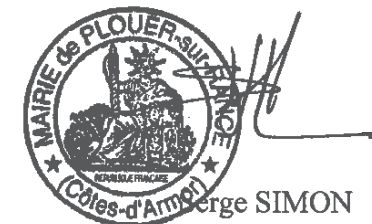
Les habitants de Plouër sur Rance, dans leur ensemble, vont subir durant plus de 4 mois, la déviation de la circulation de la RN 176 sur la départementale 366 qui traverse notre bourg, avec un flux de voitures attendu de 10 000 véhicules par jour. Nous n'accepterons cette forte contrainte limitée dans le temps qu'à deux conditions :

- la première : le projet actuel précise que « toutes les protections acoustiques seront installées », cela semble effectivement matérialisé sur le territoire de La Ville es Nonais, mais rien n'est prévu sur la commune de Plouër sur Rance. C'est pourquoi nous demandons que, d'une part, des écrans acoustiques soient installés le long de la RN 176 traversant notre commune au droit des hameaux la bordant. D'autre part, il existe désormais des revêtements de chaussée qui permettent d'atténuer les bruits de roulement des véhicules, nous demandons également que soit mis en œuvre ce type de produit.

Le différentiel des budgets prévisionnels est estimé à une moins-value de 6 à 10 millions d'euros selon les options retenues entre l'élargissement du pont et la construction d'un 2^{ème} pont. Nous acceptons une contrainte très lourde provisoire à la condition que les riverains puissent à l'issue des travaux retrouver un confort de vie qui se dégrade de jour en jour du fait de l'accroissement de la circulation et qui ira en s'amplifiant comme le note l'étude.

- deuxième condition : le projet devra prévoir dans son financement une remise en état de la RD 366 et de nos installations routières communales après réouverture de la nationale 176. L'expérience de la déviation organisée lors de la mise en place du rail de sécurité central en 2011 nous laisse un goût amer puisqu'une grande partie des caniveaux a été détériorée durant cette période sans que l'Etat n'accepte de prendre à son compte ce préjudice pour la commune qui les avait financés quelques années plus tôt.

Veillez agréer, Monsieur Le Préfet, l'expression de mes sentiments respectueux.



Sujet: Avis du Conseil de Développement du Pays de Dinan - Concertation publique : Mise à 2x2 voies de la RN 176

De : "> CdD Dinan (par Internet)" <pays.dinan@wanadoo.fr>

Date : 17/10/2014 11:21

Pour : <RN176-Rance@developpement-durable.gouv.fr>

Concertation publique :

Mise à 2x2 voies de la RN 176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie

Le Conseil de Développement a pris connaissance avec grande satisfaction de la mise à l'étude du projet de mise à 2x2 voies de la RN 176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie : projet à plusieurs variantes.

Ce programme permet, comme évoqué dans le dossier de concertation, de mettre l'accent sur la fluidité du trafic, la sécurité des usagers, l'attractivité de la Bretagne Nord, et l'amélioration de la qualité des eaux. Ce projet est pour nous fondamental et indispensable au Pays de Dinan.

Malgré les gênes momentanées générées, notre préférence est en faveur de l'élargissement du pont actuel et est dictée :

- Par, à terme, ses moindres conséquences environnementales et paysagères ;
- Son moindre coût, ce qui n'est pas négligeable.

René REGNAULT

Le Président du Conseil de Développement du Pays de Dinan

Sénateur honoraire

Maire honoraire de Saint Samson sur Rance

CONSEIL DE DEVELOPPEMENT DU PAYS DE DINAN

7 rue Victor Schoelcher
22100 DINAN
tél: 02 96 85 50 28
fax: 02 96 87 41 97
pays.dinan@wanadoo.fr

	DREAL BRETAGNE	Service Patrimoine Naturel
	CONTRIBUTION INTERNE	Division Biodiversité, Géologie et Paysages - 694
		N° Garantie : 2014-003099

Affaire suivie par :
Murielle-Anne Lefort : 02 99 33 43 63
Camille Le Mao : 02 99 33 43 21
Aude Pélichet : 02 99 33 43 02
Luc Morvan : 02 99 33 44 39

Destinataire de l'avis : service IST

REÇU LE

- 3 DEC. 2014

DREAL/IST

Copie : Amick Bonneville, Bernard Neyzie

Départements : Côtes d'Armor et Ille-et-Vilaine

Communes : Plouer-sur-Rance, Pleudihen-sur-Rance (22), La Ville-ès-Nonais, Miniac-Morvan (35)

Demandeur : État (DREAL)

Nature du projet : Mise à 2x2 voies de la RN176

Contexte réglementaire : Natura 2000, espèces protégées, continuités écologiques, sites et paysages.

Objet :

Recueil d'avis sur le projet d'aménagement de la Mise à 2x2 voies de la RN176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie.

Contenu du dossier :

Le dossier présente plusieurs variantes d'aménagement pour chacune des sections qui composent le tronçon concerné :

- le franchissement de la Rance ;
- la section courante ;
- l'aménagement de l'échangeur avec la RD366.

Le franchissement de la vallée de la Rance a fait l'objet de quatre variantes :

- Variante 0 : maintien du pont Chateaubriand en l'état avec quelques travaux d'entretien ;
- Variante 1 : mise en conformité du pont existant à 2X1 voie ;
- Variante 2 : élargissement à 2X2 voies du pont existant ;
- Variantes 3 : création d'un nouveau pont au sud (variante 3a) ou au nord (variante 3b) du pont Chateaubriand.

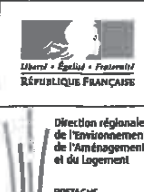
Le dossier présente les caractéristiques des variantes, les enjeux environnementaux et les opportunités en termes de sécurité et d'aménagement du territoire. Une analyse des variantes est présentée à la page 40.

Nom de fichier : Avis pour IST_RN176_V4.odt

DREAL BRETAGNE
L'Armorique - 10, rue Maurice Fabre - CS 96515
35065 Rennes cedex

Document type : DSPN02 version A 01/2011

Page 1 / 4

	DREAL BRETAGNE	Service Patrimoine Naturel
	CONTRIBUTION INTERNE	Division Biodiversité, Géologie et Paysages
		Garance n° 2014-003099

Biodiversité :

Espèces protégées :

L'estuaire de la Rance est inscrit dans une ZNIEFF de type 2. L'estuaire est une zone de frai et de nourricerie pour de nombreuses espèces de poissons. Elle abrite plusieurs espèces d'oiseaux d'intérêt patrimonial. C'est en hiver que l'estuaire revêt une importance majeure pour plusieurs espèces d'oiseaux hivernants. Les rives boisées sont très attractives pour plusieurs espèces de chauves-souris.

Dans le cadre du projet d'aménagement de la RN176 un inventaire biologique a été réalisé en 2013. Les enjeux liés aux espèces concernent le Phoque veau marin, 5 espèces de chauves-souris, 2 espèces d'amphibiens (Salamandre tachetée et Triton palmé), 40 espèces d'oiseaux (Aigette garzette, Sterne pierregarin, Busard Saint-Martin...) et l'Anguille.

L'analyse montre que les variantes 0 et 1 sont les moins impactantes pour la biodiversité. Le tracé n° 2, en phase de chantier, pourrait entraîner un dérangement important de certaines espèces. A ce titre, une analyse plus fine doit être conduite afin de mesurer ces impacts et de déterminer si une demande de dérogation à la protection des espèces est nécessaire.

