

# **BILAN ENVIRONNEMENTAL**

## **SIMPLIFIE**

### **RN 137 Nord**

#### **Rennes – Saint Malo**

**Juin 2008**



## Sommaire

<b>Avant-propos</b>	<b>p2</b>
<b>Méthodologie</b>	<b>p3</b>
<b>Les objectifs du bilan environnemental</b>	<b>p3</b>
<b>Les différentes sections</b>	<b>p4</b>
<b>Synoptique de l'itinéraire</b>	<b>p6</b>
<b>Cartographie</b>	<b>p7</b>
<b>Conclusion</b>	<b>p15</b>

## Avant propos

Ce rapport a pour objet d'établir le bilan environnemental de la RN 137 entre Rennes et Saint-Malo.

Il n'existe pas de dossier des engagements de l'Etat réalisé préalablement à l'aménagement de la RN 137 entre Rennes et Saint-Malo. Par conséquent, le bilan environnemental ne peut qu'être approché sous une forme simplifiée.

Les engagements de l'Etat sont ici remplacés par les mesures en faveur de l'environnement préconisées ou proposées recensées dans les pièces administratives aujourd'hui disponibles (déclarations d'utilité publique, avis de l'Inspecteur Général Routes, approbations d'avant-projets, demandes de réestimation d'opérations) et les pièces techniques (dossiers d'enquête préalable, un dossier d'avant-projet modificatif et un dossier de mise en voie express de l'ensemble de l'axe Rennes-St Malo) .

### Les limites de l'exercice :

Ces éléments ne sont pas toujours cohérents et détaillent plus ou moins les mesures environnementales envisagées dans les études préalables à l'aménagement. Les raisons principales de la faiblesse de cette base de données sont l'étalement dans le temps des travaux et, par conséquent, les évolutions des réglementations.

L'aménagement à 2x2 voies de la RN 137 nord s'étale sur 20 ans, de 1973 à 1993. Le dossier existant réalisé dans le cadre de la LOTI, concernant le doublement et la mise en voie express de l'intégralité de la RN 137 nord, se base sur une situation de départ fixée à 1987. Le dossier LOTI prend en compte les projets d'aménagement postérieurs à l'année de référence.

En résumé, sur un itinéraire d'environ 70 km , 40 km sont couverts par des dossiers techniques, des dossiers DUP.

Seul un dossier, celui d'avant-projet modificatif, couvrant 11 km (RD 27-Hédé), tient compte de la loi sur l'eau avec positionnement des bassins de traitement des eaux routières.

On notera que le dossier couvrant l'ensemble de l'itinéraire et définissant les mesures compensatoires est antérieur à cet avant-projet modificatif et ne cite, pour cette section de 11 km, aucune mesure compensatoire.

Parmi les mesures d'insertion prévues, figurent des protections phoniques et des aménagements paysagers. En outre, un dossier DUP tient compte de la présence de gros mammifères et évoque des passages pour la faune. Cette thématique n'est pas reprise dans le dossier qui couvre l'ensemble de l'itinéraire pourtant postérieur au dossier DUP.

## Méthodologie :

L'itinéraire entre Rennes et Saint Malo a été découpé en 7 sections, le découpage retenu reprend celui correspondant aux différentes mises en service.

Pour chaque section étudiée, l'ensemble des mesures d'insertion environnementale figurant aux divers documents a été retenu pour établir le constat de réalisation in-situ. Les sections pour lesquelles aucun élément écrit relatif à de telles mesures n'est disponible (y compris dans le dossier de mise en voie express ) ne peuvent faire l'objet que d'un constat sommaire effectué par la visite de terrain de janvier 2006.

## Les objectifs du bilan environnemental

Les principes et objectifs du bilan environnemental se déclinent comme suit :

- 1 - Vérifier la réalisation effective des engagements de l’Etat.
- 2 - Evaluer les effets par constat de l’efficacité ou non des moyens mis en œuvre.
- 3 - Adapter si nécessaire les dispositifs ( impacts non maîtrisés.)
- 4 - Améliorer la connaissance des impacts.
- 5 - Contribuer à une politique de transparence.

## Les différentes sections

L'itinéraire est présenté en 7 sections, suivant une orientation sud nord, de Rennes vers Saint Malo. Pour chaque section, sont d'abord énumérées les mesures énoncées dans les divers documents (éléments recensés), puis résumé le constat de la visite de terrain.

### **1-1- Section Rocade nord de Rennes-RD 29 :**

Aucun élément écrit n'est disponible pour cette section.

Constat de la visite de terrain:

Le traitement paysager des échangeurs avec la rocade de Rennes et la RD 29 est bien réalisé, combinant modelés, plantations de haies et d'espèces locales.

Pour le reste, la section est en travaux ; l'orthophoto montre des haies plus ou moins denses en bordure de la RN 137.

### **1-2 - Section RD 29-RD27 :**

Eléments recensés:

- Des bassins sont prévus mais non localisés sur les documents d'étude et non dénombrés..
- Des protections acoustiques sont prévues à La Hautière, La Brosse, La Herquinière, La Ruelle à La Torte, La Bourdonnais
- Des aménagements paysagers sont projetés aux échangeurs de Montgermont (RD 29), de Montgerval (RD 27), la Chapelle Fougeretz
- La restructuration de l'échangeur de Montgerval est prévue (Avant-projet de 2004)

Constat de la visite de terrain :

- Un seul bassin a été relevé au niveau du Rau de la Mare.
- Les protections acoustiques prévues ont été mises en place (merlons plantés).
- Les aménagements paysagers sur les échangeurs de Montgermont et de Montgerval, comme aux passages supérieur du Portail, inférieur de La Chappelle Fougeretz sont bien traités. L'ensemble de la section est bordé de haies denses que viennent par endroits agrémenter des hauts jets et autres espèces locales.

### **2 - Section RD 27-Hédé**

Eléments recensés:

- Un remembrement est prévu sur les communes de Hédé, Vignoc, Mézières
- Des bassins sont prévus et situés (13 au total), des drains latéraux sont projetés sur l'ensemble de la section, exception faite des 1100 m en Terre Plein Central après l'échangeur avec la RD 27
- La reconstitution d'une mare est citéeDes aménagements paysagers sont projetés
- Des protections acoustiques sont prévues aux lieux-dits les Carreaux, Beauséjour, la Herberais, La Goberderie, Maison Neuve, Le Grand Clos, La Gandonnais, La Boulais, le Tertre, le Pont Guillaume, La Butte de Beauregard

Constat de la visite de terrain :

- Les bassins sont bien présents, à part semble-t-il les 2 bassins prévus immédiatement au sud de l'étang de Hédé qui bénéficie pourtant de protections ( Znieff 1 et Natura 2000).
- Les protections phoniques sont assurées. Souvent, la route est en déblai et les talus sont parfois surélevés avec un traitement paysager.
- La présence d'une mare reconstituée n'a pas été détectée.
- Les aménagements paysagers sont bien présents, avec des réalisations réussies notamment au voisinage des Loges, à Beauséjour, à Vignoc.

### **3 - Section Hédé-Tinténiac**

Elément recensé:

Le traitement paysager du demi- échangeur avec la VC 6 est prévu lors de sa transformation en échangeur complet.

Constat de la visite de terrain :

- Les traitements paysagers sont de qualité. Des plantations massives assurent la continuité des boisements à chaque échangeur ou traversée de voie, y compris le chemin de grande randonnée (GR) et ruisseau.
- Une aire de repos a été implantée dans le sens Rennes-Saint-Malo à hauteur du lieu dit La Martinais. Son traitement paysager est bien réalisé.
- Aucun bassin n'a été recensé sur cette section, pas davantage sur l'aire de repos.

### **4 - Section déviation de St Domineuc et Pleugueneuc**

Eléments recensés:

- 2 bassins de chantier sont prévus et seront peut-être maintenus lors de l'exploitation
- Le traitement paysager des échangeurs est projeté
- Des haies écrans sont prévues pour plusieurs hameaux
- Le traitement boisé du canal d'Ille et Rance, y compris du chemin de halage est projeté
- Des protections acoustiques sont prévues en quatre lieux

Constat de la visite de terrain :

- La section est bien pourvue de bassins (7 au total)
- Le traitement paysager des échangeurs et les traversées de voies sont bien réalisés. Une revégétalisation des franchissements de ruisseaux a été bien effectuée avec continuité du halage du canal d'Ille et Rance.
- Les haies écrans ont été implantées comme prévu auxhameau Le Bouillet et devant le lotissement de Pleugueneuc. On note que ce lotissement s'est largement étendu sans que d'autres haies écrans en préservent la co-visibilité avec la RN 137.
- Les protections acoustiques constituées de merlons plantés ont été réalisées sauf pour un hameau.