Les variantes 3a et 3b, qui comprennent la construction d'un nouveau pont, ont des incidences très fortes sur le milieu naturel. Ces variantes sont à écarter.

Natura 2000 : Site concerné : Zone Spéciale de Conservation FR5300061 « Estuaire de la Rance » (site désigné par arrêté ministériel du 17 février 2014).


Un habitat d'intérêt communautaire dit « prioritaire » est susceptible, selon les variantes, d'être impacté : 9180 « Forêts de pentes, éboulis ou ravins du Tilio-Acerion ». Il s'agit d'un habitat naturel désigné par la commission européenne en raison du caractère réduit de son aire de répartition ou des menaces qui pèsent sur sa conservation. Comme chaque pays membre, la France porte une responsabilité majeure en matière de conservation de ces habitats vis-à-vis de l'Europe.

Cette notion trouve écho à l'article L 414-4 du code de l'environnement qui précise que si un habitat prioritaire est impacté par un projet, l'autorisation de destruction revient à la commission européenne qui se prononce sous deux réserves : la démonstration de l'absence de solution alternative et la réalité de l'intérêt public majeur du projet (autre que santé/sécurité publiques).

Compte-tenu de cet élément, rappelé en page 47, la **variante 1** (installation de balisettes, évacuation eaux usées, pas de destruction de l'habitat prioritaire) est privilégiée au titre de Natura 2000.

Néanmoins, la **variante 2**, sous réserve des conditions d'autorisations énoncées ci-dessus et de la proposition de mesures visant à réduire les impacts pourrait également faire l'objet d'une étude plus détaillée.

Concernant la **justification de l'intérêt public majeur du projet**, il conviendra de décrire les enjeux des chiffres avec beaucoup plus de précision. Ceux cités en début de document nous semblent très largement insuffisants pour venir appuyer une demande d'autorisation auprès de la commission européenne (cf description page 7 : seuil de congestion non atteint et « *perte de 10 minutes (...) une dizaine de fois par an (...)* »).

	DREAL BRETAGNE	Service Patrimoine Naturel
	CONTRIBUTION INTERNE	Division Biodiversité, Géologie et Paysages
		Garance n° 2014-003099

Enfin, il sera également nécessaire que l'analyse fasse référence à la nature de l'impact sur l'habitat prioritaire (ex : raréfaction de la surface, mais également dégradation des sols via les coupes envisagées).

Trame verte et bleue :

Alors que le document affiche des enjeux forts en matière de biodiversité et rappelle la nécessité d'un projet exemplaire sur le sujet, l'analyse au titre de la trame verte et bleue est très nettement insuffisante, voire inexistante.

Sites et paysages :

L'estuaire de la Rance est classé au titre de la protection des sites et des monuments naturels par décret du 6 mai 1995. Toute modification de l'état ou de l'aspect du site est soumise à une autorisation spéciale soit du ministre en charge des sites, soit du préfet, après consultation de la CDNPS.

Cette protection est évoquée dans le dossier mais aucune cartographie du site classé n'est présentée. Il aurait été souhaitable que le périmètre classé soit mis en parallèle avec les emprises des différentes variantes. Mises à part les variantes 0 et 1, l'ensemble des variantes proposées impactent le site classé sur la rive droite, au nord du pont Chateaubriand, non pas en raison de l'implantation de l'ouvrage mais par l'emprise de la zone de travaux.

La nature et la durée de cet impact ne sont pas suffisamment analysées dans le dossier.

Sur l'intégration paysagère des différentes variantes, les variantes 1 et 2, qui ne créent pas de nouvel ouvrage sont à privilégier. En effet, le resserrement de la Rance au niveau de Port Saint Jean/Port Saint Hubert est déjà notablement encombré par des ouvrages de franchissement (deux ponts, un ligne haute tension). Les deux variantes 3, par la construction d'un nouvel ouvrage, certes « jumeau » du pont existant mais venant s'ajouter au nombre, imposeront inévitablement un aspect très massif de l'ouvrage et une saturation du secteur ne pouvant procurer une intégration paysagère satisfaisante.

Conclusion :

Pour une bonne appréciation du projet et des impacts, il apparaît nécessaire de compléter le dossier sur un certain nombre de points soulevés plus haut : justification de l'intérêt public majeur du projet, analyse des impacts sur les espèces et sur les habitats d'intérêt communautaire (notamment les habitats prioritaires), analyse au titre des continuités écologiques, analyse au titre des paysages et notamment du site classé.

Ces compléments devront permettre de juger de l'opportunité du projet et de justifier le choix éventuel de la variante à retenir. Concernant le franchissement de la Rance et au regard des éléments apportés par le dossier, les impacts au titre de la biodiversité et des paysages apparaissent les plus forts pour les variantes 3, qui seraient donc à écarter.

 Liberté • Égalité • Fraternité RÉPUBLIQUE FRANÇAISE Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement BRETAGNE	DREAL BRETAGNE	Service Patrimoine Naturel
	CONTRIBUTION INTERNE	
	Garance n° 2014_003033	

La chargée de mission Natura 2000

Murielle-Anne Lefort



La chargée de mission Trame verte et bleue

Aude Péluchet



L'inspectrice régionale des sites



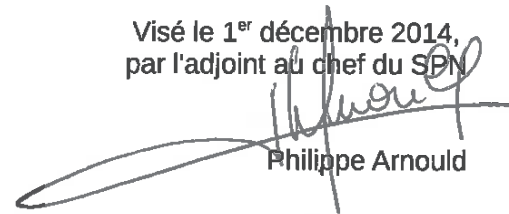
Camille Le Mao

Le chargé de mission Espèces, biodiversité



Luc Morvan

Visé le 1^{er} décembre 2014,
par l'adjoint au chef du SPN



Philippe Arnould

REÇU LE
12 NOV. 2014
DREALIST



PRÉFET DE LA RÉGION BRETAGNE

Rennes, le - 7 NOV. 2014

Le Préfet de la région Bretagne,
Préfet d'Ille et Vilaine

à

Monsieur le Directeur régional de
l'Environnement, de l'Aménagement et
du Logement de Bretagne
Service Infrastructures Sécurité
Transports
A l'attention de M. P-Alexandre Poivre
10 rue Maurice Fabre
CS 96515
35065 RENNES CEDEX

Direction régionale
des affaires culturelles
Service régional de l'archéologie

Affaire suivie par
Paul-André BESOMBES
Conservateur du patrimoine
Poste : 02 99 84 59 06
paul-andre.besombes@culture.gouv.fr

Réf : SRA / 14-789

REÇU LE
12 NOV. 2014
DREALIST

Objet : Projet d'aménagement RN 176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de La Chênaie
Dossier de concertation

Réf : Votre courrier IST-DMOI-PAP-D219 du 23 septembre 2014

P.J. : Dossier en retour

Par courrier ci-dessus référencé, vous avez consulté le Service régional de l'archéologie dans le cadre de l'instruction du dossier mentionné en objet.

En réponse, je vous informe qu'aucun site archéologique n'est actuellement recensé dans l'emprise de l'aire d'étude ou à sa proximité immédiate.

Compte tenu de l'emprise des travaux envisagés et de l'absence de tout indice de site archéologique au sein de l'aire d'étude ou à sa proximité, je vous informe que le Préfet de Région (Ministère de la Culture et de la Communication, Direction Régionale des Affaires Culturelles, Service régional de l'archéologie) ne sollicitera pas la réalisation d'un diagnostic archéologique préalable aux travaux envisagés, sauf si un élément nouveau de localisation d'un site ou indice de site archéologique devait ultérieurement être porté à ma connaissance.