### **5- Section RD 794-Le Vieux Bourg déviation St Pierre de Plesguen**

Eléments recensés :

- L'intérêt de la section est donné par la présence de bois, d'étangs, de mammifères et d'un patrimoine bâti
- Un remembrement est prévu sur la commune de Miniac Morvan
- Le traitement paysager de l'échangeur avec la RD 10 est projeté
- Un merlon de terre est prévu entre l'aire de repos et l'itinéraire de substitution
- Des clôtures grande faune sont prévues sur la section St Pierre de Plesguen-Vieux Bourg
- Des plantations anti-éblouissement sont projetées au nord de la RD 9 entre la RN 137 et l'itinéraire de



substitution

- Un passage agricole est prévu pour être utilisé par la faune. En outre, la création d'un passage faune est projetée.

Constat de la visite de terrain :

- Dans la zone boisée, de la forêt de Coëtquen (Znieff 1), il y a eu reconstitution de lisières et plantations séparatives
- Un mur de protection acoustique a été mis en place au niveau de l'aire de repos de la Rougeolais et un merlon planté au hameau de la Bornière.
- Les traitements paysagers de l'échangeur avec la RD 10, de l'aire de repos et du franchissement de la RD 9 sont bien réalisés alliant haies bocagères, bandes boisées de haut jet et arbustes.
- Les plantations anti-éblouissement sont mises en place.
- On note la présence de clôtures grande faune au dessus de la RD 9.
- Les passages faune ne sont pas spécifiquement aménagés et les mammifères ne peuvent qu'emprunter les passages agricoles. Il n'est pas possible de se rendre compte si ces passages sont effectivement empruntés.
- On note la présence de plusieurs bassins.

## **6- Section Le Vieux Bourg-Châteauneuf**

Cette section est composée de deux sous-sections : une voie nouvelle entre Vieux Bourg et Costardais et un aménagement sur place entre Costardais et Châteauneuf

Eléments recensés :

- Une imperméabilisation éventuelle des fossés est envisagée
- Un passage agricole est prévu pour être aussi utilisé par la faune
- Des aménagements paysagers sont prévus aux échangeurs avec les RN 176, RD 48A
- Des aménagements paysagers sont prévus à la Costardais
- Des protections acoustiques sont prévues à la Saboterie et à la Costardais

Constat de la visite de terrain :

- Les fossés sont enherbés.
  - Il n'existe apparemment pas de passage spécifique pour la faune autre que les passages agricoles
  - Les clôtures s'interrompent au niveau de la Saboterie.
  - L'échangeur sud avec la RN 176 ainsi que les 2 franchissements de la RD 48 sont bien traités comme les aménagements à La Costardais avec des haies bocagères, des bandes boisées et des plantations massives. L'échangeur nord avec la RN 176 a également fait l'objet d'un traitement paysager mais les boisements spontanés prévus donnent un résultat plutôt minimaliste.
  - Les protections acoustiques prévues sont mises en place sous forme de merlons plantés.
- On note la présence de plusieurs bassins.

## **7 -Section Châteauneuf-Saint Malo**

Eléments recensés:

- Des aménagements paysagers sont prévus aux échangeurs, au niveau du franchissement de la RD 5 (carrière masquée), au niveau de l'itinéraire de substitution créé entre la Marelle et la RD 117 et au franchissement de la RD 5 (hameau de St Etienne).

Constat de la visite de terrain :

- Au sud est de la section, existe une zone zone humide d'importance internationale (Ramsar), à la fois Zico et Znieff 1, partie de la baie du Mont St Michel. La zone ouest de la section cumule sites inscrit et classé,