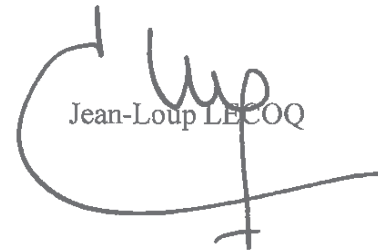


REÇU LE
- 3 DEC. 2014
DREAL/IST

Ministère de la Culture et de la Communication

Il conviendra toutefois que vous rappeliez au maître d'ouvrage des travaux la nécessité d'informer le Service régional de l'archéologie de toute découverte fortuite qui pourrait être effectuée au cours des travaux, conformément aux dispositions des articles L.531-14 à L.531-16 du Code du patrimoine.

Le Préfet de la région Bretagne
Par délégation,
le directeur régional adjoint
des affaires culturelles de Bretagne,
directeur régional par intérim


Jean-Loup LECOQ

**Direction régionale
des affaires culturelles
de Bretagne**

**Service territorial de l'architecture
et du patrimoine d'Ille-et-Vilaine**

Affaire suivie par
Christine BOULAY

Poste : 02 99 29 67 54
christine.boulay@culture.gouv.fr
marie-therese.loiseau@culture.gouv.fr

CB/VA/MTL n° 291

Rennes, le 27 novembre 2014

L'architecte des bâtiments de France,

à

Monsieur le Préfet de la région Bretagne,
Préfet d'Ille et Vilaine
**Direction régionale de l'environnement, de
l'aménagement et du logement de Bretagne**
Service Infrastructures Sécurité Transports
3 avenue de la Préfecture
35026 RENNES-Cédex 09

Objet : Avis sur projet d'aménagement de la RN 176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie

En réponse à votre demande du 25 septembre 2014 concernant le projet de mise à 2X2 voies de la RN 176 au droit du pont châteaubriand, vous trouverez ci-après des éléments de réflexion pouvant apporter des compléments sur la mise en œuvre de ce projet.

Au regard des enjeux du projet qui dépassent les simples limites administratives départementales, vous trouverez une réponse conjointe aux services territoriaux de l'architecture et du patrimoine d'Ille-et-Vilaine et des Côtes-d'Armor qui répond à une logique territoriale de l'analyse des paysages due à l'importance du projet.

Il apparaît important de souligner que le dossier pourrait être amendé par des éléments cartographiques faisant apparaître les sites classés et inscrits de l'estuaire de la Rance qui s'étirent sur les berges de la rivière en amont et en aval du pont.

Cette classification souligne la grande valeur paysagère et patrimoniale de ce site pour les départements des côtes-d'Armor et d'Ille-et-Vilaine. En effet, l'estuaire de la Rance présente une grande richesse identitaire dans la structuration des éléments de paysage qui le compose. La RN 176, axe majeur de circulation inter régional, offre à travers son tracé des vues sur ces éléments patrimoniaux et paysagers d'identification de ce territoire. Véritable atout pour le développement touristique, cet estuaire possède un enjeu fort dans la découverte du territoire breton.

Plusieurs variantes proposent de réaliser le franchissement de la Rance rendu nécessaire par l'augmentation du trafic et l'engorgement de la circulation au droit des deux ponts déjà



REÇU LE
- 1 DEC. 2014
DREAL/IST

existants. Le Pont St Hubert, ouvrage le plus ancien, est un pont suspendu alors que le pont chateaubriand est constitué par une structure en arc.

La variante 1 prévoit une mise en conformité de l'ouvrage sans mise à 2x2 voies. Cette variante ne présente aucune modification structurelle de l'ouvrage et, par conséquent, n'a aucun impact sur les paysages des sites inscrits et classés présents à proximité.

La variante 2 propose un élargissement de l'ouvrage existant sans création de nouvelles structures indépendantes. La perception de l'ouvrage ne sera que peu modifiée.

Les variantes 3 et 4 envisagent la création d'un nouveau franchissement par l'implantation d'un troisième pont positionné soit au sud ou au nord du pont Chateaubriand. Dans ce cas de figure, il semble difficile de projeter un pont avec une structure différente du pont aujourd'hui existant. En effet, la création d'un troisième franchissement par un pont suspendu ou un pont en béton précontraint marquerait significativement le paysage rendant confus la lisibilité des différents ouvrages. La reprise à l'identique de la structure du pont permettrait de travailler sur la possibilité d'assimiler le nouveau franchissement au pont chateaubriand et de marquer un seul élément construit.

Néanmoins, il faut souligner que la création d'un nouveau pont arc présenterait un impact fort dans la découverte du site de la Rance depuis différents points de vue (proches ou éloignés). En effet, le nombre de piles aujourd'hui existantes du pont chateaubriand serait multiplié par deux et rendrait confus la lecture des éléments structurels du pont. Ainsi, depuis certains points de vue la densité des piles ne permettrait plus d'apprécier la perméabilité de la structure du pont arc aujourd'hui non doublé.

Ces deux variantes créent un nouvel élément structurel marquant dans le paysage de la Rance. Toutefois, leur incidence en terme de paysage est différente suivant le positionnement par rapport au pont existant. L'implantation au sud du pont semble très proche du hameau de port St Jean ce qui n'est pas sans remettre en cause la valeur patrimoniale de ce hameau. Structuré le long de la RD 366, ce hameau possède de nombreuses constructions anciennes qui présentent un réel intérêt patrimonial par leur situation et l'ensemble qu'elles composent dans le paysage des coteaux de la Rance.

Au regard des différents éléments cités précédemment, il semble que la variante 2 proposée est la moins impactante et la plus respectueuse de la composition paysagère des sites existants.

Toutefois, si le projet de création d'un troisième franchissement devait être maintenu, il serait nécessaire de réaliser une structure nouvelle identique au pont chateaubriand au nord qui permettrait de créer un seul élément aisément identifiable depuis les sites inscrits et classés de la vallée de la Rance.

L'architecte des bâtiments de France,


Christine BOULAY



Direction régionale
des affaires culturelles
de Bretagne
Hôtel de Blossac
6, rue du Chapitre
CS 24405
35044 Rennes Cedex
Tél. : 02.99.29.67.67

Service territorial
de l'architecture
et du patrimoine
des Côtes d'Armor
13, rue Saint-Benoît
22000 Saint-Brieuc
Tél. : 02.96.60.84.70

Affaire suivie par : Denis LEFORT
Réf : DL/IL 14. 3 3 8

OBJET : Projet d'aménagement de la RN176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de La Chênaie – Avis des architectes des Bâtiments de France
Vos réf. : IST-DMOI-PAP-D219

Saint-Brieuc, le 26 novembre 2014

L'Architecte des Bâtiments de France,
Chef du Service Territorial de l'Architecture et
du Patrimoine des Côtes d'Armor

à

DREAL Bretagne
Service Infrastructures Sécurité Transports
10 rue Maurice Fabre
CS 96515
35065 RENNES CEDEX

A l'attention de M. Pierre-Alexandre POIVRE

En réponse à votre sollicitation concernant le projet de mise à 2X2 voies de la RN 176 au droit du pont Chateaubriand, vous trouverez ci-après des éléments de réflexion pouvant apporter des compléments sur la mise en œuvre de ce projet. Au regard des enjeux du projet qui dépassent les simples limites administratives départementales, vous trouverez une réponse conjointe aux services territoriaux de l'architecture et du patrimoine d'Ille-et-Vilaine et des Côtes-d'Armor qui répond à une logique territoriale de l'analyse des paysages due à l'importance du projet.