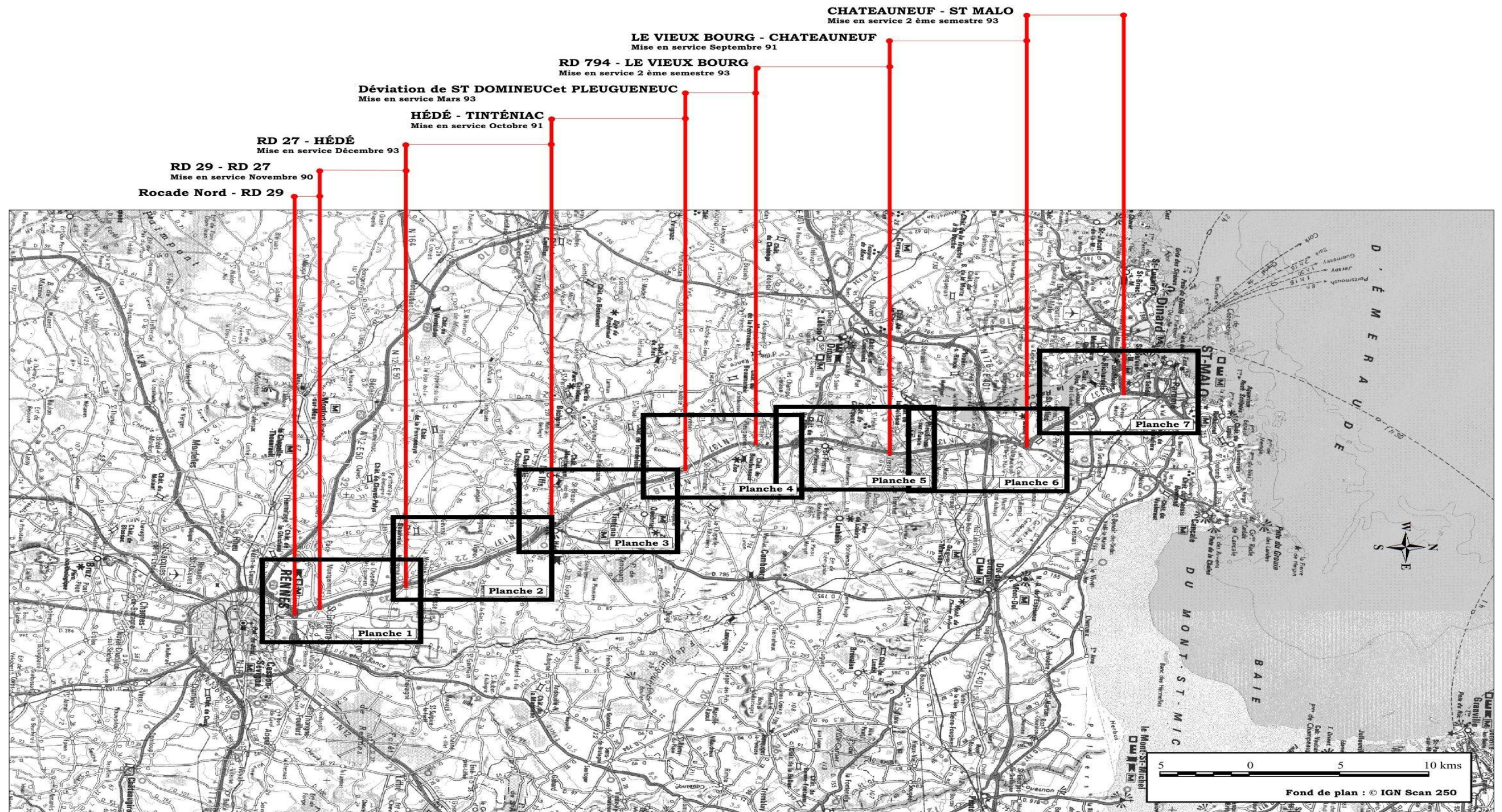
Natura 2000, Znieff de type 1 et 2 de l'estuaire de la Rance. Certaines portions de la section offrent effectivement à l'usager de larges vues sur l'estuaire.

- Au passage de Châteauneuf, de nombreuses maisons se trouvent en bordure immédiate de la route express.
- Aucun bassin n'est recensé.
- Les aménagements paysagers prévus à l'échangeur de Châteauneuf d'Ille et Vilaine sont bien réalisés en prolongement des boisements existants à l'est et par l'implantation de bandes boisées et de bouquets d'arbres. En continuité, la RD 5 est également bien traitée par une bande boisée masquant la carrière. De même, les plantations boisées sont en place au niveau de l'itinéraire de substitution créé entre la Marelle et la RD 117, l'ensemble créant une ligne boisée.

L'échangeur de Saint-Jouan de Guerets, qui reprend un alignement existant, situé en milieu périurbain fait l'objet d'un traitement végétal assez pauvre. Cette pauvreté est surtout perçue dans le sens Saint Malo-Rennes. De même, le traitement du franchissement de la RD 5 au niveau du hameau de St Etienne semble un peu minimaliste, surtout dans le sens Saint Malo-Rennes et impropre à isoler ce hameau de l'infrastructure routière.

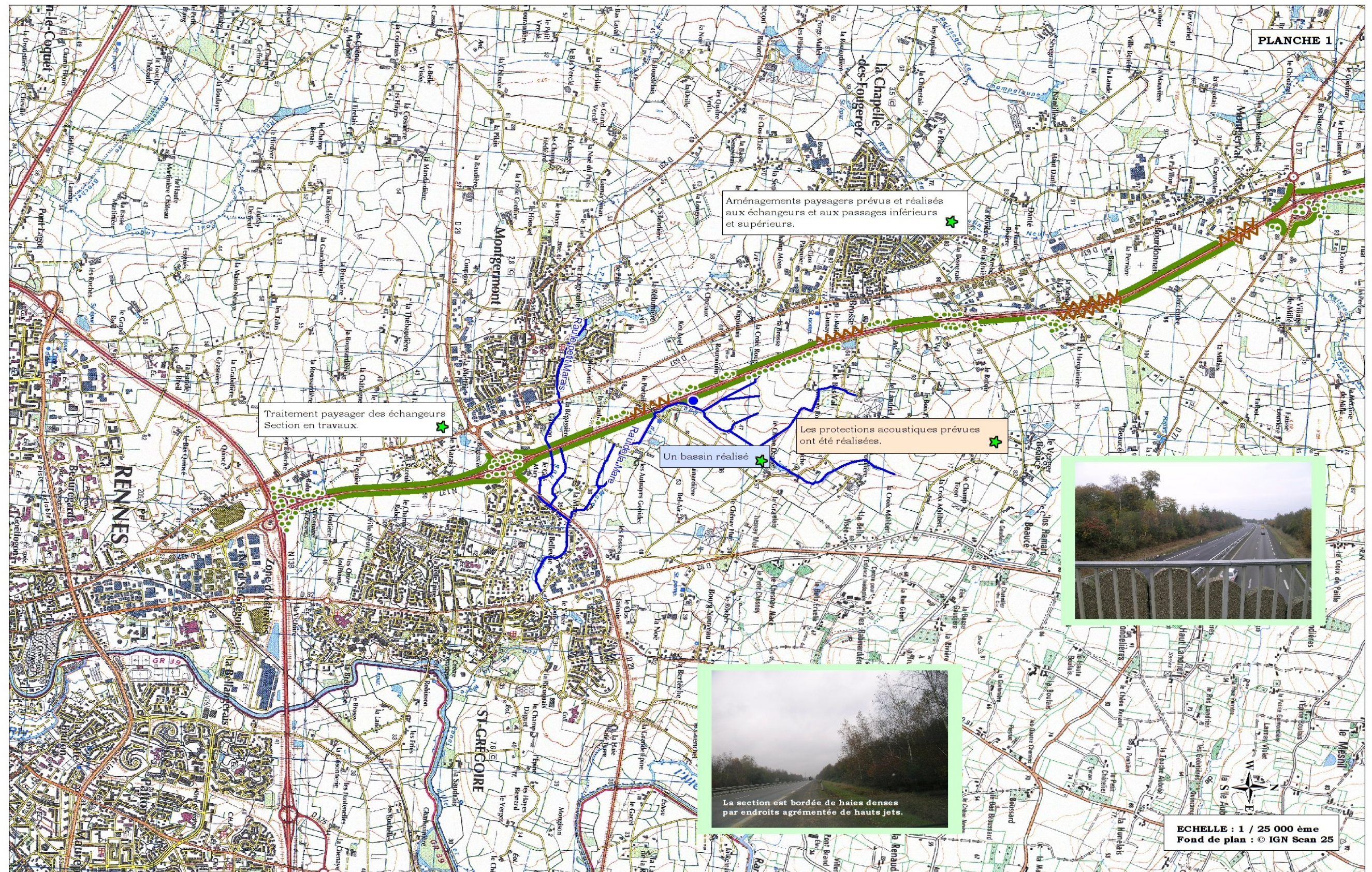


## Synoptique de l'itinéraire





## Rocade Nord-RD 27 (Légende en fin de cartographie)





RD 27- Hédé (Légende en fin de cartographie)