Il apparaît important de souligner que le dossier pourrait être amendé par des éléments cartographiques faisant apparaître les sites classés et inscrits de l'estuaire de la Rance qui s'étirent sur les berges de la rivière en amont et en aval du pont.

Cette classification souligne la grande valeur paysagère et patrimoniale de ce site pour les départements des Côtes-d'Armor et d'Ille-et-Vilaine. En effet, l'estuaire de la Rance présente une grande richesse identitaire dans la structuration des éléments de paysage qui le composent. La RN176 axe majeur de circulation inter régional offre à travers son tracé des vues sur ces éléments patrimoniaux et paysagers d'identification de ce territoire. Véritable atout pour le développement touristique, cet estuaire possède un enjeu fort dans la découverte du territoire breton.

Plusieurs variantes proposent de réaliser le franchissement de la Rance rendu nécessaire par l'augmentation du trafic et l'engorgement de la circulation au droit des deux ponts déjà existants. Le Pont Saint-Hubert, ouvrage le plus ancien, est un pont suspendu alors que le pont Chateaubriand est constitué par une structure en arc.

La variante 1 prévoit une mise en conformité de l'ouvrage sans mise à 2x2 voies. Cette variante ne présente aucune modification structurelle de l'ouvrage et par conséquent n'a aucun impact sur les paysages des sites inscrits et classés présents à proximité.

La variante 2 propose un élargissement de l'ouvrage existant sans création de nouvelles structures indépendantes. La perception de l'ouvrage ne sera que peu modifiée.

Les variantes 3 et 4 envisagent la création d'un nouveau franchissement par l'implantation d'un troisième pont positionné soit au sud ou au nord du pont Chateaubriand. Dans ce cas de figure il semble difficile de projeter un pont avec une structure différente du pont aujourd'hui existant. En effet, la création d'un troisième franchissement par un pont suspendu ou un pont en béton précontraint marquerait significativement le paysage rendant confus la lisibilité des différents ouvrages. La reprise à l'identique de la structure du pont permettrait de travailler sur la possibilité d'assimiler le nouveau franchissement au pont Chateaubriand et de marquer un seul élément construit.

Néanmoins, il faut souligner que la création d'un nouveau pont arc présenterait un impact fort dans la découverte du site de la Rance depuis différents points de vue (proches ou éloignés). En effet le nombre de piles aujourd'hui existantes du pont Chateaubriand serait multiplié par deux et rendrait confus la lecture des éléments structurels du pont. Ainsi depuis certains points de vue la densité des piles ne permettrait plus d'apprécier la perméabilité de la structure du pont arc aujourd'hui non doublé.

Ces deux variantes créent un nouvel élément structurel marquant dans le paysage de la Rance. Toutefois leur incidence en terme de paysage est différente suivant le positionnement par rapport au pont existant. L'implantation au sud du pont semble très proche du hameau de port Saint-Jean ce qui n'est pas sans remettre en cause la valeur patrimoniale de ce hameau. Structuré le long de la RD 366 ce hameau possède de nombreuses constructions anciennes qui présentent un réel intérêt patrimonial par leur situation et l'ensemble qu'elles composent dans le paysage des coteaux de la Rance.

Au regard des différents éléments cités précédemment, il semble que la variante 2 proposée est la moins impactante et la plus respectueuse de la composition paysagère des sites existants.

Toutefois, si le projet de création d'un troisième franchissement devait être maintenu, il serait nécessaire de réaliser une structure nouvelle identique au pont chateaubriand au nord qui permettrait de créer un seul élément aisément identifiable depuis les sites inscrits et classés de la vallée de la Rance.

L'Architecte des Bâtiments de France
 Chef du service territorial de l'architecture
 et du patrimoine des Côtes d'Armor

Denis LEFORT

Sujet: Tr : Avis sur projet aménagement RN 176 entre Estuaire de la Rance et échangeur de la Chênaie

De : "!" POIVRE Pierre-Alexandre (Chef de Division) - DREAL Bretagne/IST/MOAI (par mobile)" <Pierre-Alexandre.Poivre@developpement-durable.gouv.fr>

Date : 30/09/2014 09:18

Pour : paul.moiteaux@developpement-durable.gouv.fr,Alberte.DELYS@developpement-durable.gouv.fr

pour enregistrement de cet avis

----- Message d'origine -----

Objet : Avis sur projet aménagement RN 176 entre Estuaire de la Rance et échangeur de la Chênaie

De : "SOUBEN Patrick - Agriculture/SD/DRAAF/DRAAF-BRETAGNE/SRFB (par AdER)" <patrick.souben@agriculture.gouv.fr>

A : "POIVRE Pierre-Alexandre (Chef de Division) - DREAL Bretagne/IST/MOAI" <pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr>

Cc : Jean-Claude CHARDRON <jean-claude.chardron@agriculture.gouv.fr>, BONENFANT Marc <marc.bonenfant@cotes-darmor.gouv.fr>

----- Message original -----

De : "SOUBEN Patrick - Agriculture/SD/DRAAF/DRAAF-BRETAGNE/SRFB (par AdER)" <patrick.souben@agriculture.gouv.fr>

Pour : "POIVRE Pierre-Alexandre (Chef de Division) - DREAL Bretagne/IST/MOAI" <pierre-alexandre.poivre@developpement-durable.gouv.fr>

Cc : Jean-Claude CHARDRON <jean-claude.chardron@agriculture.gouv.fr>, BONENFANT Marc <marc.bonenfant@cotes-darmor.gouv.fr>

Date : Tue, 30 Sep 2014 09:05:44 +0200

Sujet : Avis sur projet aménagement RN 176 entre Estuaire de la Rance et échangeur de la Chênaie

Bonjour,

Comme suite à votre transmission pour avis du dossier visé en objet, vous trouverez ci-après les observations du service en charge des forêts :

- * Pour l'Ille et Vilaine (notre service est instructeur pour le compte de la DDTM 35 des dossiers "forêt"), le projet prend soin d'éviter la zone de forêt de pente qui constitue un habitat d'intérêt communautaire (frênaie de ravin), y compris pour les emprises de chantier. je n'ai donc pas d'observation particulière à formuler sur cette partie du tracé.
- * Pour les Côtes d'Armor, le projet impactera une espace forestier constituant un habitat prioritaire d'intérêt communautaire, situé de surcroît en site Natura 2000, dans un secteur au très faible taux de boisement. L'impact sur le milieu boisé nécessiterait d'étudier des mesures de compensations adaptées à étudier avec le service chargé des forêts de la DDTM 22.