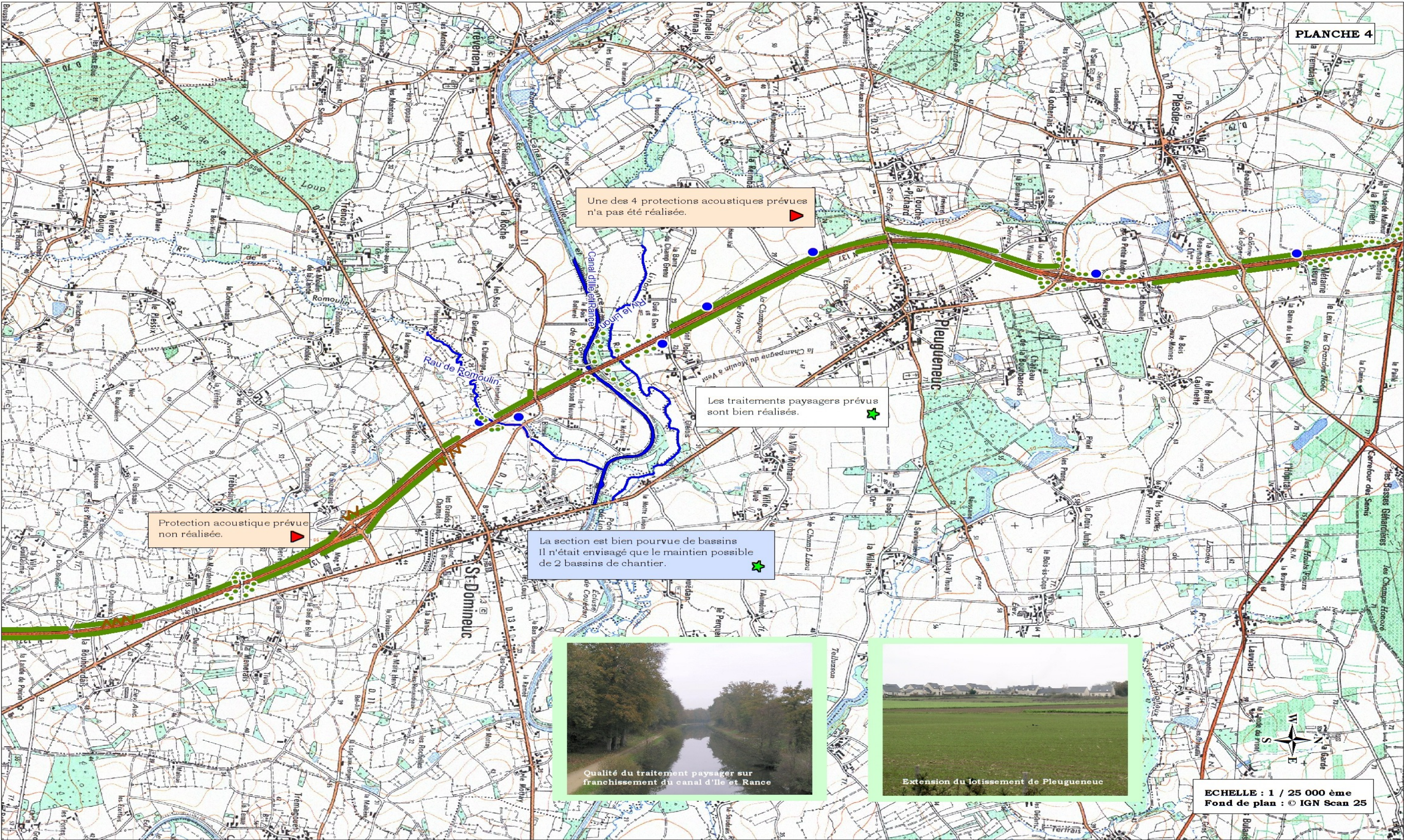


Hédé-Tinténiac (Légende en fin de cartographie)