Cordialement

Patrick Souben

Service Régional de l'Eau, des Territoires, de l'Environnement et de la Forêt
 Direction Régionale de l'Agriculture et de la Forêt
 Tél. : 02.99.28.21.48

Sujet: Tr: Position de Bretagne Vivante sur la RN176
De : "POIVRE Pierre-Alexandre (Chef de Division) - DREAL Bretagne/IST/MOAI" <Pierre-Alexandre.Poivre@developpement-durable.gouv.fr>
Date : 09/10/2014 15:25
Pour : "DELYS Alberte (Secrétaire-assistante) - DREAL Bretagne/IST" <Alberte.DELYS@developpement-durable.gouv.fr>

pour enregistrement

----- Message original -----

Sujet: Tr: Position de Bretagne Vivante sur la RN176
Date : Thu, 09 Oct 2014 15:11:43 +0200
De : "MOITEAUX Paul (Responsable d'opérations d'infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT" <paul.moiteaux@developpement-durable.gouv.fr>
Organisation : DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT
Pour : POIVRE Pierre-Alexandre - DREAL Bretagne/IST/MOAI <Pierre-Alexandre.Poivre@developpement-durable.gouv.fr>

Pour info

----- Message original -----

Sujet: Position de Bretagne Vivante sur la RN176
Date : Thu, 09 Oct 2014 11:39:14 +0200
De : "> Gérard Prodhomme (par Internet)" <gprodhomme@wanadoo.fr>
Répondre à : "Gérard Prodhomme" <gprodhomme@wanadoo.fr>
Pour : RN176-Rance@developpement-durable.gouv.fr, paul.moiteaux@developpement-durable.gouv.fr
Copie à : "Toullec, Jean-Luc président" <president@bretagne-vivante.org>, mairie.es.nonais@wanadoo.fr, contact@saint-jouan.com, mairie.saintsuliac@wanadoo.fr, mairie@ville-chateauneuf35.fr, françoise <francoiseburlot@orange.fr>

Dans le cadre de la concertation sur la mise à 2x2 voies de la RN 176, veuillez trouver ci joint la position de Bretagne Vivante sur ce dossier.
Gérard Prodhomme

----- Pièces jointes : -----

PositionBvRN176 2014.pdf

31.3 Ko



Bretagne Vivante-SEPNB
Section Rance-Émeraude
Maison des Associations
35, rue Ernest Renan 35400 Saint-Malo
Tél: 06 87 82 93 43 ou 02 99 82 83 82
Mail : rance-emmaude@bretagne-vivante.org
Site régional internet: www.bretagne-vivante.org

le 9.10.2014

Avis de Bretagne Vivante sur les travaux envisagés sur la RN 176 et le franchissement de la Rance

Bretagne Vivante, association d'études et de protection de la nature, est défavorable aux solutions (variantes 2 et 3) d'aménagement du franchissement de la Rance RN 176 telles qu'elles sont présentées dans le dossier soumis à concertation pour les raisons suivantes :

- La création d'une 2x2 voies entre l'échangeur de la Chênaie et la rive ouest de la Rance complèterait un quadrilatère d'enfermement de la faune et de la flore fortement préjudiciable. Les communes de la Ville es nonais, Chateauneuf, St Suliac et St Jouan verraient leurs territoires cernés : au sud par la 4 voies nouvelle, à l'est par la RN 137 déjà à 4 voies, au nord par le barrage de la Rance et à l'ouest par la Rance. **Cet enfermement écologique est d'autant plus inquiétant qu'aucun aménagement facilitant la circulation des espèces n'est prévu dans le cadre des travaux de la RN 176.** Pourquoi souligner dans le dossier de présentation tout l'intérêt de l'estuaire de la Rance en matière d'ornithologie, de patrimoine paysager, de milieu naturel remarquable si c'est pour ne pas en tenir compte. La mise à 2x2 voies va fragiliser les habitats, les milieux et les zones de protection (Natura 2000, ZNIEFF, zone humide). Compte tenu des enjeux écologiques du site, Bretagne Vivante demande qu'on s'arrête à la première recommandation du ministère de l'écologie « Eviter » les travaux envisagés.
- Association régionale, Bretagne Vivante considère que d'autres chantiers sont prioritaires en Bretagne : développement des transports en commun qui serait une réponse à la sur-fréquentation des trajets domicile/travail, abandon du « tout voiture », désenclavement de la Bretagne centrale, développement du fret ferroviaire et du cabotage... Au moment où l'état et les collectivités territoriales doivent faire des économies, cette opération sur la RN 176 n'est pas une priorité.
- Bretagne Vivante considère que les habitants de Plouer et de la Ville es nonais n'ont pas à souffrir des pollutions visuelle et sonore qu'entraîneront les travaux et la circulation automobile confortée.

Seule, la mise en conformité du pont Chateaubriand est à envisager (variante 1) car elle aura peu d'impact sur l'environnement et le cadre de vie.

Pour Bretagne Vivante section Rance émeraude,
Gérard Prodhomme tél 06 40 23 77 84

Sujet: Re: RN176 - concertation
De : "> Thomas Dubos - GMB (par Internet)" <thomas.dubos@gmb.asso.fr>
Date : 12/12/2014 14:52
Pour : "TERROM Alain (Chargé d'études d'opérations routières) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT" <alain.terrom@developpement-durable.gouv.fr>
Copie à : "MOITEAUX Paul (Responsable d'opérations d'infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT" <paul.moiteaux@developpement-durable.gouv.fr>

Bonjour,

Je vous confirme bien qu'il n'y aura pas de retour du GMB concernant cette consultation faute de temps pour en émettre un avis suffisamment étayé et argumenté.

Cordialement

Le 12/12/2014 14:49, "TERROM Alain (Chargé d'études d'opérations routières) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT" a écrit :

Re-bonjour,

Comme suite à notre entretien téléphonique, je vous remercie de bien vouloir nous confirmer le fait qu'il n'y aura pas de retour d'avis du GMB.

Cordialement,

--

Thomas Dubos - Chargé de mission "études et médiation pour les mammifères sauvages"



Groupe Mammalogique Breton

Association des Côtes-d'Armor
10, boulevard de Sévigné - 22000 Lorient
Tél. : 02 96 41 06 64 - 06 47 70 97 88

Atlas des mammifères terrestres de
Bretagne **Saisissez vos données en un
seul clic !**

Siège Régional

Antenne du Morbihan

Utilisez ce bouton sur les Mammifères Sauvages de



Ce courrier électronique ne contient aucun virus ou logiciel malveillant parce que la protection **AntiVirus avast!** est active.

Sujet: recueil d'avis
De : "> FDC22 (par Internet)" <fdc22@wanadoo.fr>
Date : 12/12/2014 15:12
Pour : alain.terrom@developpement-durable.gouv.fr

Suite à notre communication téléphonique je vous confirme que la Fédération Départementale des Chasseurs n'émet pas d'avis sur le projet d'aménagement de la RN 176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la chênaie

cordialement

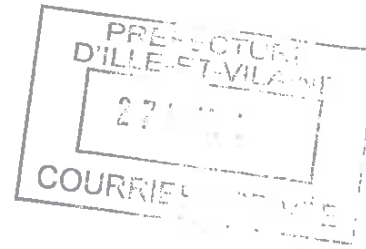


Marie-Louise LE GARS

Secrétaire
@: fdc22@wanadoo.fr

Fédération des Chasseurs des Côtes-d'Armor
La Prunelle - BP 214 - 22192 Plérin Cedex
Tél.: 02.96.74.74.29

REÇU LE
- 2 DEC. 2014
DREAL/IST



REÇU LE
2 8 NOV. 2014

DREAL Bretagne-Direction

Monsieur le Préfet
DREAL de BRETAGNE
Service Infrastructures Sécurité Transports
Monsieur Pierre-Alexandre POIVRE
3 avenue de la Préfecture
35026 RENNES Cedex 09

Signalé

	RS	RD	RF
	Attrib.	Contrib.	Copie
M. Navez			
B. Meyzie			✓
A. Bonneville			
	✓		



IST-Dnoi-PA-A369

Rennes, le 24 novembre 2014

AUTOMOBILE CLUB DE L'OUEST
Commission départementale d'Ille et Vilaine

DREAL DE BRETAGNE
Service Infrastructures Sécurité Transports

Objet : Avis de la Commission départementale de l'ACO 35, sur le projet d'aménagement de la RN 176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de La Chênaie,

Affaire suivie par Alexis DESBOIS
Tel : 06 87 76 26 79

Considérant acquises les faisabilités de mise à 2x2 voies de la RN 176 dans la zone en cause et l'achèvement de l'échangeur, notre attention s'est portée sur le franchissement de la RANCE, dans le respect des propositions du Dossier de concertation.