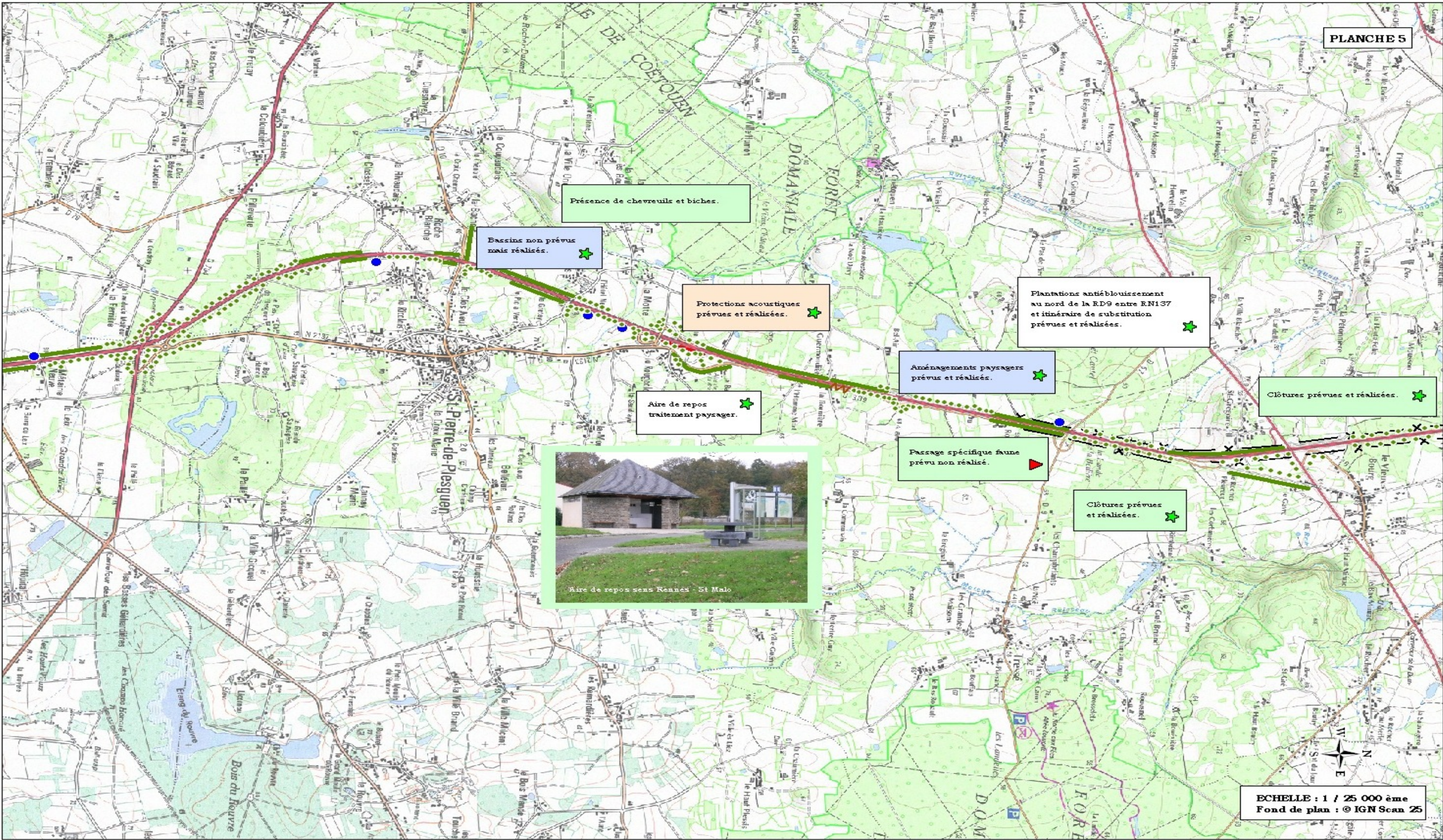


Déviation de St Domineuc et Pleugueneuc (Légende en fin de cartographie)





RD 794-Le Vieux Bourg (Légende en fin de cartographie)