En reprenant l'historique de l'édification du pont Chateaubriand de mars 1988 à juillet 1991, nous remarquons que sa structure a bien été conçue pour recevoir éventuellement une chaussée à 2x2 voies.

Le coût de l'ouvrage dans sa configuration actuelle a été de 70 millions de francs (10,7 millions d'euros) ; les entreprises proposaient la mise à 2x2 voies de la chaussée moyennant un surcoût de 10 % c'est à dire 7 millions de francs (1,07 millions d'euros).

Des décideurs politiques, probablement pour ne pas retarder les travaux ont rejeté cette option.

Au regard de ces éléments , des impacts réduits sur l'environnement, des délais de travaux et des nuisances endurées par les riverains, l'ACO est favorable à la variante 2, l'élargissement de l'ouvrage existant.

Nous estimons, dans l'hypothèse d'une durée d'interruption de circulation sur le pont de 12 semaines (3 mois), hors périodes de grande fréquentation touristique, que la mise en œuvre de l'élargissement, pourrait intervenir entre les mois novembre et avril.

Au plan des déviations inhérentes aux travaux , il nous apparaît que des solutions doivent exister :

_ pour les vl et la desserte locale, par le pont St Hubert.

_ pour les pl par le barrage de la Rance , moyennant un aménagement des horaires

AUTOMOBILE CLUB DE L'OUEST

Circuit des "24 Heures"
72019 Le Mans Cedex 2
Tél : 02 43 40 24 24
Fax : 02 43 40 24 15
Internet : www.lemans.org

Siret : 775 652 316 00016 - Association sans but lucratif régie par la loi de 1901



d'ouverture des écluses pour la navigation de plaisance (de 21h à 7h , par exemple) .
Le fait que le département ait acté la suppression du carrefour à feux tricolores de La Richardais , Dinard et D 168 et la mise en place d'un ouvrage échangeur, facilitera la fluidité de la circulation sur cette déviation temporaire.

En vous remerciant de bien vouloir prendre connaissance de nos avis, nous vous prions d'agrèer l'expression de nos salutations distinguées.

Didier RISSEL
Président départemental de l'AUTOMOBILE CLUB DE L'OUEST
d'Ille et Vilaine -ACO 35.
didier.rissel@laposte.net
Tel : 02 99 55 96 80
Port:06 81 66 42 55

AUTOMOBILE CLUB DE L'OUEST
AGENCE DE RENNES
40 boulevard de la Liberté
aco35@lemans.org
Tel:02 99 79 11 11

AUTOMOBILE CLUB DE L'OUEST

Circuit des "24 Heures"
72019 Le Mans Cedex 2
Tél : 02 43 40 24 24
Fax : 02 43 40 24 15
Internet : www.lemans.org

Siret : 775 652 316 00016 - Association sans but lucratif régie par la loi de 1901

EST-Dnoi-PN-A350

Rte

Réseau de transport d'électricité

REÇU LE

19 NOV. 2014

DREAL/ST

VOS REF Affaire suivie par M. POIVRE

NOS REF LE-TIERS-CM-NTS-BRE-14-00967

Dossier env n° 07228-V9G0H3

INTER-
LOCUTEUR Elise GUEZENEK

TÉLÉPHONE 02 98 66 60 20

FAX 02 98 66 60 09

DREAL de Bretagne

Service Infrastructures Sécurité Transports

10 rue Maurice Fabre

CS 96515

35065 Rennes Cedex

OBJET **Projet d'aménagement de la RN176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de La Chênaie**

Quimper, le 14 novembre 2014

Monsieur,

Suite à votre consultation concernant le projet visé en objet et au regard des informations que vous nous avez transmises, nous vous indiquons que le dossier de concertation est conforme aux éléments de l'étude de faisabilité n°2013-140 réalisée par nos services, concernant l'adaptation des lignes 225 kV LAUNAY-RANCE et BELLE EPINE-RANCE en fonction des variantes de votre projet.

Restant à votre entière disposition pour la suite de votre projet, nous vous prions d'agrèer, Monsieur, nos salutations distinguées.

Le Directeur du GMR BRETAGNE

P. VALENTIN
Adjoint au Directeur

PJ :

Copie(s) :

CENTRE MAINTENANCE NANTES
Groupe Maintenance Réseaux Bretagne
ZA de Kérouvois Sud - Ergué Gabéric
CS 15032 -29556 QUIMPER Cédex 9
TEL : 02.98.66.60.00 - FAX : 02.98.66.60.09

RTE Réseau de transport d'électricité
société anonyme à directoire et conseil de surveillance
au capital de 2 132 285 690 euros
R.C.S.Nanterre 444 619 258

www.rte-france.com



1/1

Sujet: RE : Aménagement RN176. Dossier de concertation
De : "> Hubert Catroux (par Internet)" <hubert.fd22@orange.fr>
Date : 15/12/2014 11:12
Pour : "TERROM Alain (Chargé d'études d'opérations routières) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT" <alain.terrom@developpement-durable.gouv.fr>
Copie à : "Xavier Laurent" <xavier.laurent@coeuremeraude.org>, APPERT Stéphane <stephane.appert@onema.fr>, "ROUILLE Jean-Claude" <jean-claude.rouille@cotes-darmor.gouv.fr>, "F.D.P.P.M.A. 22" <federationpeche22@orange.fr>

Bonjour,
 Comme indiqué lors de notre conversation téléphonique la semaine dernière, la DDFPMA n'a pas compétence à donner un avis sur un projet d'aménagement concernant le domaine public maritime. La lecture rapide du document que vous nous avez transmis souligne malgré tout l'impact des travaux sur le petit ruisseau de Fomilvand (annexe 5 du dossier de concertation). La prise en compte de la fonction de corridor écologique du ruisseau a bien été intégrée par la modification du passage routier ; le projet apparaît sur ce point satisfaisant. L'implantation de bassins de rétention en aval de l'ouvrage routier est au contraire dommageable pour le milieu compte tenu de l'emprise sur la zone humide. La prise en compte et le respect des milieux aquatiques avoisinants n'apparaît pas satisfaisant sur ce deuxième point.
 Cordialement,

Hubert CATROUX

Chargé d'étude

06.85 77.62.08

hubert.fd22@orange.fr

Fédération des Côtes d'Armor pour la Pêche et la Protection du Milieu Aquatique

7 rue Jean Rostand - 22440 FLOUFRAGAN

Tel : 02 96 68 15 40 Fax : 02 96 68 15 41

Courriel : federationpeche22@orange.fr

www.federation-peche22.com

-- Message d'origine --

De : "TERROM Alain (Chargé d'études d'opérations routières) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT"

[mailto:alain.terrom@developpement-durable.gouv.fr]

Envoyé : vendredi 12 décembre 2014 14:23

À : hubert.fd22@orange.fr

Cc : "MOITEAUX Paul (Responsable d'opérations d'infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT"

Objet : Aménagement RN 176. Dossier de concertation

Bonjour,

Comme suite à notre entretien téléphonique, vous trouverez en pièce jointe, pour avis, le dossier de concertation et le courrier d'accompagnement adressés le 23 septembre dernier.

Cordialement,

--

Alain TERROM

DREAL IST/DMOI

10 rue Maurice Fabre

CS 965 15

35066 RENNES Cedex

Téléphone : 02 99 33 44 94

Faites un geste pour la planète, n'imprimez ce message qu'en cas de nécessité !!

— Pièces jointes : —

10124_concertation_DREAL_RN176_BDpap.pdf	4.8 Mo
IST-DMOI-PAP-D219.pdf	28.7 Ko
IST-DMOI-PAP-D219_Liste.pdf	60.1 Ko

PREFECTURE DE DEPARTEMENT		
	ATTRIB.	INFO.
DIRECTION DU CABINET		
BUREAU DU CABINET		
BUREAU DES POLITIQUES DE SECURITE PUBLIQUE		
SERVICE COMMUNICATION		
SIRACED-PC		
SECRETARIAT GENERAL		
SG - CRPP - SIDSIC		
PRC		
DCIAD		
DCL		
DRM		
DRLP		
SP REDON		
SP ST MALO		
SP FOUGERES-VITRE		
DDTM		
DDCSPP		
DDSP		

RECULE
19 DEC. 2014
DREAL Bretagne-Direction

OBSERVATIONS DE M. LE PREFET			
PREFET	RD	RP	
M. Navez			
B. Meyzie			
A. Bonneville			

RECULE
29 DEC. 2014
DREAL/IST

ZONE DE DEFENSE OUEST		
	ATTRIB.	INFO.
CABINET DU PREFET DELEGUE		
ETAT MAJOR DE ZONE		
SZSIC		
SGAMI		
REGION DE GENDARMERIE		
AUTRES SERVICES		

OBSERVATIONS DE M. LE PREFET

OBSERVATIONS DE MME LA PREFETE DELEGUEE

PREFECTURE DE REGION		
OBSERVATIONS DE M. LE PREFET		SIGNATURE
OBSERVATIONS SGAR		VISA SUIVI

SERVICES	Pour suite à donner	Pour projet de réponse	Pour en parler	Pour info	DIFFUSION AUTRES SERVICES	Pour suite à donner	Pour projet de réponse	Pour éléments de réponse	Pour info
Commissaire au Redressement productif					DRFiP				
Adjoint RO					RECTORAT				
Direction Administrative et financière MK					DREAL	X			
Chargés de mission: AG AM ~ SA ~ OB ~ BR ~ FdR ~ DH ~ MIRE				X	DRAAF				
Plateforme d'appui interministérielle à la gestion des RH					DRAC				
Mission régionale des achats					DIRECCTE				
Secrétariat					DIRM				
DRDFE					ARS				
DRRD					DRJSCS				
DRRT									
OBSERVATIONS DE LA DIRECTRICE					PREFECTURE 22				
Bureau des affaires européennes					PREFECTURE 29				
Bureau des contrôles et contentieux européens					PREFECTURE 35				
Bureau des politiques de l'Etat					Direction:				
Bureau des finances de l'Etat					PREFECTURE 56				
Mission d'appui					AUTRES				

Sujet: Tr: RN 176 estuaire de la Rance et échangeur de la Chênaie
 De : "DREAL Bretagne/IST (Service Infrastructures Sécurité Transports) emis par DELYS Alberte (Secrétaire-assistante) - DREAL Bretagne/IST" <alberte.delys.-.ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>
 Date : 16/12/2014 08:57
 Pour : "TERROM Alain (Responsable Ordonnancement-Qualité) - DREAL Bretagne/IST /MOAI/PERF" <Alain.Terrom@developpement-durable.gouv.fr>
 Copie à : "MOITEAUX Paul (Responsable d'opérations d'infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT" <paul.moiteaux@developpement-durable.gouv.fr>, "BOULET Jocelyne (Secrétaire-assistante) - DREAL Bretagne/IST" <Jocelyne.Boulet@developpement-durable.gouv.fr>

Message original
 Sujet:RN 176 estuaire de la Rance et échangeur de la Chênaie
 Date :Mon, 15 Dec 2014 14:50:22 +0100
 De :> LANCELLE Marie-Claude (par Internet) <Marie-Claude.LANCELLE@cotes-d-armor.chambagri.fr>
 Répondre à :LANCELLE Marie-Claude <Marie-Claude.LANCELLE@cotes-d-armor.chambagri.fr>
 Pour :<ist.dreal-bretagne@developpement-durable.gouv.fr>
 Copie à :PERLETTA Federica <federica.perletta@cotes-d-armor.chambagri.fr>

Bonjour,

Veillez trouver, ci-joint, l'avis de la Chambre d'agriculture des Côtes d'Armor concernant le dossier cité en objet.
 <<RN 176.pdf>>
 Cordialement.

Marie Claude LANCELLE
 Secrétaire
 Service territoire, économie et environnement

AGRICULTURES & TERRITOIRES
Chambre d'agriculture des Côtes d'Armor
 4, Avenue du Chalutier sans Pitié
 BP 10540- 22195 PLERIN Cedex
 Tel : 02 96 79 22 02
 Agriculteurs22.com

Objet :
RN 176
Dossier suivi par :
Federica Perletta
02.96.79.22.12
Référence :
FP/VA
PJ :

Préfecture de la Région Bretagne
Monsieur le Préfet

3 Avenue de la Préfecture
35026 RENNES Cedex 09

Plérin, le 15 décembre 2014

Monsieur le Préfet,

Vous m'avez adressé pour avis le dossier de concertation relatif au projet de la mise en 2x2 voies de la RN 176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie.

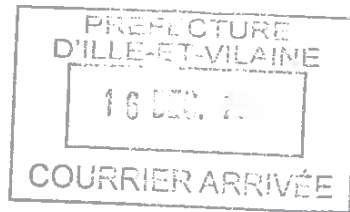
Ce projet impacte faiblement l'activité agricole du secteur, vu que la mise en 2x2 voies de la route sera réalisée sur les emprises déjà acquises et déjà prévues à cet effet.

Nous n'avons donc pas de remarques à formuler sur ce dossier à ce stade de la concertation.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, en l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Olivier ALLAIN
Président





REÇU LE
19 DEC. 2014
DREAL/IST

EST-DMOI - AT - A 393

Monsieur le Préfet de
Région Bretagne
Direction de la DREAL

Service études/aménagement

Saint-Brieuc, le 16 décembre 2014

N°: 200
Affaire suivie par : Laure Mitnik.
Tél. : 02.96.75.11.62 Mobile : 07.87.07.26.23
Mail : laure.mitnik@cotesdarmor.cci.fr

Objet : Avis sur le dossier de concertation de la RN176

Monsieur le Préfet,

Nous avons bien reçu le dossier de concertation de la mise à deux fois deux voies de la RN176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie.

La lecture du dossier appelle de notre part les remarques suivantes :

- Nous soulignons l'importance du projet d'élargissement de la RN176 au vu des prévisions de trafic routiers jusqu'en 2035 et de l'enjeu de développement de la zone.
- Nous sommes particulièrement favorables à la variante V2 concernant la section dite « ouvrage de franchissement » de la Rance qui engage un renforcement de la structure du pont de Chateaubriand permettant ainsi une mise à 2x2 voies de cette section.

Vous remerciant, par avance de l'attention que vous porterez à ces remarques, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de nos sentiments distingués.