## Le Vieux-Boug-Châteauneuf (Légende en fin de cartographie)

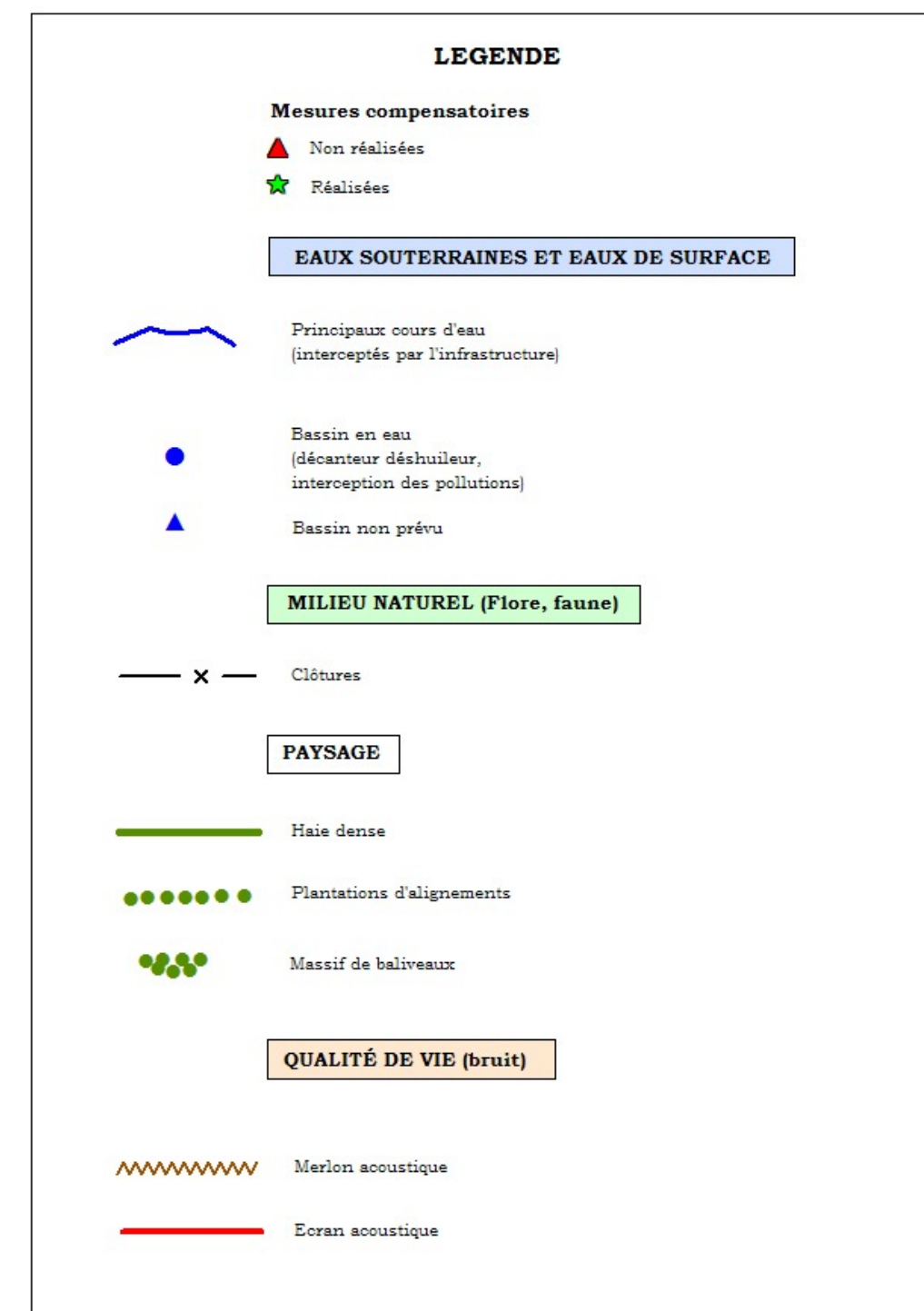




# Châteauneuf-Saint-Malo (Légende en fin de cartographie)







## Conclusion :

De façon générale, les mesures d'insertion environnementale prévues préalablement à l'aménagement de la RN 137 entre Rennes et Saint-Malo ont été réalisées.

### Paysage :

Le traitement paysager a été privilégié. La route traverse de Rennes à Saint-Malo, des paysages à caractère agricole dans le bassin de Rennes, une campagne boisée et bocagère dans sa partie méridionale pour finir dans la vallée estuarienne de la Rance. Jusqu'à Châteauneuf d'Ille et Vilaine, l'itinéraire bordé de haies plus ou moins denses et de hauts jets offre des vues fermées qui s'ouvrent sur quelques zones d'activités. Cette ouverture n'est pas systématique ; ainsi dans le bassin rennais, la zone commerciale longeant l'ancienne RN 137 n'est pas visible. Une fois les zones richement boisées parcourues, au niveau de Châteauneuf d'Ille et Vilaine et de l'échangeur avec la RN 176, les vues s'élargissent, la perception de la Rance et des fonds d'anses constitue l'événement visuel de l'itinéraire.

La réalisation du bilan intervenant très tardivement après la mise en service de nombreuses sections, il n'est pas possible de dire si la qualité paysagère constatée sur la majorité de l'itinéraire a été longue à être atteinte.

### Milieu naturel

Le « parent pauvre » des mesures environnementales semble être le milieu naturel. Il était prévu un passage grande faune qui n'a pas été réalisé. La présence de biches et chevreuils a été constatée au sud de la partie eng grillagée. Il n'y a pas eu d'inventaire permettant la reconstitution d'une mare.

### Eau :

Des fossés enherbés semblent présents tout au long de l'itinéraire. Les bassins prévus ont été réalisés à l'exception de deux d'entre eux prévus au sud de l'étang de Hédé. Sur certaines sections, on relève la présence de bassins non prévus lors des études préalables. D'autres sections en sont totalement dépourvues, comme semble-t-il les deux aires de repos de l'itinéraire.

### Bruit :

Les protections phoniques ont dans l'ensemble été réalisées. Certaines habitations ont peut-être fait l'objet d'une isolation de façade non détectable dans le cadre des investigations sommaires du présent bilan. Il reste néanmoins de manière ponctuelle et de façon plus fréquente dans la partie nord de l'itinéraire que dans sa partie sud, un habitat diffus proche de la voie.

Si des diagnostics de l'axe peuvent paraître souhaitables sur les trois dernières thématiques ci-avant afin d'améliorer la qualité environnementale, on notera que la thématique paysage a été analysée en 1997 par le CETE de l'Ouest,<sup>(1)</sup> pour aboutir à des propositions d'actions prioritaires qui restent aujourd'hui valables. Si une de ces propositions devait être retenue en priorité, ce serait celle visant à intégrer les zones d'activités dans le paysage rural.

---

1 CETE de l'Ouest : Routes et paysages de l'Ouest-Analyses, contats et propositions, Fiche n°7, 1997, 8 pages.