Le Président,



Dominique LECOMTE

Chambre d'agriculture

Siège social

4, avenue du chalutier «Sans pitié»
BP 10540
22195 Plérin cedex

Tél. : 02 96 79 22 22
Fax : 02 96 79 21 00

Email : cda22@cotes-d-armor.chambagri.fr

www.agriculteurs22.com

Etablissement Public
Siret 182 200 014 00013 - APE 9411Z



Siège
Dinan
Lannion
Loudéac

16 rue de Guernesey - CS 10514 - 22005 Saint-Brieuc Cedex 1 - T. 02 96 78 62 00 - F. 02 96 78 62 10 www.cotesdarmor.cci.fr
BP 65234 - Quévert - 22105 Dinan Cedex - T. 02 96 39 59 70 - F. 02 96 39 59 30
BP 50756 - 22304 Lannion Cedex - T. 02 96 48 08 19 - F. 02 96 48 76 24
BP 222 - 22602 Loudéac Cedex - T. 02 96 28 37 50 - F. 02 96 28 60 69

MAIRIE DE MINIAC - MORVAN



DÉPARTEMENT d'ILLE-et-VILAINE - 35540

Tél. : 02 99 58 51 77
Fax : 02 99 58 03 55

RECU LE
- 5 JAN. 2015
DREALIST

MINIAC-MORVAN, le 24 décembre 2014

Le Maire de Miniac-Morvan

À

DREAL de Bretagne

Préfecture de la Région Bretagne
3, avenue de la Préfecture
35026 RENNES CEDEX 09



Sujet: Tr: dossier de concertation RN176
De : "MOITEAUX Paul (Responsable d'opérations d'infrastructure routière) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/ROUT" <paul.moiteaux@developpement-durable.gouv.fr>
Date : 19/12/2014 09:26
Pour : "BOULET Jocelyne (Secrétaire-assistante) - DREAL Bretagne/IST" <Jocelyne.Boulet@developpement-durable.gouv.fr>
Copie à : "TERROM Alain (Responsable Ordonnancement-Qualité) - DREAL Bretagne/IST/MOAI/PERF" <Alain.Terrom@developpement-durable.gouv.fr>

----- Message original -----

Sujet: dossier de concertation RN176
Date : Thu, 18 Dec 2014 13:04:57 +0100
De : CLCV Saint Malo (par Internet) <saintmalo@clcv.org>
Répondre à : CLCV Saint Malo <saintmalo@clcv.org>
Pour : alainterrom@developpement-durable.gouv.fr,
paul.moiteaux@developpement-durable.gouv.fr

Monsieur,

Nous faisons suite à votre demande relative à votre dossier de concertation mise 2*2 voies de la RN 176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie.

Notre association n'a pas d'observation particulière concernant ce dossier.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur, nos sincères salutations.

CLCV Consommation Logement Cadre de Vie 2 place du Manoir 35400 Saint-Malo 02 99 19 73 07



Ce courrier électronique ne contient aucun virus ou logiciel malveillant parce que la protection **Antivirus avast!** est active.

Objet : Recueil d'avis sur le projet d'aménagement de la RN 176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie – Dossier de concertation
Réf. IST-DMOI-PAP-D219

Monsieur Le Préfet,

En réponse à votre courrier du 23 septembre 2014 et ci-dessus référencé, je vous informe qu'après avoir présenté votre projet d'aménagement de la RN 176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de la Chênaie au conseil municipal dans sa séance du 19 décembre 2014, aucune observation n'a été formulée.

Je vous prie d'agréer, Monsieur Le Préfet, l'expression de mes sentiments distingués.

**Le Maire,
M. Dominique LOUVEL**

Adresse postale : Place la Mairie – 35540 MINIAC-MORVAN
mairie@mairie-miniac-morvan.fr



Monsieur Le Préfet de Région
Préfet d'Ille-et-Vilaine
DREAL Bretagne
Service Infrastructures Sécurité
Transports
3, avenue de la Préfecture
35026 RENNES cedex 09

Service Territoires

Dossier suivi par Annelise FERRÉ PELLÉ
Tél 02.23.48.26.60 - Fax 02.23.48.26.81
E-Mail : annelise.ferre@ille-et-vilaine.chambagri.fr
Objet : Concertation RN 176

A Rennes, le 16 décembre 2014

Monsieur le Préfet,

Nous avons reçu pour avis en nos services le dossier de concertation portant sur le projet d'aménagement de la RN 176 entre l'estuaire de la Rance et l'échangeur de La Chênaie.

L'avis suivant porte sur la portion concernant le territoire de l'Ille et Vilaine et ne saurait préjuger des avis des autres Chambres d'agriculture.

En ce qui concerne la section courante :

Les emprises foncières nécessaires à la mise en 2x2 voies de cette section existent. Par conséquent, il n'y a pas d'impact majeur sur l'activité agricole.

En ce qui concerne le franchissement de la Rance :

La Chambre d'agriculture d'Ille-et-Vilaine favorise la variante n°2 qui prévoit l'élargissement de 2x2 voies du pont existant. Les contraintes identifiées en période de chantier, notamment sur la circulation, seront ponctuelles. Les incidences sur l'environnement seront limitées.

La variante n°1 ne répond pas aux objectifs de fluidification du trafic.

La variante n°3 de doublement du pont est celle qui aurait le plus fort impact sur l'environnement. Ce dernier devant être compensé, cela risquerait d'entraîner une consommation foncière non estimée à ce jour.

En ce qui concerne l'échangeur avec la RD366 :

Cet aménagement génèrera une consommation d'espace agricole de 2,5 ha. L'impact sera donc très limité.

La Chambre d'agriculture d'Ille-et-Vilaine émet un avis favorable au projet en privilégiant la variante de franchissement n°2.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, en l'assurance de ma considération distinguée.

Le Président,
Marcel Denieul



Siège Social
Rue Maurice Le Lannou - CS 14226
35042 Rennes Cedex
Tél. : 02 23 48 23 23
Fax : 02 23 48 23 25
Email : contact@ille-et-vilaine.chambagri.fr

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Etablissement public
loi du 31/01/1924
Siret 183 500 057 00025
APE 9411Z
www.agriculteurs35.com

EST-D no: PA-A 033
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Saint-Brieuc, le 09 FEV. 2015

Monsieur le Préfet de Région Bretagne
DREAL
IST/DMOI
L'Armorique
10 Rue Maurice Fabre
CS 96515
35065 RENNES CEDEX

REÇU LE
12 FEV. 2015
DREAL/IST

références 2015 / 891
service Infrastructures
suivi par Jérôme MASSE
poste 02 96 62 61 88

Monsieur le Préfet,

Suite à l'élaboration des études préalables et du dossier de concertation, vous m'avez transmis pour avis le projet de doublement du Pont Chateaubriand sur la RN 176.

M. BRÉMONT, Vice-président en charge des Solidarités Territoriales, accompagné des services de la Direction des Infrastructures et des Déplacements, a participé aux différents comités de pilotage organisés en 2014.

A ce stade et au vu du dossier que vous m'avez adressé, je n'ai pas de remarque particulière à formuler.

Cependant, j'ai bien noté que seules les études sont engagées par vos services, les récents échanges concernant le CPER 2015-2020 ont confirmé les crédits sur ces études.

Même si à ce stade aucun crédit n'est inscrit au projet de CPER 2015-2020 pour les travaux de cette opération, il me paraît important que de la lisibilité puisse être apportée sur les possibilités de réalisation effective de ce projet à la suite des études et de la concertation qui seront engagées.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, à l'assurance de ma considération très distinguée.

Claudy LEBRETON

Conseil
Général

